

# Heet hangijzer of koudwatervrees?

*Evaluatieonderzoek van de pilot rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg ten behoeve van trainingsdoeleinden.*



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

## Colofon

**Titel:** Heet hangijzer of koudwatervrees? Evaluatieonderzoek van de pilot rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg ten behoeve van trainingsdoeleinden.

Dit project is uitgevoerd binnen het programma Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen.

**Datum:** 31 oktober 2014  
**Status:** Definitief  
**Versie:** 1.0

**Auteurs:** mw. drs. K. Groenewegen – Ter Morsche  
mw. L. Wolfs BBA  
mw. N. Roos

**Overige projectleden:** dhr. ing. R. van den Dikkenberg MCDM  
mw. ing. N. Oberijé  
dhr. W. van Rossum BPM  
dhr. E. Kok

**Projectleider:** mw. drs. K. Groenewegen – Ter Morsche

**Review:** dhr. M. van Burg, Politieacademie  
mw. K. Dangermond, MSc MA  
dhr. H.J.M. Gubbels, Ambulancezorg Nederland  
dhr. E.G. van Harselaar, Nationale Politie  
dhr. F.E. Lindeman, Politieacademie  
dhr. dr. ir. N. Rosmuller, Lectoraat transportveiligheid IFV/TNO  
dhr. A.F. Schaaphok, Academie voor Ambulancezorg  
dhr. R. Schaapman, BOCAS  
dhr. lt. J. de Wit, KMar OTCRij  
dhr. A.H. Schipper, Academie voor Ambulancezorg  
dhr. M. Straathof, ANWB  
dhr. ing. P. Verhage MCDm, IFV (Vz)  
dhr. drs. W. Vermeulen, Rijkswaterstaat

**Eindverantwoordelijk:** dhr. ir. F.S. van der Aart

**Stuurgroep:** dhr. ing. P. Verhage MCDm, IFV (Vz)  
dhr. ing. A.W. van de Zande MPS, Brandweer Nederland  
HivP dhr. P. Broer, eMTP, Nationale Politie  
dhr. H.J.M. Gubbels, Ambulancezorg Nederland  
dhr. M. Straathof, ANWB  
dhr. drs. W. Vermeulen, Rijkswaterstaat

**Werkgroep opleiders pilot:** dhr. M. van Burg, Politieacademie  
dhr. F.E. Lindeman, Politieacademie  
dhr. A.F. Schaaphok, Academie voor Ambulancezorg  
dhr. R. Schaapman, BOCAS  
dhr. lt. J. de Wit, KMar OTCRij

# Voorwoord

Om een meer gefundeerd beleid rondom het thema 'oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen' te ontwikkelen, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om vier opleidingsinstituten bij wijze van proef een vrijstelling te verlenen. De tijdelijke vrijstelling met een looptijd van twee jaar (lopend van 1 april 2013 tot 1 april 2015) werd afgegeven aan de Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en het OTCRij van de Koninklijke Marechaussee. Door deze vrijstelling werd het voor deze partijen mogelijk om ten behoeve van het trainen met optische en geluidssignalen af te wijken van artikel 29 eerste lid van het RVV, namelijk dat alleen mag worden gereden met optische en geluidssignalen voor een dringende taak.

In deze vrijstelling is als voorwaarde opgenomen dat de pilot geëvalueerd moet worden. In eerste instantie zouden de betrokken pilotpartners (de vier opleidingsinstituten) zelf aan het einde van de evaluatieperiode een overzicht aanleveren van de eventueel plaatsgevonden ongevallen. In 2013 richtte het IFV echter het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen op. Vanwege de methodologische expertise en de onafhankelijkheid van het IFV heeft het instituut het initiatief genomen om de pilot onderzoekstechnisch te begeleiden, de metingen uit te voeren en het evaluatierapport te schrijven. Op deze wijze kon de pilot uitgebreider geëvalueerd worden.

Dit evaluatierapport is tot stand gekomen met behulp van diverse instituten en organisaties, die wij graag willen bedanken voor hun expertise en inzet. Allereerst hebben de pilotpartners een belangrijke rol gespeeld in de pilot en de evaluatie. Wij willen Rien van Burg (Politieacademie), Frits Lindeman (Politieacademie), Ab Schaaphok (Academie voor Ambulancezorg), Ronnie Schaapman (BOCAS) en Jan de Wit (KMar OTCRij) dan ook hartelijk bedanken voor hun (inhoudelijke) bijdrage aan dit rapport en het beschikbaar stellen van instructeurs voor het beoordelen van de simulatorbeelden. De Politieacademie willen we hartelijk danken voor het beschikbaar stellen van de rijnsimulator en het ontwikkelen van de rit in de simulator.

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. Ook hen willen we hartelijk danken voor hun constructieve bijdrage in het project. Naast de pilotpartners en de stuurgroep heeft tot slot ook Nils Rosmuller, lector transportveiligheid IFV/TNO, het evaluatierapport gereviewd.

Wij danken iedereen die een bijdrage heeft geleverd in de totstandkoming van dit evaluatierapport.

Mede namens de projectgroep,

K. Groenewegen – Ter Morsche  
Projectleider

# Managementsamenvatting

Er zijn in Nederland meerdere overheids- en particuliere opleiders die rijopleidingen voor de hulpdiensten verzorgen. Aan rijopleiders voor de hulpdiensten zijn door de overheid tot op heden – met uitzondering van de normale eisen die gelden voor het geven van rijonderricht (Wet Rijonderricht Motorrijtuigen, WRM) – geen centrale eisen gesteld.

Tot voor kort was het voor toekomstige bestuurders van voorrangvoertuigen wettelijk gezien niet mogelijk om tijdens de rijopleiding te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De wens tot oefenen op de openbare weg werd echter door opleiders en hulpdiensten regelmatig geuit. Dit is meermaals in onderzoeksrapporten vastgesteld en ook zijn hierover in 2011 Kamervragen gesteld. Daarop is een pilot gestart, waarin vier opleiders<sup>1</sup> een tijdelijke vrijstelling is gegeven om van 1 april 2013 tot 1 april 2015 te rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg ten behoeve van trainingsdoeleinden<sup>2</sup>. Het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) heeft de evaluatie van de pilot uitgevoerd en dit verbreed met onderzoek naar behoefte en draagvlak, en met een internationale vergelijking. Het doel van dit evaluatieonderzoek is de veronderstelde voor- en nadelen van het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen, die veelal gebaseerd zijn op aannames, te objectiveren met feiten en cijfers.

Tijdens de pilotperiode hebben de vier opleiders gereden met optische en geluidssignalen in de rijopleiding. Per student werden enkele ritten gereden met optische en geluidssignalen. Daarnaast is er een quickscan uitgevoerd, met als resultaat een inventarisatie van hoe er in Nederland tot voor de pilot met de onmogelijkheid om (binnen de huidige regelgeving, buiten daadwerkelijke uitrukken om) te oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen werd omgegaan. Verder is er in deze quickscan een (beperkte) inventarisatie gepresenteerd van ervaringen met dit thema in andere West-Europese landen. Verder zijn er tijdens de gehele pilotperiode ongevallen geregistreerd. Ook is een simulatoronderzoek uitgevoerd waarbij de rijvaardigheid van een experimentele groep<sup>3</sup> is afgezet tegen de rijvaardigheid van een controlegroep<sup>4</sup>. Beide groepen vulden daarnaast een vragenlijst in. Verder zijn er vragenlijsten verspreid onder opleidingscoördinatoren van regio's/eenheden, instructeurs die werkzaam zijn bij rijopleiders van hulpdiensten en onder instructeurs die hebben deelgenomen aan de pilot. Tot slot is aan weggebruikers via het ANWB-panel gevraagd naar hun verwachtingen en hun mening over het oefenen door hulpdiensten op de openbare weg.

Een aantal veronderstellingen en aannames hebben een belangrijke rol gespeeld bij de formulering van onderstaande hoofd- en deelvragen. Zo veronderstellen tegenstanders dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen leidt tot ongevallen en dat er onder weggebruikers geen draagvlak is voor het oefenen op de openbare weg. Veronderstellingen van voorstanders zijn dat het oefenen leidt tot een verbetering van de rijvaardigheid en dat er grote behoefte is bij hulpverleners en opleiders aan het oefenen op de openbare weg. In dit onderzoek worden deze veronderstellingen getoetst door het

---

<sup>1</sup> Politieacademie, Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en het OTCrij.

<sup>2</sup> De pilotperiode, waarover de registratie plaatsvond, liep van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014.

<sup>3</sup> Groep van studenten die geoefend heeft op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

<sup>4</sup> Groep van studenten die niet geoefend heeft op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

verzamelen van feitenmateriaal, zodat deze veronderstellingen bekrachtigd dan wel ontkracht kunnen worden.

De conclusies van dit onderzoek zijn weergegeven in het antwoord op de hoofdvraag:

*Wat zijn de voor- en nadelen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens rijopleidingen ten opzichte van rijopleidingen waarin dit niet mogelijk is?*

Uit de pilot is gebleken dat er zeer veel behoefte is aan oefenen op de openbare weg en dat het draagvlak onder alle partijen, waaronder studenten, opleiders, regio's/eenheden en weggebruikers, groot is. De branches zullen na bekendmaking van de resultaten van dit evaluatieonderzoek nog een officieel standpunt innemen. Tijdens de pilot is niet gebleken dat het oefenen met optische en geluidssignalen grote risico's met zich meebrengt voor de voorrangsvoertuigbestuurder en overige weggebruikers. Er hebben zich tijdens de pilotperiode geen ongelukken met het voorrangsvoertuig voorgedaan, ondanks dat er 6600 ritten zijn gemaakt en dat er gedurende circa 645 uur is gereden met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

Deelnemers uit de experimentgroep die oefenden op de openbare weg blijken in de simulatorrit, die gebruikt is om de rijvaardigheid te meten, significant beter te rijden dan deelnemers uit de controlegroep. Ook instructeurs melden een verbetering van de rijvaardigheid van studenten door het oefenen.

Nederland zou, indien besloten wordt tot een structurele vrijstelling, geen uitzondering zijn in Europa. Als bovendien aan de behoefte om realistisch te oefenen met optische en geluidssignalen invulling wordt gegeven, kunnen andere (wellicht ongewenste) alternatieven van oefenen (zoals het rijden zonder optische en geluidssignalen, maar je gedragen alsof je ze voert) worden beperkt. Wel wordt door instructeurs, coördinatoren en weggebruikers gevraagd om voorwaarden te verbinden aan het oefenen, waaronder een certificeringssysteem voor opleiders en/of instructeurs en het verplicht uitvoeren van voertuigen met dubbele bediening. Daarnaast dient overlast voor de omgeving en inzet op daadwerkelijke meldingen te worden voorkomen.

Indien besloten wordt tot een structurele toestemming voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, en hieraan kwaliteitscriteria voor de opleider en/of instructeur worden verbonden, dient nog wel nader te worden uitgewerkt hoe de kwaliteit van de rijopleider/instructeur bepaald en geborgd wordt. Het al eerder genoemde en aan het Ministerie gerapporteerde competentieprofiel is hiervoor een solide uitgangspunt.

De hoofdvraag is beantwoord met behulp van de volgende deelvragen.

### **1. Hoe wordt in de huidige praktijk omgegaan met oefenen op de openbare weg?**

In de rijopleidingen van hulpdiensten worden verschillende didactische werkvormen gebruikt. Zo wordt er theoretisch onderricht gegeven, wordt er geoefend op een oefenterrein of in een simulator en op de openbare weg zonder gebruik te maken van optische en geluidssignalen. Omdat echter het anticiperen op andere weggebruikers, besluitvaardig en voorspelbaar rijden en het presteren onder tijdsdruk slechts beperkt met de genoemde werkvormen kan worden aangeleerd, wordt het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door veel opleiders noodzakelijk geacht voor het aanleren van alle competenties. Dit was tot voor kort juridisch niet mogelijk. Als gevolg hiervan werd er door opleiders gezocht naar mogelijkheden om toch realistisch te kunnen oefenen. Zo waren er bepaalde opleiders die

claimden een individuele ontheffing van de overheid te hebben<sup>5</sup> en toch oefenden met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Verder werd er feitelijk zonder optische en geluidssignalen gereden, maar werd wel afgeweken van het RVV alsof de signalen aan stonden. Ook werden fictieve meldingen aangemaakt in de meldkamer, werd meegereden op een daadwerkelijke melding zonder uiteindelijk ter plaatse te gaan, of werd bij een daadwerkelijke melding tegelijkertijd getraind en uitgerukt.

Een internationale quickscan leert dat er in een aantal West-Europese landen wisselend wordt omgegaan met het gebruik van optische en geluidssignalen bij het opleiden en oefenen van hulpdiensten. De Belgische ambulance en brandweer oefenen niet op de openbare weg, terwijl de politie in België dit wel doet. In Groot-Brittannië oefent de brandweer op de openbare weg met optische en geluidssignalen. In Zweden werd in het verleden op de openbare weg geoefend, maar dit is gestopt na maatschappelijke onrust na een ongeval.

De vier organisaties die op dit moment onder de afgegeven tijdelijke vrijstelling in de pilot oefenen in hun rijopleiding, geven aan positief te zijn over het oefenen op de openbare weg.

## **2. Welke voortgang is er geboekt in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014 in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met het gebruik van de vrijstelling?**

In de afgelopen twee jaar zijn een aantal stappen gezet richting eenheid in en kwaliteitseisen voor rijopleidingen van de hulpdiensten. Onder zowel branches, regio's, eenheden, opleiders en instructeurs is er zeer veel draagvlak om de grote geconstateerde verschillen in aard en wijze van opleiden te beperken. Er zijn een competentieprofiel voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig en bekwaamheidseisen voor de opleider opgesteld. Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie en Defensie hebben het competentieprofiel geaccordeerd. In de lopende projecten van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen wordt ook in de nabije toekomst verder gewerkt aan eenheid door het afstemmen en actualiseren van brancherichtlijnen en het ontwikkelen van een richtinggevend kader voor bestuurders van voorrangsvoertuigen<sup>6</sup>. Een noodzakelijke, nog uit te voeren stap is het borgen hoe bepaald wordt of een opleider en/of instructeur voldoet aan de opgestelde eisen en of het volgen van de rijopleiding leidt tot het voldoen aan het competentieprofiel van de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig. Ontwikkeling van een wijze van borging, bijvoorbeeld in de vorm van certificering, is noodzakelijk indien men de kwaliteit van rijopleidingen en rijinstructeurs/opleiders wil waarborgen. Het meten van de competenties van de studenten en het periodiek onderhoud ervan is daarbij een aandachtspunt.

## **3. In hoeverre heeft het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens de pilot geleid tot verkeersongevallen?**

Tijdens de pilot hebben bijna 3000 studenten in totaal 6600 ritten gemaakt, wat leidde tot circa 645 uur aan oefenritten. Dit is een toename van circa 0,62 procent op het totaal aantal geschatte uren dat in de pilotperiode met optische en geluidssignalen is gereden ten behoeve van de reguliere uitruk van brandweer, politie en ambulance. Er hebben zich in de pilotperiode tijdens het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen geen ongevallen voorgedaan met het voorrangsvoertuig. Wel waren er vier incidenten waarbij twee weggebruikers na het passeren van het voorrangsvoertuig een lichte aanrijding met

<sup>5</sup> Enkele hulpdiensten/opleiders interpreteerden in het verleden bestaande vrijstellingen en brancherichtlijnen dusdanig dat zij van mening waren dat zij legaal mochten oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Of dit juridisch gezien stand zou houden is zeer te betwijfelen.

<sup>6</sup> Het richtinggevend kader is een soort multidisciplinaire gedragscode hoe voorrangsvoertuigbestuurders zich op de weg behoren te gedragen.

beperkte materiële schade kregen. Hierbij vielen geen gewonden. Er is in totaal vier maal een ingreep gedaan door een instructeur.

Vrijwel alle studenten en instructeurs geven aan zich tijdens het oefenen voortdurend veilig te hebben gevoeld. Volgens bijna alle instructeurs is de verkeersveiligheid als geheel verbeterd door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De instructeurs zijn vrijwel unaniem in hun mening dat oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg veilig is, mits het goed wordt uitgevoerd.

#### **4. Zijn studenten door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg beter voorbereid op hun taak?**

Deelnemers die oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen halen, in tegenstelling tot de deelnemers die niet hebben geoefend op de openbare weg, in de simulatorstudie significant hogere scores op de gehele rit, op positie op de weg en snelheid over de gehele rit en op drie van de acht deelscores voor de scenario's.

Als de deelnemers gevraagd wordt hun eigen rijvaardigheid te beoordelen, wordt er geen positief of negatief verschil gevonden tussen de experimentele groep en de controlegroep. Ook blijkt er nauwelijks samenhang tussen de scores die gegeven worden door de instructeurs in de simulatorrit en de eigen beoordeling van de simulatorrit door de student. Vrijwel alle instructeurs zijn van mening dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen meerwaarde heeft gehad voor de rijvaardigheid van de studenten, dat studenten beter in staat zijn om te anticiperen op medeweggebruikers en dat ze beter voorbereid zijn op hun taak als voorrangsvoertuigbestuurder. Een ruime meerderheid van de instructeurs vindt daarnaast dat door het oefenen met optische en geluidssignalen studenten verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Instructeurs vinden op basis van hun ervaringen tijdens de pilot en in de periode voorafgaand aan de pilot, dat het oefenen op de openbare weg effectief is voor het aanleren van kennis, gedrag en vaardigheden.

#### **5. In hoeverre is er sprake van behoefte aan en draagvlak voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen?**

Er is veel behoefte en draagvlak voor het oefenen op de openbare weg, zowel onder studenten die geoefend hebben als onder studenten die niet mochten oefenen maar dit wel graag hadden gewild. Studenten die oefenden op de openbare weg vinden dit een meerwaarde, beide groepen studenten zijn van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten zijn van de rijopleiding van de hulpdiensten. Ook de instructeurs die trainingen gaven onder de vrijstelling van de pilot, vinden op basis van hun ervaringen tijdens de pilot vrijwel allemaal dat het een standaard onderdeel van de opleiding zou moeten worden.

Uit een algemene enquête onder rijinstructeurs en opleidingscoördinatoren blijkt het draagvlak zeer groot. Een zeer ruime meerderheid geeft aan behoefte te hebben aan het oefenen op de openbare weg omdat er onvoldoende andere alternatieven zijn. Ook vindt een grote meerderheid het oefenen een noodzakelijk onderdeel van een goede rijopleiding en is men van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen geen belasting vormt voor het totale oefenprogramma. Instructeurs en coördinatoren vinden het afdekken van juridische risico's, kwaliteitseisen stellen aan opleiding en rijinstructeurs, het niet verstoren van interventies van echte meldingen, het gebruik van dubbele bediening en het aanmelden van de rit bij de meldkamer de belangrijkste voorwaarden. Het minste draagvlak is er voor het herkenbaar uitvoeren van het voertuig als lesauto.

Ook onder weggebruikers is er veel draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen van hulpdiensten. Ruim 90 procent van de weggebruikers vindt dat oefenen op de openbare weg mogelijk moet zijn, mits uit de pilot blijkt dat het een meerwaarde vormt voor de rijvaardigheid, er beperkte gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn en dat aan de voor de respondenten belangrijke voorwaarden wordt voldaan. Belangrijke voorwaarden zijn volgens weggebruikers certificering van de opleiding en/of instructeur en

dubbele bediening in het lesvoertuig. Verder is men van mening dat er niet te veel ritten in hetzelfde gebied moeten worden gemaakt. Net als bij de instructeurs en coördinatoren is er ook onder weggebruikers het minste draagvlak voor de voorwaarde van herkenbaarheid van het voertuig als lesvoertuig.



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 11</b>
1.1	Achtergrond 11
1.2	Aanleiding 12
1.3	Onderzoeksvragen 14
1.4	Afbakening van taken en verantwoordelijkheden 15
1.5	Leeswijzer 16
<b>2</b>	<b>Opzet van de evaluatie 18</b>
2.1	Quickscan 18
2.2	Ongevalsonderzoek 19
2.3	Simulatoronderzoek 20
2.4	Vragenlijstonderzoek 27
<b>3</b>	<b>Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg 31</b>
3.1	Didactische werkvormen binnen rijopleidingen 31
3.2	Vormen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen 33
3.3	Ervaringen in het buitenland 36
3.4	Uitvoering van de oefenritten tijdens de pilot 38
<b>4</b>	<b>Voortgang in het opstellen van kwaliteitscriteria voor rijopleiders en opleidingen 43</b>
4.1	Onderzoek naar eenheid in rijopleidingen 43
4.2	Opgesteld competentieprofiel 44
4.3	Lopende projecten voor afstemming en eenheid 45
<b>5</b>	<b>Effect op verkeersveiligheid 47</b>
5.1	Ongevallen tijdens de pilotperiode op de openbare weg met optische en geluidssignalen 47
5.2	Ongevallen tijdens het oefenen op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen 48
5.3	Vergelijking van ongevalsgegevens 48
5.4	Veiligheidsbeleving van studenten 49
5.5	Veiligheidsbeleving instructeurs pilot 49
<b>6</b>	<b>Effect op rijvaardigheid studenten 53</b>
6.1	Effect op rijvaardigheid: een simulatoronderzoek 53
6.2	Effect op rijvaardigheid volgens studenten 57
6.3	Effect op rijvaardigheid volgens instructeurs pilot 61
<b>7</b>	<b>Behoeft e en draagvlak 63</b>
7.1	Behoeft e en draagvlak studenten 63
7.2	Behoeft e en draagvlak instructeurs pilot 65
7.3	Behoeft e en draagvlak bij rijinstructeurs en regio-coördinatoren 66
7.4	Behoeft e en draagvlak brancheorganisaties 69
7.5	Behoeft e en draagvlak bij weggebruikers 69
<b>8</b>	<b>Conclusies en discussie 75</b>
8.1	Conclusies 75
8.2	Discussie 78
<b>9</b>	<b>Bronnenlijst 81</b>

**Bijlage 1 Vrijstelling**

**Bijlage 2 Achtergrondinformatie totstandkoming pilot**

**Bijlage 3 Beoordelingskader simulatoronderzoek**

**Bijlage 4 Gebruikte vragenlijsten**

**Bijlage 5 Competentieprofiel**

**Bijlage 6 Overzicht van ongevallen tijdens oefensituaties vóór de pilotperiode**

**Bijlage 7 Overzicht van ongevallen tijdens oefensituaties tijdens de pilotperiode**

**Bijlage 8 Uitwerking enquête onder coördinatoren en rijinstructeurs**

**Bijlage 9 Alternatieve scores voor gemiste scenario's als gevolg van aanrijdingen en afwijken van de route**

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Er zijn meerdere overheids- en particuliere opleiders die rijopleidingen voor de hulpdiensten<sup>7</sup> verzorgen. Aan rijopleiders voor de hulpdiensten zijn door de overheid tot op heden, met uitzondering van de normale eisen die gelden voor het geven van rijonderricht (WRM), geen centrale eisen gesteld. Dit betekent in principe dat iedere rijnschool de trainingen voor bestuurders van voorrangsvoertuigen kan verzorgen.

Zoals gezegd zijn er overheidsopleiders en particuliere opleiders. Voor de politie en Koninklijke Marechaussee geldt dat zij voor hun medewerkers trainingen geven onder auspiciën van de Politieacademie<sup>8</sup> of het OTCRij. Voor de ambulancesector geldt dat de initiële opleiding altijd wordt verzorgd door de Academie voor Ambulancezorg. Bijscholingen kunnen eventueel door andere opleiders worden verzorgd. Voor de brandweer geldt dat er geen centrale rijopleidingen zijn. Dit betekent dat ieder brandweerkorps zijn eigen opleider kan kiezen. Voor sommige opleiders is het opleiden van voorrangsvoertuigbestuurders hun hoofdactiviteit, voor anderen is dit een onderdeel van een groter dienstenpakket. Er zijn bijvoorbeeld reguliere rijnscholen die slechts incidenteel trainingen geven aan hulpdiensten.

Tot voor kort was het voor toekomstige bestuurders van voorrangsvoertuigen wettelijk gezien niet mogelijk om tijdens de initiële rijopleiding te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg<sup>9</sup>. De wens tot oefenen op de openbare weg wordt echter door opleiders en hulpverleners regelmatig geuit.

Het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen kent voor- en nadelen. Een belangrijk verondersteld nadeel is dat er risico's verbonden zijn, voor zowel de bestuurder van het voorrangsvoertuig als voor de overige weggebruikers, met het oefenen op de openbare weg. In een oefensituatie worden deze veronderstelde risico's genomen zonder dat er sprake is van een daadwerkelijke dringende taak. Een ander zorgpunt van tegenstanders van oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is dat het draagvlak bij overige weggebruikers zou ontbreken. Als er echter niet geoefend wordt op de openbare weg met optische en geluidssignalen heeft dit als consequentie dat beginnende bestuurders van voorrangsvoertuigen, zonder praktijkervaring op de openbare weg, spoedritten moeten rijden. Een bijkomend risico daarvan is dat de bestuurder zichzelf gedrag aanwent dat niet in overeenstemming is met gewenst gedrag als voorrangsvoertuigbestuurder. Voorstanders zijn om die reden van mening dat het oefenen op de openbare weg noodzakelijk is om studenten voldoende vakbekwaam te maken in het rijden met optische en geluidssignalen. Het oefenen op de openbare weg zou daardoor de veiligheid tijdens het rijden met optische en geluidssignalen na afloop van de rijopleiding vergroten.

Veel van de veronderstelde voor- en nadelen worden op basis van aannames en onderbuik gevoelens gesteld. Om een meer gefundeerd beleid rondom dit thema te ontwikkelen,

---

<sup>7</sup> Onder hulpdiensten wordt verstaan: brandweer, politie en ambulance en andere aangewezen diensten die optische en geluidssignalen mogen voeren.

<sup>8</sup> De nationale politie voert de PRVT-trainingen in eigen beheer uit.

<sup>9</sup> Anders dan het geven van de rijopleiding tijdens een echte uitruk.

heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om vanaf april 2013 vier opleidingsinstituten bij wijze van proef gedurende twee jaar een vrijstelling te verlenen, zodat er geoefend kan worden met optische en geluidssignalen op de openbare weg in de rijopleiding<sup>10</sup>. Aan de vrijstelling is de verplichting verbonden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu verslag uit te brengen over:

- het aantal verkeersongevallen tijdens de opleiding.
- een evaluatie onder studenten en instructeurs, gericht op het effect van het trainen met optische en geluidssignalen op de beroepspraktijk.
- de voortgang die kan worden aangetoond in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met een eventuele verlenging en/of uitbreiding van de vrijstelling.

Onder een ongeval wordt in dit rapport verstaan:

*“Een gebeurtenis op een voor het rij- en ander verkeer openstaande weg, die verband houdt met het verkeer ten gevolge waarvan schade is ontstaan en/of ten gevolge waarvan één of meerdere weggebruikers zijn overleden en/of gewond geraakt met uitzondering van een gebeurtenis waarbij uitsluitend voetgangers zijn betrokken.”*  
Aanwijzing Verkeersongevallen, 2014

## 1.2 Aanleiding

De wens tot de mogelijkheid om te oefenen op de openbare weg wordt door Alferdinck, Drullman, Griffioen en Martens (2004) onderkend. Hij pleit ervoor om naast het oefenen met goede simulatoren ook te oefenen op de openbare wegen met optische en geluidssignalen met de bijbehorende vrijstellingen.

In november 2011 heeft het Kamerlid Van Raak (SP) Kamervragen gesteld over het trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen (Kamervragen van het lid Van Raak (SP) over trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen, 2011). De Kamervragen richtten zich op het feit dat de politie in haar brancherichtlijn de mogelijkheid heeft opgenomen om te trainen op de openbare weg, terwijl de regeling optische en geluidssignalen hier geen ruimte voor laat. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft geantwoord dat hij zal bezien hoe de Regeling Optische en Geluidssignalen dient te worden aangepast zodat er een formele grondslag komt voor het trainen met optische en geluidssignalen op de openbare weg (Antwoord van minister Opstelten op Kamervragen van het lid Van Raak, 2012). Ook heeft de Minister aangegeven dat vanwege de complexiteit van het verkeer, het besturen en bedienen van het politievoertuig en de reacties van weggebruikers bij het rijden met optische en geluidssignalen maken dat het trainen op de openbare weg nodig blijft. Wel merkt de Minister op dat de voorschriften uit de Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie strikt dienen te worden nageleefd. Verder dienen alle oefenritten onder begeleiding van een (politie)rijinstructeur te worden uitgevoerd.

In het onderzoek *Weggebruikers met voorrang benaderd* van het Instituut Fysieke Veiligheid (2012) is geconcludeerd dat er door opleiders verschillend wordt omgegaan met het oefenen

---

<sup>10</sup> Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, 25 maart 2013, kenmerk RWS-2013/393, houdende tijdelijke gelijkstelling met openbare diensten in de zin van artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, en verlening van tijdelijke vrijstelling van bepalingen van het RVV 1990 ten behoeve van het trainen met optische en geluidssignalen op de weg.

op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Via diverse constructies oefenen sommigen oefenen wel, anderen niet. Een van de aanbevelingen uit dit onderzoek luidt:

*“Kijk naar mogelijkheden om in de rijopleidingen van bestuurders van voorrangsvoertuigen meer praktijkervaring op te doen met ritten met optische en geluidssignalen. Maak eenduidig en uniform beleid ten aanzien van het oefenen van spoedritten met optische en geluidssignalen op de openbare weg voor de verschillende disciplines.”*

Groenewegen-Ter Morsche, Van den Dikkenberg, Van Rossum & Bangoer (2012)

Tot op heden was de overheid terughoudend met het toestaan van het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Eén van de redenen hiervoor is dat bij het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg er risico's bestaan voor de verkeersveiligheid. Hoewel uit eerder onderzoek van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (2009) gebleken is dat harde cijfers van ongevallen door voorrangsvoertuigen ontbreken, wordt in dit onderzoek geschat dat het aantal doden als gevolg van een ongeluk met een voorrangsvoertuig rond de twee tot drie per jaar ligt. Vanwege de pilot zal de frequentie waarmee het verkeer wordt geconfronteerd met een voorrangsvoertuig verhoogd worden, waardoor de kans op een ongeval met een voorrangsvoertuig zou kunnen toenemen. Het zou echter ook kunnen zijn dat door de opleiding chauffeurs beter gaan rijden, met als gevolg dat het aantal ongevallen tijdens het rijden in de dagelijkse praktijk afneemt. Beide veronderstellingen zijn echter niet gebaseerd op feiten, maar op aannames.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft daarom besloten om een tijdelijke vrijstelling te verstrekken ten behoeve van een pilot. Door deze vrijstelling werd het voor de Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en het OTCRij van de KMar mogelijk om ten behoeve van het trainen met optische en geluidssignalen af te wijken van artikel 29 eerste lid van het RVV, namelijk dat alleen mag worden gereden met optische en geluidssignalen voor een dringende taak. De tijdelijke vrijstelling met een looptijd van twee jaar (lopend van 1 april 2013 tot 1 april 2015) werd afgegeven aan de Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg, BOCAS<sup>11</sup> en het OTCRij van de KMar. Meer achtergrondinformatie over de totstandkoming van de pilot en de keuze voor de opleiders waaraan de vrijstelling werd verleend, is opgenomen in bijlage 2.

Aan de pilot waren een aantal verplichtingen verbonden die in de vrijstelling zijn opgenomen:

1. De bestuurder van het voorrangsvoertuig dient gedragsregels uit de Regeling optische en geluidssignalen (art. 3) en de brancherichtlijnen in acht te nemen.
2. De training wordt vooraf aangemeld bij de meldkamer van het betrokken gebied en wordt niet uitgevoerd voordat toestemming van die meldkamer is verkregen.
3. Het motorvoertuig is uitgerust met de signalen conform de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 (art. 5 of 7).
4. Het motorvoertuig voor de rijbewijscategorieën B, C en D dient uitgerust te zijn met dubbele bediening, conform de art. 8 en 9 van het reglement rijbewijzen.
5. Er wordt voor 1 oktober 2014 verslag uitgebracht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over:
  - het aantal ongevallen tijdens de opleiding van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2012.

---

<sup>11</sup> De Nederlandse Vereniging voor Brandweer en Rampenbestrijding had in eerste aanleg aangegeven dat de brandweer geen behoefte had aan oefenen op de openbare weg. Dit bleek echter niet voor alle brandweerkorpsen te gelden. Daarop is besloten dat BOCAS mee mocht doen aan de pilot. Om oneerlijke concurrentie met private partijen te voorkomen is opgenomen dat de vrijstelling uitsluitend geldt voor het opleiden van personeel van brandweer Amsterdam-Amstelland.

<sup>12</sup> In de vrijstelling is opgenomen dat de evaluatie voor 1 oktober 2014 (dus een half jaar voor het aflopen van de pilot) moet worden aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het

- de resultaten van een evaluatie onder studenten, gericht op het effect van het trainen met optische en geluidssignalen op de beroepspraktijk.
- de voortgang die kan worden aangetoond in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014 in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met het gebruik van de vrijstelling.

Het proces voor het vaststellen van kwaliteitscriteria heeft tot doel dat bij het slagen van de pilot, iedere opleider die aan een bepaald competentieprofiel voldoet, zou mogen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

In eerste aanleg zouden de betrokken pilotpartners (de vier opleidingsinstituten) zelf aan het einde van de evaluatieperiode een overzicht aanleveren van de eventueel plaatsgevonden ongevallen. Het IFV richtte echter het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen op in 2013. Vanwege de methodologische expertise en de onafhankelijkheid van het IFV (aangezien zij geen pilotpartner is en geen belang heeft bij een bepaalde uitkomst) heeft het IFV het initiatief genomen om de pilot onderzoekstechnisch te begeleiden, de metingen uit te voeren en het evaluatierapport te schrijven. Op deze wijze kon de pilot uitgebreider geëvalueerd worden. De pilotpartners en het Ministerie zijn hiermee akkoord gegaan. De pilotpartners hebben uiteraard wel een rol gespeeld in de evaluatie, meer hierover leest u in hoofdstuk 2.

### 1.3 Onderzoeksvragen

Een aantal veronderstellingen en aannames hebben een belangrijke rol gespeeld bij de formulering van de hoofd- en deelvragen. Zo veronderstellen tegenstanders dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen leidt tot ongevallen en dat er onder weggebruikers geen draagvlak is voor het oefenen op de openbare weg. Veronderstellingen van voorstanders zijn dat het oefenen leidt tot een verbetering van de rijvaardigheid en dat er grote behoefte is bij hulpverleners en opleiders aan het oefenen op de openbare weg. In dit onderzoek worden deze veronderstellingen getoetst door het verzamelen van feitenmateriaal, zodat deze veronderstellingen bekrachtigd dan wel ontkracht kunnen worden.

De centrale onderzoeksvraag in het project is:

*Wat zijn de voor- en nadelen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens rijopleidingen ten opzichte van rijopleidingen waarin dit niet mogelijk is?*

De onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende deelvragen:

- 1. Hoe wordt in de huidige praktijk omgegaan met oefenen op de openbare weg?**
  - a. Hoe wordt/werd in Nederland omgegaan met het (verbod op) oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen?
  - b. Hoe wordt in andere West-Europese landen omgegaan met het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg en wat is de motivatie hiervoor?

---

rapport dient als basis voor een beleidskeuze rondom het oefenen op de openbare weg. De keuze om een half jaar voor het einde van de vrijstelling te rapporteren is gemaakt, zodat een eventuele definitieve vrijstelling direct kan aansluiten op de tijdelijke vrijstelling.

2. **Welke voortgang is er geboekt in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014 in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met het gebruik van de vrijstelling?**
3. **In hoeverre heeft het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens de pilot geleid tot verkeersongevallen?**
  - a. Hoeveel ongevallen hebben er tijdens de pilot plaatsgevonden?
  - b. Wat is hun aard en ernst?
  - c. Hoe verhouden de ongevalstatistieken van de pilot zich tot ongevalstatistieken met voorrangsvoertuigen in het algemeen?
  - d. Hoe verhouden ongevalstatistieken van de pilot zich tot ongevalstatistieken van de rijopleiding zonder optische en geluidssignalen?
4. **Zijn studenten door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg beter voorbereid op hun taak?**
  - a. Zijn studenten die geoefend hebben op de openbare weg met optische en geluidssignalen van mening dat zij beter voorbereid zijn op hun taak?
  - b. Wat zijn de ervaringen van instructeurs met oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen na afloop van de pilot?
  - c. Wordt het rijgedrag van studenten die hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen door instructeurs beter beoordeeld dan dat van studenten die niet hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen?
5. **In hoeverre is er sprake van behoefte aan en draagvlak voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen?**
  - a. Wat is de behoefte aan oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen onder hulpverleners, opleiders en werkgevers?
  - b. In hoeverre is er draagvlak voor oefenen op de openbare weg bij brancheverenigingen?
  - c. Wat zijn de verwachtingen van burgers ten aanzien van de rijopleiding van de hulpdiensten?

Vanwege de leesbaarheid van de rapportage, wordt met 'oefenen op de openbare weg' bedoeld: het oefenen met optische en geluidssignalen. Daar waar het om oefenen zonder optische en/of geluidssignalen gaat, wordt dit expliciet benoemd.

## 1.4 Afbakening van taken en verantwoordelijkheden

De beslissing om een pilot uit te voeren, de keuze voor de partijen, de inrichting van de pilot en de toekomstige beleidsbeslissing rondom het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, zijn verantwoordelijkheden van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Binnen de kaders en gemaakte keuzes van de pilot is geprobeerd de metingen zo nauwkeurig, objectief en correct mogelijk uit te voeren.

De pilotpartners hebben de verplichting de pilot te evalueren. Het IFV is gevraagd dit te begeleiden. Bij de evaluatie zijn de vier pilotpartners nauw betrokken in de vorm van een werkgroep Uitvoering en Evaluatie Pilot. Deze werkgroep, onder leiding van het IFV, heeft ervoor gezorgd dat de pilot, en de metingen tijdens de pilot in het bijzonder, op een correcte manier konden worden uitgevoerd. In de werkgroep is de voorgestelde onderzoeksopzet besproken. Ook is de onderzoeksopzet afgestemd met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het IFV is verantwoordelijk voor de onderzoekstechnische uitvoering, binnen de

gestelde kaders. Het gaat daarbij om de opzet van de evaluatie, de objectiviteit van de metingen en de kwaliteit van de onderzoeksrapportage.

De pilot is uitgevoerd door de vier opleidingsinstituten. Zij zijn verantwoordelijk voor:

- > de juiste implementatie van de vrijstelling in de rijopleidingen
- > het uitvoeren van de oefenritten met optische en geluidssignalen
- > het bijhouden van verkeersongevallen tijdens de rijopleiding
- > het aanleveren van studenten voor het simulator- en vragenlijst onderzoek
- > het reageren van instructeurs op de aangeleverde vragenlijst, en
- > het aanleveren van gegevens over de uitvoering van de pilot.

Het project is begeleid door de stuurgroep van het Kenniscentrum Voorrangervoertuigen. Deze stuurgroep bestaat uit een afvaardiging van Ambulancezorg Nederland, Brandweer Nederland, de Nationale Politie, ANWB en Rijkswaterstaat. De stuurgroep heeft gedurende het project meegekeken en -gedacht, vragenlijsten en onderzoeksprotocollen beoordeeld en het concept rapport gereviewd.

De rapportage richt zich uitsluitend op het leren rijden met optische en geluidssignalen. Opgemerkt moet worden dat een rijopleiding van hulpdiensten uit meer dan alleen het leren rijden met optische en geluidssignalen bestaat. De pilot en dit rapport gaan hier echter verder niet op in.

De pilot en dit rapport richten zich op de mogelijke voor- en nadelen van de didactische werkvorm 'rijonderricht in de vorm van het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg' (zie voor alle beschikbare didactische werkvormen paragraaf 3.1). Uitsluitend deze werkvorm is in dit rapport verder uitgewerkt en onderzocht. Er worden in dit rapport daarom alleen uitspraken gedaan over de onderzochte veronderstelde voor- en nadelen van deze vorm van rijonderricht. Een vergelijking met de effectiviteit van andere werkvormen, zoals het gebruik van simulatoren en het gebruik maken van oefencentra, kan op basis van dit onderzoek niet worden gemaakt. De resultaten in dit rapport zijn uitsluitend geldig binnen de gekozen onderzoeksopzet. In het algemeen geldt dat een andere onderzoeksopzet tot andere resultaten kan leiden.

Naast de werkgroep Uitvoering en Evaluatie Pilot is er een werkgroep Competentieprofiel bezig geweest met het opstellen van een competentieprofiel voor hulpverleners en opleiders. Deze werkgroep stond onder leiding van de Politieacademie. In deze werkgroep hadden naast de pilotpartners ook verschillende commerciële partijen zitting. Het IFV is in de loop van het traject bij deze werkgroepbijeenkomsten van de werkgroep Competentieprofiel aanwezig geweest, maar heeft hierin geen sturende of leidende rol gehad. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de voortgang rondom het vaststellen van kwaliteitscriteria voor opleiding en instructeurs, concreet gaat het hierbij om het opstellen van het competentieprofiel voor de bestuurder hulpverleningsvoertuig en de rijinstructeur. Opgemerkt moet echter worden dat dit competentieprofiel en het traject daar naartoe een afzonderlijk traject is geweest, waar andere partijen dan het IFV primair voor verantwoordelijk zijn.

## 1.5 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de opzet van de evaluatie weergegeven. Er wordt informatie gegeven over de quickscan die is uitgevoerd, er is aandacht voor het ongevalsonderzoek, het simulatoronderzoek en de vragenlijsten die aan de studenten, instructeurs, opleidingscoördinatoren en rijinstructeurs zijn voorgelegd. Tot



slot worden de verwachtingen en draagvlak voor het oefenen met optische en geluidssignalen onder burgers besproken.

In de hoofdstukken 3 tot en met 7 worden de resultaten van het onderzoek weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt informatie gegeven over het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Er wordt besproken welke didactische werkvormen binnen rijopleidingen momenteel gebruikt worden, welke vormen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen aanwezig zijn en wat de ervaringen hiermee zijn in het buitenland. Het hoofdstuk eindigt met een beschrijving van de uitvoering van de oefenritten tijdens de pilot. Hoofdstuk 4 gaat in op de voortgang die er in de afgelopen jaren geboekt is om meer eenheid in rijopleidingen te krijgen, en in het proces voor het opstellen van kwaliteitscriteria voor rijopleiders en opleidingen. Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten van het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen op de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 6 worden de resultaten weergegeven van het effect van oefenen op de openbare weg op de rijvaardigheid van de studenten. In hoofdstuk 7 wordt de behoefte aan en draagvlak voor het oefenen op de openbare weg beschreven die (al dan niet) aanwezig is bij studenten en instructeurs van de pilot, bij rijinstructeurs, regio-coördinatoren, brancheorganisaties en weggebruikers. Het rapport eindigt met de conclusies en discussie in hoofdstuk 8.

## 2 Opzet van de evaluatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de evaluatie van pilot is uitgevoerd. Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn er een viertal methoden toegepast. In onderstaande matrix zijn de onderzoeksvragen<sup>13</sup> en methoden weergegeven.

	Quickscan	Ongevalse- onderzoek	Simulator- onderzoek	Vragenlijst- onderzoek
Onderzoeksvraag 1: Hoe wordt in de huidige praktijk omgegaan met oefenen op de openbare weg?	X			
Onderzoeksvraag 3: In hoeverre heeft het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens de pilot geleid tot verkeersongevallen?		X		
Onderzoeksvraag 4: Zijn studenten door het oefenen met optische en geluidssignalen beter voorbereid op hun taak?			X	X
Onderzoeksvraag 5: In hoeverre is er sprake van behoefte aan en draagvlak voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen?				X

De onderzoeksmethoden zullen in dit hoofdstuk nader toegelicht worden. In de hoofdstukken 3 tot en met 7 worden de resultaten van het onderzoek, welke op basis van deze methoden zijn verkregen, weergegeven.

### 2.1 Quickscan

Er is een quickscan uitgevoerd, bestaande uit twee delen:

1. een inventarisatie van hoe er in Nederland tot voor de pilot met de onmogelijkheid om (binnen de huidige regelgeving, buiten daadwerkelijke uitrukken om) te oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen werd omgegaan.
2. een (beperkte) inventarisatie van ervaringen met dit thema in andere West-Europese landen.

Voor de inventarisatie over hoe men in Nederland met (het verbod op) oefenen op de openbare is omgegaan, zijn tijdens een enquête coördinatoren van alle regio's/eenheden en rijinstructeurs bevroegd (zoals beschreven in paragraaf 2.4.3). Gevraagd is of men oefent met optische en geluidssignalen op de openbare weg, indien bevestigend werd geantwoord

---

<sup>13</sup> Onderzoeksvraag 2 is in deze matrix niet opgenomen, omdat voor de beantwoording van deze onderzoeksvraag uitsluitend het uitgevoerde proces van de afgelopen twee jaar is beschreven.

werd verder doorgevraagd om na te gaan hoe dit is gedaan en wat de ervaringen hiermee waren. Hiervoor is persoonlijk contact opgenomen met de betreffende organisaties.

Tijdens de quickscan voor de internationale vergelijking zijn met name West-Europese landen beschouwd die enigszins vergelijkbaar zijn met de Nederlandse situatie.<sup>14</sup> Op basis van deze criteria is gekozen om de volgende landen te betrekken in het onderzoek: België, Duitsland, Groot-Brittannië, Zweden en Zwitserland. Via het netwerk van diverse IFV-medewerkers en via opleidingscoördinatoren en rijinstructeurs zijn contactgegevens van hulpverleningsdisciplines in het buitenland verzameld. Ten slotte is er via 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 hulpverleningsorganisaties.

De contactpersonen zijn benaderd waarbij de keuze gelaten is of zij de vragenlijst digitaal wilden invullen of dat zij de voorkeur gaven aan een telefonisch interview. Gevraagd is of men in het praktijkgedeelte van de rijopleiding oefent op de openbare weg, en zo ja, hoe dit praktisch is ingericht (wanneer; dubbele bediening; echte spoedritten of fictieve; op welk moment in de opleiding; waar; veiligheid; aantal ritten) en wat de ervaringen hiermee zijn. Als er niet wordt geoefend, is gevraagd of hier behoefte aan is. Toegestuurde documenten zijn in een korte literatuurstudie geanalyseerd.

## 2.2 Ongevalsonderzoek

Het doel van het ongevalsonderzoek is om alle ongevallen met voorrangsvoertuigen tijdens het oefenen onder de vrijstelling van de pilot te onderzoeken op aantal, aard en kenmerken, waaronder de oorzaak en de ernst. Deze ongevallen worden afgezet tegen bestaande gegevens over ongevallen bij oefenen op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen en gegevens over ongevallen tijdens de dagelijkse werkzaamheden van hulpverleners.

Per ongeval tijdens het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg wordt er een incidentanalyse uitgevoerd, waarbij er gekeken wordt naar:

1. Algemene kenmerken: plaats, tijdstip, oorzaak, tegenpartij, uitgevoerde handelingen, type ongeval, inhaalactie, aantal inzittenden, letsel, schade.
2. Omgevingskenmerken: infrastructuur, type weg, drukte, snelheid(slimiet), verkeersregelininstallaties, weersomstandigheden.
3. Voertuigenkenmerken: type voertuig, staat voertuig, bouwjaar, technische mankementen.
4. Menskenmerken: geslacht, leeftijd, opleider, ervaring bestuurder, rijbewijs en rijopleiding, beperkingen, gemoedstoestand.

Voor deze aspecten is gekozen vanwege een ander, lopend onderzoek<sup>15</sup> naar ongevallen met voorrangsvoertuigen in Nederland in de afgelopen jaren, waardoor een vergelijking met deze ongevallen mogelijk is.

Het ongevalsonderzoek vindt plaats door het houden van interviews met de betrokken bestuurder (de student), de rijinstructeur en waar mogelijk ook met de tegenpartij. Indien

---

<sup>14</sup> Het gaat daarbij om landen die bijvoorbeeld direct grenzen aan Nederland, voorop lopen (of vergelijkbaar niveau hebben met Nederland) op het gebied van hulpverlening en incidentbestrijding en/of op sociaaleconomisch en/of politiek-bestuurlijk te vergelijken zijn met Nederland.

<sup>15</sup> Project 'Ongevalsstatistieken Voorrangsvoertuigen' binnen het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. De resultaten van dit project worden eind 2014 verwacht.

mogelijk en noodzakelijk worden de voertuigen en de locatie geschouwd. Van ieder incident wordt een rapportage opgesteld. De hoofdlijnen uit deze rapportages worden in dit evaluatieverslag opgenomen. Daarnaast worden ook ongevallen tijdens de rijopleiding van de pilotpartners die plaatsvinden op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen geregistreerd en beknopt opgenomen in dit rapport.

## 2.3 Simulatoronderzoek

Het doel van het simulatoronderzoek is het onderzoeken van het verschil in rijvaardigheidsniveau van studenten op het gebied van rijden met optische en geluidssignalen. Er zijn voor het onderzoek twee groepen onderzocht. De studenten die deelgenomen hebben aan de pilot en daardoor geoefend hebben op de openbare weg (experimentele groep) worden vergeleken met studenten die dit niet hebben kunnen doen (controlegroep). Daarbij is ernaar gestreefd om de omstandigheden (samenstelling groep in geslacht en leeftijd, (voor)opleiding, e.d.) zoveel mogelijk gelijk te houden. De studenten hebben aan het eind van de rijopleiding een rit in de simulator gemaakt, die is vastgelegd op beeld. De beelden zijn vervolgens 'blind' beoordeeld door ervaren rijinstructeurs van de vier opleidingsinstituten. Zie voor een gedetailleerde beschrijving paragraaf 2.3.6.

De onafhankelijke variabele in dit onderzoek is het wel of niet hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen. De afhankelijke variabele is de rijvaardigheidskwaliteit van de student bij het rijden met optische en geluidssignalen. Dit is geoperationaliseerd naar de kwaliteit van het rijgedrag, door de studenten een rit te laten maken in een rijimulator. Tijdens deze rit met optische en geluidssignalen werden zij veelvuldig geconfronteerd met andere weggebruikers en complexe verkeerssituaties. Daarbij is ervoor gekozen om scenario's te ontwikkelen waarbij een verschil in gedrag kan worden verwacht tussen studenten die *wel* en die *niet* geoefend hebben op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

### 2.3.1 Onderzochte rijopleidingen in de pilot

Voor het simulatoronderzoek is bij elk van de betrokken opleidingsinstituten een rijopleiding geselecteerd waarvan studenten een rit hebben gemaakt in de rijimulator. Het betreft studenten van:

- > de Rijopleiding Initieel (ROI) van de Politieacademie
- > de VPV-B (Voortgezette Politie Vaardigheden) van de opleidingsschool van de Koninklijke Marechaussee
- > de initiële opleiding Ambulancechauffeur van de Academie voor Ambulancezorg
- > de opleiding Brandweerchauffeur van het Brandweer Opleidingscentrum BOCAS.

Voor de rijopleiding van de politie geldt dat deze gelijktijdig met de start van de pilot inhoudelijk is aangepast. Hierdoor varieert strikt genomen tussen de controlegroep en experimentele groep niet alleen het oefenen op de openbare weg, maar ook de opleiding zelf enigszins.

Omdat BOCAS ook voor de start van de pilot al oefende op de openbare weg, was het niet mogelijk bij deze opleider een controlegroep te vormen. Om die reden is gezocht naar een brandweeropleider met een zo vergelijkbaar mogelijke rijopleiding, waarbij niet geoefend werd op de openbare weg. Het is echter niet mogelijk gebleken om een geheel vergelijkbare rijopleiding te vinden. Wel heeft een collega brandweeropleider (Stichting BOGO), die tijdens de rijopleiding niet oefende op de openbare weg, ingestemd om namens de brandweer studenten te leveren voor de controlegroep. Het gevolg is dat bij zowel de politie als de brandweer er tussen de controlegroep en de experimentele groep meer variatie is dan alleen op het gebied van oefenen. De resultaten van beide groepen dienen om die reden met enige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd, omdat verschillen in rijkwaliteit ook door verschil

in rijopleiding (en niet zozeer het oefenen) kan worden verklaard.

Voor de rijopleiding van de KMar en de Academie voor Ambulancezorg geldt dat de opleiding voor de start van de pilot vrijwel identiek was aan de opleiding na de start van de pilot.

### 2.3.2 Aantal deelnemers per groep

Vooraf is bepaald dat het streefaantal deelnemers per discipline voor de controlegroep en de experimentele groep ieder 35 deelnemers is<sup>16</sup>. Vanwege het grote aantal studenten dat de politie opleidt gold voor hen een streven van 50 deelnemers in de controlegroep en 50 in de experimentele groep. In tabel 1 is per discipline weergegeven hoeveel studenten per opleiding hebben meegewerkt in de controlegroep en experimentele groep van het simulatoronderzoek.

Tabel 1. Aantal deelnemers per discipline en groep

Discipline	Deelnemers controlegroep (zonder oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen)	Deelnemers experimentele groep (met oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen)
<b>Politie</b>	38 BROA <sup>17</sup> -studenten	33 ROI <sup>18</sup> -studenten
<b>Koninklijke Marechaussee</b>	35 VPV-B <sup>19</sup> studenten van voor het ingaan van de vrijstelling	39 VPV-B studenten van na het ingaan van de vrijstelling
<b>Brandweer</b>	15 studenten van de BOGO <sup>20</sup>	31 studenten van BOCAS
<b>Ambulance</b>	8 studenten van de initiële opleiding ambulancechauffeur voor het ingaan van de vrijstelling <sup>20</sup>	14 studenten van de initiële opleiding ambulancechauffeur na het ingaan van de vrijstelling <sup>20</sup>

### 2.3.3 Onderzoekstraject deelnemers

Hier volgt een korte beschrijving van het traject dat iedere deelnemer doorliep bij het maken van een onderzoeksrit in de simulator.

Aan het eind van de rijopleiding werd de student uitgenodigd om een rit te maken in de simulator op de Politieacademie in Apeldoorn, Eindhoven of Amsterdam. Bij binnenkomst werd de student door een begeleider van de Politieacademie kort uitgelegd hoe het onderzoek in zijn werk ging. Daarna maakte de student een oefenrit in de simulator om te wennen aan de simulator en om mensen met simulatorziekte uit te sluiten. Na de oefenrit werd gevraagd een korte papieren vragenlijst in te vullen (zie paragraaf 2.4). Vervolgens werd de daadwerkelijke onderzoeksrit gereden. De ingevulde vragenlijst werd gekoppeld aan de simulatorrit via het bestandsnummer van de simulator.

---

<sup>16</sup> 35 personen per groep is een compromis tussen een zo groot mogelijke steekproef in verband met het uitvoeren van statistische analyses enerzijds, en haalbaarheid om alle gemaakte ritten door instructeurs te laten beoordelen anderzijds.

<sup>17</sup> Basis Rij-Opleiding Auto.

<sup>18</sup> Rij Opleiding Initieel, de vervanger van de BROA.

<sup>19</sup> Voortgezette Politiepolitionele Vaardigheden B-rijbewijs.

<sup>20</sup> Om organisatorische en/of tijd-technische redenen is het niet gelukt om het streefaantal voor de controlegroep van de brandweer en de experimentele en controlegroep van de ambulance te halen.

### 2.3.4 Gebruikte rij simulator

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van de rij simulatoren van de Politieacademie. De simulator van de Politieacademie is gebouwd door het Duitse bedrijf Rheinmetall Defence Electronics. De simulator is opgesteld in een donkere, afgesloten ruimte, zodat de deelnemer niet wordt afgeleid door andere aanwezigen. De simulator staat ingesteld als automatisch en beschikt over een gebruikelijke inrichting (gaspedaal, rempedaal, stuur, richtingaanwijzers, gemodelleerde spiegels, e.d.). Tijdens de rit kunnen optische en geluidssignalen door de deelnemer worden ingeschakeld. De route wordt via een gesproken navigatiesysteem aangegeven. De ritten worden automatisch opgeslagen en kunnen achteraf opnieuw worden afgedraaid op het scherm in de aangrenzende ruimte. Hierbij is het mogelijk om de rit vanuit verschillende gezichtsvelden te bekijken (bijvoorbeeld vanuit de positie van de voorrangsvuurtuigbestuurder, maar ook van bovenaf of vanuit de positie van één van de weggebruikers).



Figuur 1. De simulator beschikt over de gebruikelijke inrichting van een personenauto.



Figuur 2. Impensie van het beeld dat de student in de simulator heeft.

### 2.3.5 Ontwikkelde rit in de simulator

In de simulator is een rit ontwikkeld van circa zes minuten, waarbij de deelnemers veelvuldig in aanraking kwamen met weggebruikers en (complexe) situaties waarin diverse keuzes konden worden gemaakt. De scenario's zijn met hulp van ervaren rijinstructeurs van de hulpdiensten zo waarheidsgetrouw mogelijk vormgegeven.

De rit bestond uit een achttal scenario's waarin de deelnemer werd geconfronteerd met situaties waarin er sprake was van interactie met weggebruikers en complexe verkeerssituaties. De scenario's zijn gekozen op basis van verwachtingen van situaties waarin het hebben van ervaring met het daadwerkelijk rijden met optische en

geluidssignalen een verschil kan maken. Het gaat dan met name om het strategisch kiezen van de locatie op de weg, omgaan met risicovolle situaties en met gedrag van andere weggebruikers dat veelal voorkomt bij het rijden met optische en geluidssignalen. De scenario's zijn hieronder kort uitgewerkt. Een uitgebreidere beschrijving inclusief foto's en een overzicht van het gewenste gedrag is opgenomen in bijlage 3.



Figuur 3. Een impressie van het beeld dat de student in de stimulator heeft tijdens scenario 1 (links) en scenario 3 (rechts).

### Scenario 1

De student nadert met zijn voertuig een kruispunt met verkeerslichten met een weg van rechts. Er staat verkeer voor de student te wachten voor rood licht. De student moet op dit kruispunt rechtdoor. Het verkeer van rechts heeft groen licht. De student heeft de keuze om over de baan voor tegemoet komend verkeer te rijden of kan aansluiten bij het verkeer voor het verkeerslicht.

### Scenario 2

De student rijdt op een doorgaande weg en nadert een fietser van achteren. Er is sprake van tegemoet komend verkeer op het moment dat men normaal gesproken de fietser zou inhalen. Het tegemoetkomend verkeer betreft onder andere een tankautospuit van de brandweer.

### Scenario 3

De student nadert een kruispunt met verkeerslichten zonder verkeer direct voor de student. Er is sprake van een rood lichtsituatie voor deze rijstrook. De student moet op dit kruispunt rechtdoor. Op de zijweg rechts komt een bus aanrijden. Rechts naast de bus rijdt een personenauto, waardoor een zogenaamde afdeksituatie voor het voorrangsvoertuig ontstaat: een situatie waarbij er geen rechtstreeks zichtcontact mogelijk is met de bestuurder van de personenauto achter de bus.

### Scenario 4

De student nadert een T-splitsing met verkeerslichten waarbij het verkeerslicht op rood staat. Voor het verkeerslicht staan drie auto's te wachten. De student moet op dit kruispunt rechtsaf. De student heeft de keuze om over de baan voor tegemoet komend verkeer te rijden of kan aansluiten bij het wachtende verkeer. Zodra de student de wachtende voertuigen voor hem inhaalt, springt het verkeerslicht op groen.

### Scenario 5

De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten en twee banen in de rijrichting van de student: één voor rechtdoor en linksaf, en één voor rechtdoor en rechtsaf en twee banen uit de tegemoetkomende richting. De twee banen in de rijrichting staan vol met verkeer dat staat te wachten voor rood licht. De student moet op dit kruispunt rechtsaf. De student kan tussen de rijen met verkeer door of aansluiten bij het wachtende verkeer of over

een baan voor tegemoetkomend verkeer te rijden. Op een gegeven moment springt het verkeerslicht op groen.

### Scenario 6

De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten, twee banen voor de eigen rijrichting en twee banen voor tegemoetkomend verkeer. Beide banen in de rijrichting staan vol verkeer. Het verkeerslicht staat op rood. De student moet op dit kruispunt linksaf. De student kan kiezen om over de linker of rechter rijstrook voor tegemoetkomend rijden, aansluiten bij het wachtende verkeer of proberen tussen het stilstaande verkeer door te rijden.

### Scenario 7

De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten, waarbij het licht voor de student op rood staat. De weg bestaat uit drie rijbanen, waarvan twee in de rijrichting van de student: een voor rechtdoor en een voor rechtsaf. De baan voor rechtdoor staat vol en de baan voor rechtsaf is leeg. Ook is er een baan voor tegemoetkomend verkeer. De student moet op dit kruispunt rechtdoor. De student kan aansluiten bij het verkeer, over de baan voor tegemoetkomend verkeer rijden of de vrije baan voor rechtsaf nemen. Als de vrije rechterbaan wordt gepakt, kan het voorkomen dat een weggebruiker uitwijkt naar rechts bij het horen van de geluidssignalen.

### Scenario 8

De student rijdt op een doorgaande weg met twee rijstroken voor iedere richting. Voor de student rijdt een tractor, welke bij het horen van de geluidssignalen van rijstrook wisselt. Na de tractor volgt een kruispunt met drie rijstroken voor de rijrichting, waarbij de rechterbaan vrij van verkeer is. Het verkeerslicht springt op rood zodra de student het kruispunt nadert. De student moet linksaf op dit kruispunt en heeft de keuze om aan te sluiten bij het wachtende verkeer, over de vrije rechterbaan te rijden of proberen om tussen de twee rijen met verkeer door te rijden.



Figuur 4. Een impressie van het beeld dat de student in de stimulator heeft tijdens scenario 5 (links) en scenario 7 (rechts).

Tussen de acht scenario's door waren er ook andere situaties met gedrag van weggebruikers waar de deelnemer mee werd geconfronteerd. De gedragingen van de student in deze situaties zijn meegenomen in de totaalscores voor snelheid en positie op de weg over de gehele rit. Zie hiervoor ook de volgende paragraaf.

### 2.3.6 Beoordeling simulatorritten

Nadat de ritten door de studenten zijn volbracht, zijn de ritten door rijinstructeurs van de betrokken opleidingsinstituten beoordeeld. Hiervoor is een beoordelingskader ontwikkeld. De beelden zijn beoordeeld door twee rijinstructeurs van de betrokken opleidingen. De samenstelling van dit tweetal wisselde en bestond over het algemeen uit instructeurs van twee verschillende opleidingsinstituten. Hierbij is de rit opnieuw afgedraaid en is de student



beoordeeld op rijvaardigheidskwaliteit. Belangrijk hierbij is dat de rit blind beoordeeld werd: de beoordelaars wisten niet van welke discipline de student afkomstig was en of het een rit uit de controlegroep of experimentele groep betrof. Op deze manier werd onbewuste beïnvloeding van het onderzoek voorkomen.

Van de totale rit werden de acht bovengenoemde scenario's individueel beoordeeld, evenals de snelheid en positie op de weg over de gehele rit. De rijvaardigheidskwaliteit per scenario werd als één score beoordeeld op een 5-puntsschaal, waarbij de volgende aspecten in het oordeel een rol speelden:

- > De gekozen oplossing (veiligheid en doorstroming)
- > Moment van de gekozen actie
- > Naderingssnelheid van het scenario
- > Snelheid tijdens de gekozen actie
- > Positie op de weg en afstanden tot andere voertuigen
- > Interactie met andere weggebruikers
- > Mate van assertiviteit (vertonen van agressief of twijfelend gedrag)
- > Het al dan niet veroorzaken van (bijna) aanrijdingen.

Beide instructeurs gaven onafhankelijk van elkaar voor ieder scenario een score op een 5-puntsschaal (tabel 2).

Tabel 2. Scores van een 5-puntsschaal

Oordeel	Punten	Toelichting
--	1 punt	Een aanrijding of een gedraging waarbij de instructeur in werkelijkheid zou ingrijpen.
-	2 punten	Een gedraging waar de student achteraf op zou worden aangesproken en waarvoor de instructeur een onvoldoende zou geven. Er is sprake van gevaar of een belemmering van de doorstroming.
+/-	3 punten	Een gedraging welke niet de beste oplossing is, maar welke ook niet echt leidt tot gevaarlijke situaties of problemen in de doorstroming.
+	4 punten	Een gedraging die over het algemeen goed is uitgevoerd, maar nog op details verbeterd kan worden.
++	5 punten	Een gedraging waarbij de omgang met het scenario op de best mogelijke manier is uitgevoerd <sup>21</sup> .

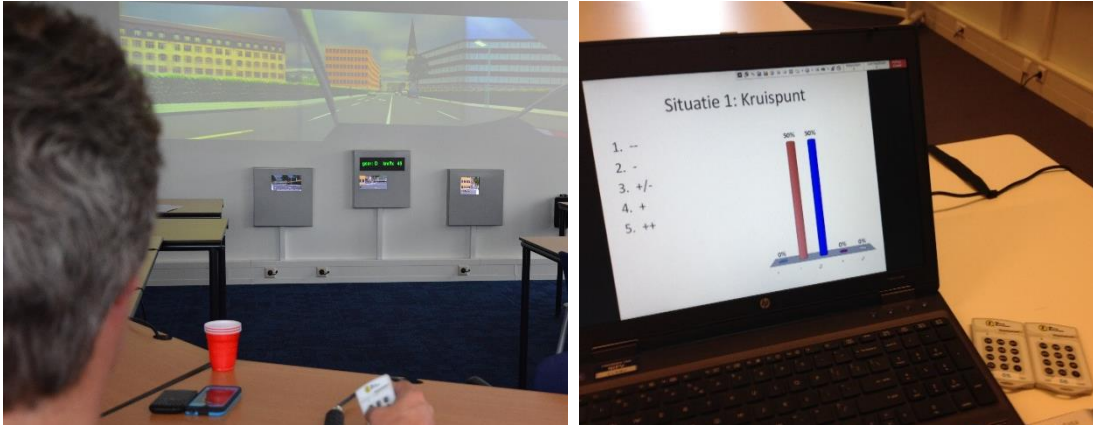
Daarnaast zijn er scores gegeven voor de algemene indruk over positie op de weg en snelheid tijdens de gehele rit. Hierbij is een 10-puntschaal gebruikt, vergelijkbaar met rapportcijfers. In totaal was de maximale score 60 punten: 8 scenario's keer 5 punten en 2 keer 10 punten voor snelheid en positie op de weg. De rit eindigde in geval van een aanrijding in één van de scenario's. In dat geval konden geen punten meer gehaald worden voor de andere scenario's, waardoor deze deelnemers een relatief lage eindscore haalden. Dit is een bewuste keuze geweest van de onderzoekers, bij een aanrijding in de daadwerkelijke praktijk kan men immers ook niet meer naar de melding rijden. Een lage score op rijvaardigheid is om die reden gerechtvaardigd.

Er zijn ook deelnemers geweest die, door het niet opvolgen van de navigatie-instructies, van de route zijn afgeweken. Er is besloten om bij deze deelnemers een correctie uit te voeren.

<sup>21</sup> Zie beoordelingskader bijlage 3.

Bij de individuele scenarioscores wordt geen waarde toegekend.<sup>22</sup> Voor de totaalscore wordt de gemiddelde score over de wél gereden scenario's per gemist scenario toegevoegd in de totaalscore. Een voorbeeld: de student rijdt scenario 1 tot en met 4, mist scenario 5 en rijdt daarna scenario 6 tot en met 8 weer wel. De student heeft voor de scenario's 1 tot en met 4, en 6 tot en met 8 gemiddeld 3 punten gescoord. In dat geval krijgt de student geen punten voor scenario 5 (het gemiste scenario), maar wordt in de totaalscore voor scenario 5 wel het gemiddelde van de overige scenario's (in dit geval 3 punten) toegevoegd. Op die manier wordt de student niet 'gestraft' voor het missen van het scenario, dit in tegenstelling tot personen die een aanrijding veroorzaken en hiervoor 0 punten krijgen.

De beoordelaars bekeken de beelden in dezelfde ruimte, maar gaven via stemkastjes onafhankelijk van elkaar de scores. Op die manier vond er geen onderlinge beïnvloeding plaats.



Figuur 5. Beoordelingssessies met stemkastjes.

Na afloop van de rit werden de scores van de beide beoordelaars vergeleken. Er waren daarbij een aantal mogelijkheden:

- a) Individuele scenario's (5-puntsschaal)
  - > Beoordelaars gaven dezelfde score: deze score werd overgenomen in de database.
  - > Beoordelaars gaven een score met één punt verschil: de score werd gemiddeld en opgenomen in de database.
  - > Beoordelaars gaven een score met twee of meer punten verschil: de rit werd opnieuw bekeken en er werd geprobeerd tot overeenstemming te komen tot een verschil van maximaal één punt. Indien men na het opnieuw bekijken van een rit er niet uit kwam, werd de rit uit de database verwijderd. Als twee instructeurs zo verschillend oordelen, is de beoordeling immers niet betrouwbaar genoeg voor de vergelijking tussen de controlegroep en experimentele groep.
- b) Eindscores op snelheid en positie op de weg (10-punts schaal)
  - > Beoordelaars gaven dezelfde score: deze score werd overgenomen in de database.
  - > Beoordelaars gaven een score met één of twee punten verschil: de score werd gemiddeld en opgenomen in de database.
  - > Beoordelaars gaven een score met drie of meer punten verschil: de rit werd opnieuw bekeken en er werd geprobeerd tot overeenstemming te komen tot een

<sup>22</sup> Bij de vergelijking van scores op een individueel scenario worden deze dus niet meegenomen.

verschil van maximaal twee punten. Indien men na het opnieuw bekijken van een rit er niet uit kwam, werd de rit uit de database verwijderd.

### 2.3.7 Analyse gegevens

Vervolgens is de database van het simulatoronderzoek geanalyseerd op verschillen tussen de controlegroep en de experimentele groep. Allereerst zijn de controlegroep en experimentele groep op algemene kenmerken vergeleken. Vervolgens is er een analyse uitgevoerd op de totaalscore, over alle disciplines als geheel en per discipline. Daarna zijn de deelscores (per scenario en veiligheid/positie op de weg over het geheel) geanalyseerd over het geheel en per discipline. De resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

## 2.4 Vragenlijstonderzoek

Er zijn een viertal vragenlijsten uitgezet voor dit onderzoek, te weten:

1. Vragenlijsten onder studenten. Aan studenten wordt door middel van een vragenlijst enerzijds gevraagd hoe de ervaringen waren met het wel of juist niet oefenen op de openbare weg en anderzijds naar een inschatting van hun eigen rijvaardigheid.
2. Vragenlijsten onder opleidingscoördinatoren van regio's/eenheden en instructeurs die werkzaam zijn bij rijopleiders van de hulpdiensten. Door middel van deze vragenlijsten is het draagvlak en de voorwaarden voor het oefenen onderzocht.
3. Vragenlijst onder instructeurs die hebben deelgenomen aan de pilot. Bij deze vragenlijst is gevraagd naar ervaringen en veiligheid tijdens de pilot en naar de effectiviteit en eventuele meerwaarde van de pilot.
4. Een vragenlijst onder weggebruikers via het ANWB-panel. Hierin is gevraagd naar verwachtingen en het draagvlak voor oefenen op de openbare weg.

De vragenlijsten worden hieronder toegelicht.

### 2.4.1 Vragenlijsten onder studenten experimentele en controlegroep pilot

De deelnemers aan de simulatorrit (zowel de controlegroep als de experimentele groep) is gevraagd een vragenlijst in te vullen. Hierin is gevraagd naar een oordeel over eigen rijkwaliteit op vijf items:

- > De eigen rijvaardigheid in het algemeen.
- > De eigen rijvaardigheid voor het rijden met optische en geluidssignalen in het verkeer.
- > De mate waarin men zichzelf in staat acht om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen te anticiperen op andere weggebruikers.
- > De mate waarin men zichzelf in staat acht om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen verkeerssituaties in te schatten.
- > De mate waarin men zich in staat acht om als zelfstandig bestuurder van een voorrangvoertuig op te treden.

Verder is gevraagd naar de meerwaarde van het oefenen in de rijopleiding (experimentele groep) of het eventuele gemis van oefenen in de rijopleiding (controlegroep). Ook is gevraagd naar het veiligheidsgevoel tijdens de rijopleiding. De vragenlijst is afgenomen voorafgaand aan de simulatorrit.

De vragenlijst is ingevuld door 234 studenten, waarvan 98 in de controlegroep en 136 in de experimentele groep. In tabel 3 zijn de respondenten uitgesplitst naar discipline en groep.

Tabel 3. Aantal respondenten studentenvragenlijsten

	Ambulance	Brandweer	Politie	KMar	Totaal
Controlegroep	8	17	38	35	98
Experimentele groep	14	35	48	39	136
Totaal	22	52	86	74	234

Het aantal deelnemers aan de vragenlijst ligt iets hoger dan het aantal simulatorritten dat is meegenomen in de analyse. De reden hiervan is dat door technische problemen met de simulator, en het last hebben van simulatorziekte tijdens de proefrit, een aantal studenten wel de vragenlijst hebben ingevuld terwijl de rit niet gereden en/of beschikbaar was voor analyse. Er is besloten om deze vragenlijsten wel mee te nemen in de analyse omdat zij relevante informatie bevatten en niet perse verbonden zijn met het uitvoeren van de simulatorrit. De resultaten zijn verwerkt in hoofdstuk 5, 6 en 7. De vragenlijsten zijn weergegeven in bijlage 4.

### 2.4.2 Vragenlijst instructeurs pilot

De instructeurs die tijdens de pilot trainingen hebben gegeven met optische en geluidssignalen op de openbare weg, is gevraagd hoe zij hier mee om zijn gegaan en wat hun ervaringen zijn. Aan alle instructeurs van BOCAS, de Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg en het OTCRij die onder de vrijstelling van de pilot hebben gereden, is een digitale vragenlijst voorgelegd.

Op het gebied van veiligheid is gevraagd of er ongevallen en bijna-ongevallen hebben plaatsgevonden, wat het effect van de pilot was op de verkeersveiligheid. Verder is er gevraagd naar het effect van het oefenen op de rijvaardigheid van de studenten en naar de mate van draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

De respons op de digitale vragenlijst is weergegeven in tabel 4. De vragenlijst heeft van 15 juli tot en met 29 augustus 2014 opengestaan. In deze periode zijn 47 reacties verzameld. Van de 47 respondenten hebben er 41 de vragenlijst voltooid. De vragenlijst is te vinden in bijlage 4.

Tabel 4. Respons per opleider

Opleider	Aantal instructeurs dat de vragenlijst invulde	Aantal instructeurs dat onder de vrijstelling les heeft gegeven	Respons
Academie voor Ambulancezorg	3	3	100%
BOCAS	3	3	100%
Koninklijke Marechaussee OTCRij	4	15	27%
Politie	37	112	33%
Totaal	47	133	35%

### 2.4.3 Vragenlijst onder opleidingscoördinatoren en rijinstructeurs

Met behulp van een enquête is onderzoek gedaan naar het draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen onder de opleidingscoördinatoren van de regio's/eenheden en de rijinstructeurs bij de opleiders. Hiervoor is een digitale enquête

uitgezet onder hoofden/coördinatoren rijopleidingen bij de hulpdiensten en opleiders van de hulpdiensten.

In het eerste deel is gevraagd naar algemene kenmerken van de respondenten, zoals functie en het werkgebied van de respondenten, de discipline waarin ze werkzaam zijn en binnen welke disciplines ze opleiden. In het tweede deel is de respondenten gevraagd naar hun visie op oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. De respondenten is gevraagd of zij vinden dat het in Nederland (onder voorwaarden) in het algemeen mogelijk zou moeten zijn om te kunnen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg in de rijopleiding. Tevens is gevraagd welke voorwaarden zij stellen, op welk moment de student mag oefenen op de openbare weg en de totale omvang van het oefenen op de openbare weg. Het derde deel bestaat uit vragen over eenheid in rijgedrag en de rijopleiding van hulpdiensten in het kader van een ander project. De resultaten hiervan zijn niet in dit rapport opgenomen<sup>23</sup>. De resultaten van de enquête zijn opgenomen in paragraaf 7.3. De vragenlijst van de enquête is opgenomen in bijlage 4.

In tabel 5 is weergegeven welke doelgroepen op welke manier benaderd zijn.

Tabel 5. 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 regio-instructeurs	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 (OTCRij)	Via contactpersoon KMar bij Kenniscentrum
	Opleiders/ rijinstructeurs	Rijinstructeurs KMar	Doorgestuurd door coördinatoren OTCRij
Particuliere opleiders	Opleiders/ rijinstructeurs	Opleiders en rijinstructeurs bij particuliere organisaties/rijscholen die hulpdiensten opleiden	Eerdere contactenlijst Kenniscentrum

<sup>23</sup> De resultaten van dit deel zijn te vinden in het rapport *De weg naar eenheid nader bekeken*, IFV, 2014.

### Respons

De respons op de enquête is weergegeven in tabel 6. 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 6. 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 procent van de coördinatoren deelgenomen, van de politie ruim de helft en bij de Koninklijke Marechaussee hebben alle coördinatoren deelgenomen. Verder zijn er tien overige, veelal kleinere voorrangsvoertuigdisciplines benaderd om hun coördinatoren deel te laten nemen aan de enquête. Van twee disciplines (Reddingsbrigade en Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid) heeft de coördinator de enquête ingevuld.

De enquête is daarnaast verspreid onder 20 opleidingsinstituten, waarvan 7 overheidsopleiders en 14 particuliere rij scholen/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.

#### 2.4.4 Vragenlijst onder weggebruikers

Om de verwachtingen en het draagvlak onder weggebruikers voor het oefenen met optische en geluidssignalen te peilen, is er aansluiting gezocht bij het ANWB-panel. Het ANWB-panel is een online onderzoekspanel dat representatief voor de ANWB-leden naar geslacht en leeftijd. Bij het panel zijn circa 10.000 ANWB-leden aangesloten. Het ANWB-panel is daarmee naar verwachting een afspiegeling van de Nederlandse weggebruiker.

Allereerst is gevraagd of men verwacht dat medewerkers van hulpdiensten een speciale rijopleiding/training krijgen voor het rijden met zwaailicht en sirene en vervolgens of men verwacht dat er geoefend wordt op de openbare weg. Daarna volgt een korte uitleg over de pilot, met zowel argumenten van voor- als tegenstanders. Vervolgens is aan de leden van het panel een aantal stellingen voorgelegd rondom het oefenen en tenslotte is gevraagd of zij voor- of tegenstander van oefenen op de openbare weg zijn, en welke voorwaarden ze hierbij belangrijk vinden. In totaal hebben 743 mensen de vragenlijst ingevuld. De resultaten zijn opgenomen in paragraaf 7.5. De vragenlijst is opgenomen in bijlage 4.

# 3 Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg tijdens rijopleidingen van de hulpdiensten. Eerst worden beschikbare didactische werkvormen voor het leren rijden met optische en geluidssignalen beschreven. Vervolgens wordt aangegeven hoe tot de start van de pilot in Nederland werd omgegaan met (het verbod op) oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Daarna worden de resultaten gepresenteerd van het onderzoek hoe andere West-Europese landen met deze situatie omgaan. Tenslotte is aangegeven op welke wijze de oefenritten tijdens de pilot zijn uitgevoerd.

## 3.1 Didactische werkvormen binnen rijopleidingen

Wat betreft het opleiden van bestuurders van hulpverleningsvoertuigen, en in het bijzonder het verwerven van competenties die betrekking hebben op het rijden met optische en geluidssignalen, zijn er verschillende didactische werkvormen die kunnen worden toegepast. Gebruikte werkvormen zijn:

- > theoretisch onderricht
- > rijonderricht op een oefenterrein
- > rijonderricht in een simulator
- > rijonderricht op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen, en
- > rijonderricht op de openbare weg met optische en geluidssignalen, zowel georganiseerde oefeningen als trainingen tijdens daadwerkelijke meldingen.

Deze didactische werkvormen worden kort toegelicht. De beschrijving is samengesteld op basis van gesprekken met diverse instructeurs en onderwijskundigen van de rijopleiders van de hulpdiensten.

### 1. *Theoretisch onderricht*

Onder theoretisch onderricht worden theorielessen verstaan. Deze theorielessen worden bijvoorbeeld gebruikt voor het uitleggen van regelgeving. Theoretisch onderricht heeft onder andere als voordelen dat het organisatorisch eenvoudig uitvoerbaar is en geen risico's met zich meebrengt voor bestuurder en omgeving. Een nadeel is dat theoretisch onderricht zich vooral richt op het opdoen van kennis, maar minder geschikt is voor het aanleren van vaardigheden die betrekking hebben op het rijden met optische en geluidssignalen.

### 2. *Rijonderricht op een oefenterrein*

Bij deze didactische werkvorm wordt er op een afgesloten oefenterrein geoefend, bijvoorbeeld voor het leren besturen van het voertuig, het bedienen van signalen en communicatiemiddelen en het oefenen van rijtechnieken. Voordelen van een oefenterrein zijn de (grote) mate van controle over de oefenomstandigheden en het gebrek aan overlast voor de omgeving. Op een oefenterrein is de mate van realisme, met name rondom de

interactie met overige weggebruikers, beperkt. Ook kosten en beschikbaarheid van de locatie kunnen een rol spelen in de afweging te oefenen op een oefenterrein.

### *3. Rijonderricht in een rijnsimulator*

Bij rijonderricht in een rijnsimulator wordt een computer ingezet om een virtuele omgeving te modelleren, waarin de student actief een voertuig kan besturen. In een simulator kunnen weggebruikers worden gemodelleerd. De kwaliteit van deze modelleringen en de interactie tussen deze virtuele weggebruikers en de student varieert per simulatortype. Met een simulator is het mogelijk om risicovolle situaties, zoals plotseling uitwijkende automobilisten, op een veilige manier te trainen. Daarnaast is er een grote mate van controle over de oefenomstandigheden en is het mogelijk tussentijds de rit stop te zetten voor het geven van feedback. Wat nadelig kan zijn bij het gebruik van een simulator, is dat het niet gaat om het daadwerkelijk besturen van een voertuig in 'echt' verkeer. De student kan zich hiervan bewust zijn en daardoor in een simulator ander gedrag vertonen dan hij of zij in de praktijk zou doen. Daarnaast zijn er studenten die last hebben van simulatorziekte, waardoor zij niet kunnen oefenen in een rijnsimulator.

### *4. Rijonderricht op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen*

Deze didactische werkvorm vindt plaats door in een gebied te rijden zonder het gebruik van optische en geluidssignalen. Afhankelijk van de beschikbare vrijstellingen kunnen bepaalde handelingen die tijdens het rijden mét optische en geluidssignalen worden uitgevoerd, wel of niet geoefend worden. Deze werkvorm wordt bijvoorbeeld gebruikt voor het oefenen van rijtechnieken en het bedienen van instrumenten als routebegeleiding en portofoons. Het nadeel van deze werkvorm voor het verwerven van competenties voor het rijden met optische en geluidssignalen is dat een aantal zaken anders zijn dan in situaties waarin met optische en geluidssignalen wordt gereden. Weggebruikers reageren bijvoorbeeld anders als er geen optische en geluidssignalen worden gevoerd en de omgang met de eigen psychologische reactie op de signalen kan niet worden geoefend. Daarnaast hebben weggebruikers niet de verplichting om het voertuig in deze situatie voor te laten gaan, waardoor verkeerssituaties zich anders ontwikkelen.

### *5. Rijonderricht op de openbare weg met optische en geluidssignalen*

Bij deze werkvorm wordt er in een gebied gereden met gebruik van optische en geluidssignalen. Alle beschikbare vrijstellingen die bij het rijden met optische en geluidssignalen gelden, kunnen worden geoefend. Deze werkvorm wordt onder andere gebruikt om te oefenen in het anticiperen op andere weggebruikers, besluitvaardig en voorspelbaar rijden en voor het leren presteren onder tijdsdruk. Er zijn hierbij twee vormen te onderscheiden:

- a) Rijonderricht in de vorm van een oefening: er wordt puur voor trainingsdoeleinden gereden, men rijdt niet naar een echte melding. Voordelen zijn de grote mate van realisme, de afstemming op het verzorgingsgebied, en ten opzichte van werkvorm 5b, de mogelijkheid tot tussentijdse reflectie. Mogelijke nadelen van deze werkvorm zijn de eventuele blootstelling van overige weggebruikers aan gevaren en de mogelijke extra overlast voor de samenleving doordat er met optische en geluidssignalen wordt gereden. Deze didactische werkvorm was tot voor kort voor (opleiders van) hulpdiensten niet beschikbaar. De pilot richt zich op deze didactische werkvorm. Hierover meer in paragraaf 3.2.
- b) Training tijdens daadwerkelijke meldingen. Deze vorm van oefenen op de openbare weg betreft het verwerven van competenties in het rijden met optische en geluidssignalen door (mee) te rijden op daadwerkelijke meldingen. Hierbij rijdt de student na zijn aanstelling tijdens daadwerkelijke spoedritten naar een melding, of rijdt een deel mee op een bestaande melding, om zo te kunnen oefenen met optische en geluidssignalen. De student wordt, afhankelijk van de mogelijkheden en zitplaatsen in het voertuig, tijdens of na de rit gecoacht door een instructeur of een collega. Het voordeel van deze werkvorm is dat deze het meest van alle werkvormen de realiteit benadert. Ook wordt de



samenleving minder dan bij werkvorm 5a geconfronteerd met overlast ten behoeve van opleidingen: de spoedrit zou anders ook gemaakt worden. Nadelen zijn dat de mogelijkheden voor tussentijdse reflectie of ingrijpen door de rijinstructeur beperkt zijn, dat er een zeer beperkte controle over de oefenomstandigheden (zoals tijd van de rit, route en mogelijkheid om een stuk nogmaals te rijden) en kan de daadwerkelijke melding, inclusief druk van de melding en meldkamercommunicatie, afleiden van het rijonderricht. Omdat het veelal een operationeel voertuig betreft, wordt het voertuig niet altijd uitgevoerd met dubbele bediening<sup>24</sup> <sup>25</sup>. Deze didactische werkvorm is uitdrukkelijk geen onderdeel van de vrijstelling van de pilot.

Uit bovenstaande opsomming blijkt dat een aantal aspecten die nodig zijn in de rijopleiding met de op dit moment beschikbare didactische werkvormen (anders dan oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg) volgens de betrokken opleidingsinstituten onvoldoende kan worden getraind. De ervaren noodzaak om te kunnen oefenen op de openbare weg om studenten voldoende voor te bereiden op hun taak, heeft ertoe geleid dat er op diverse wijzen toch geoefend werd/wordt op de openbare weg. Hierop wordt ingegaan in de volgende paragraaf.

## 3.2 Vormen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Tot voor de start van de pilot was er een enigszins onduidelijke situatie rondom het oefenen op de openbare weg: sommige opleiders gaven aan het te mogen, anderen gaven aan het niet te mogen en niet te doen, en weer anderen dat ze het niet mochten en toch deden.

Volgens de wet- en regelgeving is oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen niet toegestaan. Het oefenen valt immers niet onder de definitie 'Dringende taak' en artikel 29 van het RVV 1990 laat geen ruimte voor het rijden met optische en geluidssignalen bij andere taken dan een dringende taak.

*"Bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, motorvoertuigen in gebruik bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere, door onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten, voeren blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen."*

Artikel 29 RVV 1990 lid 1

---

<sup>24</sup> Het niet hebben van dubbele bediening heeft juridische gevolgen voor de aansprakelijkheidsverdeling tussen instructeur en student bij eventuele aanrijdingen. Als er sprake is van training of opleiding waarbij er gereden wordt met motorvoertuigen, is er altijd sprake van iemand die het voertuig bestuurt (de feitelijke bestuurder). Deze feitelijke bestuurder is juridisch primair niet aansprakelijk als er voldaan wordt aan twee voorwaarden:

1. Het voertuig valt onder de categorie AM, B, C, D of E
2. Er is in het voertuig dubbele bediening aanwezig.

In dat geval is de instructeur als juridisch bestuurder aansprakelijk. Als niet aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, is de feitelijke bestuurder de juridische bestuurder en dus strafrechtelijk aansprakelijk en kan de docent/instructeur niet worden aangesproken op de gedragingen die zijn gepleegd.

<sup>25</sup> Ook combinaties van a en b zijn in het verleden voorgekomen, zoals het mee uitrukken op een fictieve melding zonder ter plaatse te gaan, of het aanmaken van een fictieve melding ten behoeve van een oefening.

“Er is sprake van een dringende taak in geval van:

a) een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt.

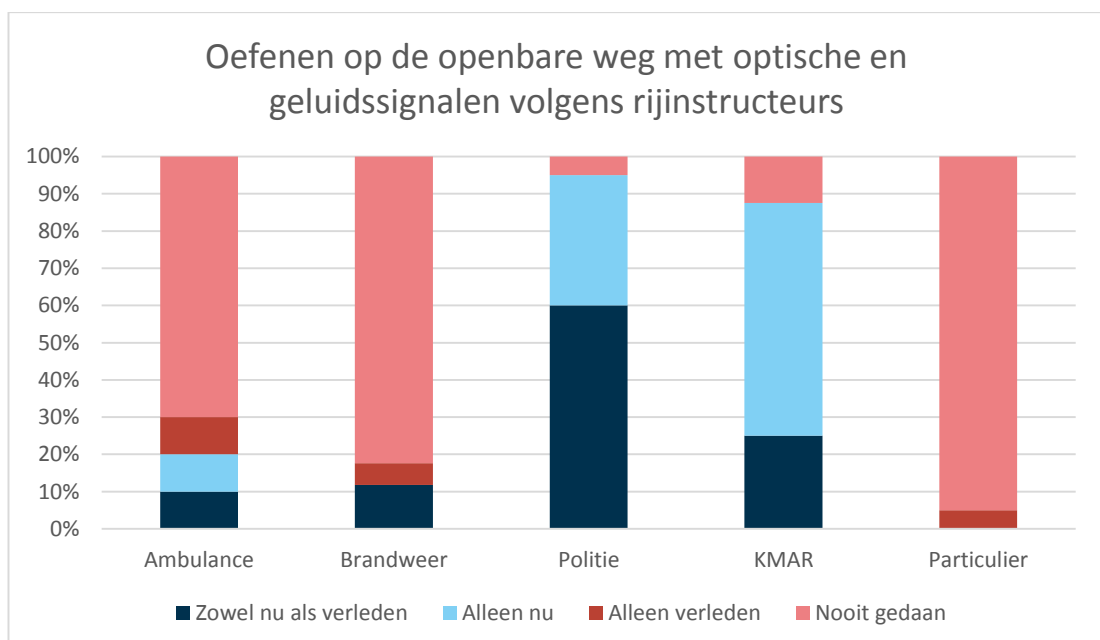
b) het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat.

c) een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.”

Regeling Optische en Geluidssignalen, artikel 2

Hulpdiensten blijken echter heel verschillend te zijn omgegaan met de onmogelijkheid om te mogen oefenen op de openbare weg (Groenewegen e.a., 2012). In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijze waarop men met dit verbod en de behoefte om toch te kunnen trainen is omgegaan in de afgelopen jaren.

In de enquête is aan rijinstructeurs gevraagd of zij nu of in het verleden oefenden op de openbare weg. Hieruit blijkt dat er in alle disciplines instructeurs waren die in het verleden oefenden op de openbare weg. Uit figuur 6 blijkt dat in alle disciplines het in het verleden voorkwam dat er werd geoefend met optische en geluidssignalen op de openbare weg.



Figuur 6. Oefenen op de openbare weg zowel nu als in het verleden volgens rijinstructeurs

Er zijn meerdere constructies geweest om ondanks het algemene verbod op oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg legaal of illegaal toch te kunnen oefenen. Enkele voorbeelden:

- > Enkele opleiders geven aan te hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Hiervoor claimen zij in een aantal gevallen een individuele ontheffing te hebben ontvangen van Rijkswaterstaat of een ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu). Nadere bestudering laat zien dat het gaat om een ruime interpretatie van bestaande vrijstellingen of brancherichtlijnen. Of hiermee juridisch gezien oefenen op de openbare weg toegestaan was, valt te betwijfelen<sup>26</sup>.

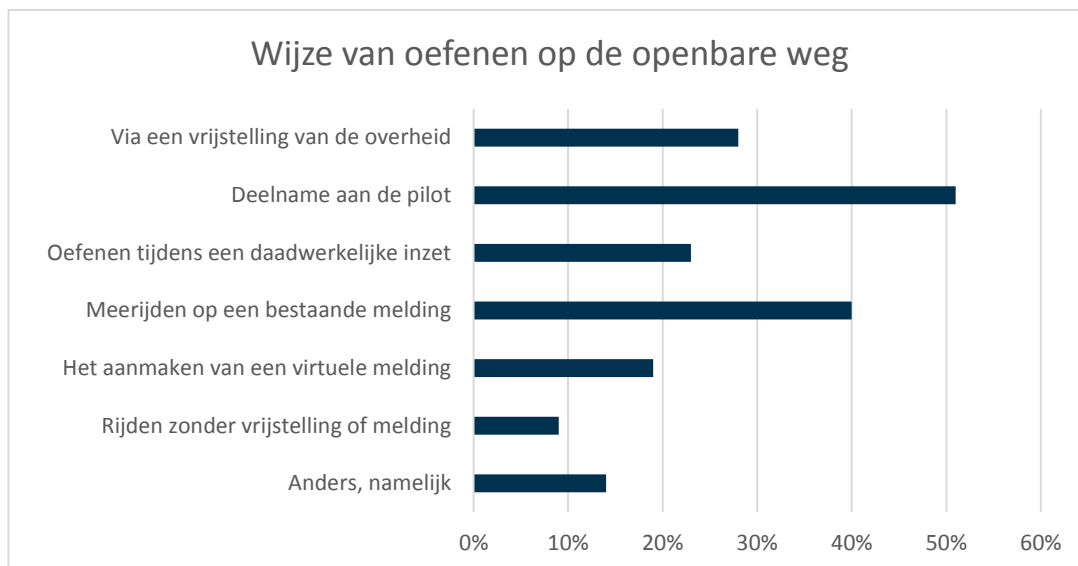
De betreffende opleiders die gebruik maken van deze vrijstellingen melden positieve

<sup>26</sup> Uitsluitend toetsing door een rechter kan hier duidelijkheid over geven.

ervaringen en geven aan dat sinds zij oefenen (beide vanaf 2010) er nog geen ongevallen zijn geweest tussen het voorrangsvoertuig en een andere weggebruiker en dat er positieve effecten ervaren worden, in de rijkwaliteit van de student maar ook in het gedrag van andere weggebruikers. De opleiders vermoeden een verbetering van het gedrag van weggebruikers, omdat zij vaker worden geconfronteerd met een voorrangsvoertuig en hierdoor meer ervaring opdoen.

- > Bij trainingen op de openbare weg bij sommige politiekorpsen werd zonder optische en geluidssignalen gereden, maar gedaan alsof het met optische en geluidssignalen is, inclusief het gebruik van alle dan beschikbare vrijstellingen. Omdat de politie ook zonder optische en geluidssignalen over ruime vrijstellingen beschikt, was dit mogelijk.
- > Een particuliere opleider geeft aan dat zij gebruik maken van een door de hulpdiensten aangevraagde vrijstelling die door Rijkswaterstaat wordt afgegeven. Via deze vrijstelling krijgen hulpdiensten de mogelijkheid om binnen de door deze opleider gegeven trainingen zonder optische en geluidssignalen af te wijken van het RVV. Deze vrijstelling geldt ook voor disciplines die dit normaal gesproken zonder voorrangssignalen niet mogen. Concreet betekent dit, dat in de trainingen, *zonder* optische en geluidssignalen, ambulances en brandweervoertuigen bijvoorbeeld door rood licht rijden, iets dat normaal alleen *met* optische en geluidssignalen en onder voorwaarden zou mogen. De opleider geeft aan dat de ervaringen hiermee zijn dat er relatief veel onbegrip is van burgers, met name bij trainingen met zwaardere en langzamere voertuigen. Ook geeft de opleider aan dat deze vorm is gekozen vanwege het verbod op oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Als dit in de toekomst wel zou mogen, vinden ze de constructie van afwijken van de reguliere vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen niet meer wenselijk.
- > Een hulpdienst liet om toch te kunnen rijden met optische en geluidssignalen, een fictieve melding aanmaken bij de meldkamer.
- > Het meerijden op een daadwerkelijke melding als oefenrit is een constructie om toch te kunnen oefenen op de openbare weg. Een daadwerkelijke melding wordt afgewacht en naast het operationele voertuig dat richting de melding gaat, rijdt ook een trainingsauto op de melding. Hierbij komt de trainingsauto niet altijd ter plaatse.
- > Een constructie om ervaring op te doen is om in functie te oefenen tijdens een daadwerkelijke inzet. Hierbij is niet altijd een rijinstructeur aanwezig, maar wordt gewerkt via een soort autodidactisch 'training on the job' of collegiale review (KMar).

De instructeurs die in figuur 6 hebben aangegeven te hebben geoefend op de openbare weg, is gevraagd hoe dit geregeld was, om zo een indruk te krijgen in hoeverre de bovengenoemde constructies werden toegepast. Hierop wordt geantwoord volgens figuur 7, waarbij het aantal positieve reacties is afgezet tegen de totale respons. Er konden meerdere antwoorden gekozen worden.



Figuur 7. Wijze van oefenen op de openbare weg

In de categorie 'anders, namelijk' (n=6), wordt gemeld dat er oefenritten worden gemaakt op grond van de brancherichtlijn politie<sup>27</sup>. De toestemming is verleend door de Dienst Hoofd Verkeer, in afstemming met justitie, korpsleiding en de betreffende burgemeester.

Navraag bij de partijen die deze constructies toepassen, leert dat men dit vooral heeft gedaan omdat men van mening was dat met de andere didactische werkvormen een aantal zaken onvoldoende getraind konden worden. Het gaat daarbij met name om anticiperen en verkeersinzicht, besluitvaardig en voorspelbaar rijden en presteren onder tijdsdruk.

### 3.3 Ervaringen in het buitenland

Om een beeld te krijgen hoe de Nederlandse omgang met het vraagstuk rondom oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zich verhoudt tot andere West-Europese landen, is een quickscan uitgevoerd. Hierbij is geprobeerd uit te zoeken of men in andere West-Europese landen oefent met optische en geluidssignalen op de openbare weg, en zo ja, wat de ervaringen hiermee zijn. Er is gezocht naar literatuur en contactpersonen op internet en er zijn telefonische interviews gehouden met vertegenwoordigers van de drie disciplines (brandweer, politie, ambulance) in België, brandweer Gloucester (UK) en brandweer Schotland. Een vertegenwoordiger van de Swedish Civil Contingencies Agency in Zweden heeft een digitale vragenlijst ingevuld. Van Duitsland, Zwitserland en de overige disciplines in Groot-Brittannië en Zweden zijn geen reacties binnen gekomen<sup>28</sup>. Het overzicht is daardoor niet volledig. Onderstaand wordt de beschikbare informatie over België, Groot-Brittannië en Zweden weergegeven.

<sup>27</sup> Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie. In de brancherichtlijn van de politie is opgenomen dat voor trainingen voor executief personeel kan worden meegereden op prio 1 meldingen, of bij gebrek aan meldingen onder voorwaarden een oefenrit met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

<sup>28</sup> Dit 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 en problemen om de juiste contactpersonen te vinden. Ook de gefragmenteerde rijopleidingen, bijvoorbeeld verschillend per Bundesland of landsdeel, maakte het verkrijgen van informatie lastig.

## **België**

### *Ambulance*

De ambulance in België heeft geen specifieke rijopleiding voor ambulancechauffeurs. Men wordt niet getraind voor het rijden met optische en geluidssignalen, dus ook niet op de openbare weg (interview dhr. Van Thienen, coördinator basisopleiding Geneeskundige Hulpverlening België).

### *Brandweer*

De rijopleidingen binnen de brandweer in België zijn zeer divers. Sinds kort worden brandweerchauffeurs opgeleid bij het aangesloten brandweerkorps zelf. Hierbij is het uitgangspunt om het rijbewijs C voor de vrachtwagen te behalen. Het is verboden in België om te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Wettelijk gezien mogen brandweerwagens niet 'prioritair rijden' als er geen sprake is van een dringende taak/plicht. Momenteel worden de oefeningen vormgegeven door roadscans. Deze roadscans worden achteraf met de brandweerchauffeur geëvalueerd. Men vindt het echter wel van belang om in de toekomst te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Deze wens komt met name voort uit het feit dat er bij een prio 1 melding sprake is van veel meer stress dan bij het rijden zonder optische en geluidssignalen en dat dit met de huidige methode van opleiden niet realistisch kan worden beoefend (interview dhr. Delombaerde, hoofddeskundige Brandweerschool).

### *Politie*

In de praktijk oefent de politie met optische en geluidssignalen. Vanuit de omzendbrief NR. COL 16/2006 van het College van Procureurs-Generaal bij de Hoven van Beroep is dit gerechtvaardigd. De politie mag dus met optische en geluidssignalen oefenen ten behoeve van de rijopleiding. Het oefenen wordt uitgevoerd zonder dubbele bediening in het voertuig. Door middel van fictieve oefenritten wordt het laatste deel van de opleiding afgesloten. Voordat bestuurders mogen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, dient men eerst het voertuig volledig te beheersen. De ervaringen van het oefenen op de openbare weg zijn positief. Er wordt binnen een reële context gewerkt en zowel bij auto als motor wordt er onmiddellijk bijgestuurd wanneer er iets dreigt mis te gaan tijdens de oefening. Binnen het oefenen met optische en geluidssignalen bij de politie in België zijn er een aantal ongeschreven regels, bijvoorbeeld dat een dertig kilometerzone dient te worden gerespecteerd door niet af te wijken van deze snelheid (interview dhr. Allemeersch, commissaris Federale Politie).

## **Groot-Brittannië**

### *Brandweer Gloucester, Engeland*

Bij de brandweer in Gloucester is het praktijkgedeelte ingericht op de openbare weg. Er wordt gebruik gemaakt van het normale inzetvoertuig, het is daardoor geen standaard dat er bij elk oefenvoertuig dubbele bediening in de auto aanwezig is. Dit is afhankelijk van de situatie, de dubbele bediening is voornamelijk aanwezig in grotere voertuigen. Wanneer er wordt geoefend op de openbare weg maakt men gebruik van optische en geluidssignalen. Het gebruik van optische en geluidssignalen wordt echter alleen gedaan wanneer de instructeur er van overtuigd is dat men het basisgedeelte van de rijopleiding met goed gevolg afgelegd heeft. Bij de oefeningen die plaats vinden met studenten worden fictieve situaties gebruikt die sterk lijken op situaties die in de dagelijkse praktijk voorkomen. De ervaringen en trainingen van het oefenen met optische en geluidssignalen worden als positief ervaren. De veiligheid wordt gewaarborgd door goed geïnstrueerde instructeurs die een grote mate van kennis hebben van de fictieve routes die aan bod komen in oefensessies. Brandweer Gloucester oefent in het geheel op de openbare weg. Er wordt geen gebruik gemaakt van een oefencentrum of simulator. Nadat de opleiding is afgerond rijden brandweerchauffeurs nog niet direct zelfstandig met optische en geluidssignalen. De

brandweerschouffeurs dienen eerst ervaring op te bouwen in de dagelijkse praktijk en krijgen nadere instructies (interview dhr. D. Benson, manager brandweertaining West Midlands; Code of Practice: Provision of High Speed Driver Training).

#### *Brandweer Schotland*

Ook bij de brandweer in Schotland is het praktijkgedeelte ingericht op de openbare weg. Hierbij wordt gereden met optische en geluidssignalen. De ritten die de studenten afleggen zijn allemaal 'echte' spoedritten. Er wordt twee weken in de praktijk geoefend. Hierbij dienen de studenten het voertuig ten tijde van een spoedmelding zelf te besturen. De ervaringen van het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zijn positief. De realistische 'oefeningen' worden goed ontvangen door de praktijk en de maatschappij. Men acht deze trainingen van belang voor een veilige ontwikkeling van toekomstige beroepschouffeurs (interview dhr. G. Wallace, groepscommandant training brandweer Glasgow).

### **Zweden**

#### *Politie*

De politie in Zweden heeft competentiedoelstellingen ontwikkeld voor het rijden met voorrangvoertuigen. Deze doelstellingen zijn opgesteld in samenwerking met de nationale politie, de nationale raad voor de gezondheid en de National Highway Agency. De ontwikkelde competenties worden opgenomen in de trainingen voor de ontwikkeling van vaardigheden die worden aangeleerd aan de bestuurder van het voorrangvoertuig. De politie oefent in Zweden met optische en geluidssignalen, maar niet op de openbare weg. Oefeningen en trainingen worden vormgegeven door middel van een simulator of een oefencentrum. In Zweden is er in het verleden een ongeval gebeurd tijdens een oefening op de openbare weg. Dit heeft geleid tot maatschappelijke onrust. Daarna is besloten dat het niet langer wenselijk werd geacht om nog te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Uit de digitale vragenlijst zijn geen gegevens bekend over het desbetreffende ongeval. (interviews dhr. L.G. Strandberg, Swedish Civil Contingencies Agency MSB en dhr. P. Albertsson, onderzoeker Swedish Rescue Services Agency, Umea Universiteit).

Op basis van bovenstaande quickscan kan geconcludeerd worden dat in België, Engeland, Schotland en Zweden verschillend wordt omgegaan met het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

## **3.4 Uitvoering van de oefenritten tijdens de pilot**

De vrijstelling is afgegeven over de periode 1 april 2013 tot en met 1 april 2015. De pilotperiode liep van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014. In het kader van de rapportage zijn in dit hoofdstuk daarom gegevens opgenomen over de ritten die gemaakt zijn in deze periode. Deze paragraaf is gebaseerd op gegevens zoals aangeleverd door de vier opleiders die genoemd zijn in de vrijstelling.

#### *Kengetallen*

In totaal zijn er ruim 6600 oefenritten met optische en geluidssignalen gemaakt in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014, met een totale tijdsduur van circa 645 uur. In tabel 7 zijn kengetallen over de uitvoering van de pilot opgenomen.

Tabel 7. Kengetallen over de uitvoering van de pilot

	Academie voor Ambulancezorg	BOCAS	KMar OTCRij	Politie-academie	Totaal
Gemiddeld aantal studenten dat per jaar een rijopleiding volgt	80-100	30-50 <sup>29</sup>	400	2400	Circa 2.930
Aantal studenten tijdens de pilot	85 <sup>30</sup>	40	321	2.540 <sup>31</sup>	2.986
Aantal instructeurs dat instructie heeft gegeven met gebruik van de vrijstelling	3	3	15	112 <sup>32</sup>	133
Aantal ritten per student	12 <sup>33</sup>	4	3	3,5 <sup>34</sup>	n.v.t.
Totaal aantal ritten <sup>35</sup>	1.020	160	963	4.476	6.619
Duur van de ritten in tijd	4 tot 15 minuten	6 minuten	10 minuten	4 minuten	n.v.t.
Totale duur ritten in tijd (cumulatief)	Circa 170 uur <sup>36</sup>	Circa 16 uur	Circa 161 uur	Circa 298 uur	Circa 645 uur

In totaal is er circa 645 uur gereden met optische en geluidssignalen. Om de extra belasting voor de maatschappij in verhouding te kunnen zetten, is geprobeerd om dit aantal uren te vergelijken met het aantal uren dat de branche met optische en geluidssignalen rijdt per jaar. Voor sommige branches zijn exacte cijfers beschikbaar, bij andere branches is er gebruik gemaakt van een grove schatting vanwege het ontbreken van cijfers.

- > De ambulancesector registreert het aantal ritten exact en brengt hierover jaarlijks verslag uit (*Ambulances in zicht*). Er waren in 2013 in totaal 1.100.419 ritten, waarvan 500.835 A1 (lees: spoedeisende) ritten. De gewogen landelijk gemiddelde aanrijdtijd voor een A1<sup>37</sup> rit is 6.39 minuten (Ambulancezorg Nederland, 2013). Dit maakt een totaal van 55.509 uur aan spoedritten per jaar, en over de registratieperiode van de pilot, een jaar en 5 maanden, daarmee circa 78.638 uur aan spoedritten.

<sup>29</sup> Voor BOCAS zijn in de vrijstelling restricties opgenomen, waarbij bepaald is dat alleen personeel van Amsterdam Amstelland onder de vrijstelling mag oefenen. Dit getal betreft daarom uitsluitend personeel van Amsterdam Amstelland. Met chauffeurs die worden opgeleid van andere regio's (zonder de vrijstellingen van de pilot) leidt BOCAS 200-250 chauffeurs per jaar op.

<sup>30</sup> 53 opgeleid als ambulancechauffeur, 16 als rapid responder en 16 nog in de opleiding.

<sup>31</sup> Voor de politie is het aantal instructiedagen geteld. Hierbij is er sprake van 597 instructiedagen voor de basisopleiding, 451 voor herhalingsopleidingen en 222 voor overige, veelal specifieke rijtrainingen.

<sup>32</sup> 74 vanuit formatie Politieacademie, 38 vanuit de eenheden.

<sup>33</sup> In de opleiding zitten drie oefenmomenten: in het eerste oefenmoment worden 3 ritten gemaakt, tijdens het tweede oefenmoment 5 of 6 ritten en tijdens het laatste oefenmoment 1 rit per student. Verder zijn er twee momenten tijdens het assessment waarbij telkens één rit met optische en geluidssignalen wordt gereden. Daarnaast observeert de student meerdere ritten van een andere student.

<sup>34</sup> 3,52 gemiddeld; 4,2 voor de basisopleiding, 2,8 voor de herhalingsopleiding en 3,4 voor de overige, specialistische opleidingen.

<sup>35</sup> Voor de politie is dit exact geregistreerd, voor de overige disciplines is dit het product van het aantal studenten maal het gemiddelde aantal ritten.

<sup>36</sup> Uitgegaan van gemiddeld 10 minuten per rit.

<sup>37</sup> Ook bij sommige A2 ritten wordt met optische en geluidssignalen gereden. Dit is niet meegenomen in deze berekening.

- > Omdat in de pilot voor de brandweer uitsluitend BOCAS heeft deelgenomen en zij binnen de pilot alleen opleidt voor de Brandweer Amsterdam-Amstelland is uitgegaan van het aantal meldingen in deze regio. Dit in tegenstelling tot de drie andere opleiders die alle basisopleidingen voor hun branche geven. In Amsterdam waren er in 2013 circa 12.000 meldingen (Brandweer Amsterdam-Amstelland, 2014). Van deze meldingen waren er 7.684 prio-1 uitrukken. Hiervan waren 547 woningbranden, waarvan is aangenomen dat er drie voertuigen ter plaatse gaan. Van de overige uitrukken wordt uitgegaan van één voertuig dat ter plaatse gaat. Het aantal komt hiermee op 8.778 ritten. Omdat de gemiddelde rijtijd in Amsterdam niet bekend is, is uitgegaan van de landelijke gemiddelde rijtijd van 5.5 minuut (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013). Gedurende de pilotperiode is het totaal aantal uur aan spoedritten door brandweer Amsterdam-Amstelland daarom circa 805 uur.
- > Van de KMar zijn geen uitrukgegevens bekend.
- > Op basis van gegevens over aanrijtijden bij 23 van de 25 voormalige politieregio's blijkt dat er in deze regio's in 27 maanden 508.971 prio-1 ritten zijn gemaakt, dit zijn er gemiddeld 226.209 per jaar. Onbekend is hoeveel van deze spoedritten zijn uitgevoerd zonder optische en geluidssignalen. We nemen aan dat 2/3 van deze ritten daadwerkelijk met optische en geluidssignalen zijn gereden. Hiermee komt het aantal ritten op 151.560. Met een gemiddelde aanrijtijd van 407 seconden, komt het totale aantal uren met optische en geluidssignalen door de politie in een grove schatting per jaar op 17.135 uur (Aanrijtijden van de politie, 2012). Over de pilotperiode (1 jaar en 5 maanden) is dit circa 24.274 uur.

In tabel 8 is de totale duur van de ritten tijdens de pilot afgezet tegen de schatting van het totale aantal uren dat voor uitrukken wordt gereden met optische en geluidssignalen.

Tabel 8. Totale duur oefenritten met optische en geluidssignalen

	Academie voor Ambulancezorg	BOCAS	KMar OTCRij	Politie-academie	Totaal (m.u.v. KMar)
Totale duur ritten met optische en geluidssignalen in de pilot (1 april 2013 t/m 31 augustus 2014) (cumulatief)	Circa 170 uur <sup>38</sup>	Circa 16 uur	Circa 161 uur	Circa 298 uur	Circa 645 uur
(Grove) schatting duur ritten met optische en geluidssignalen tijdens reguliere uitrukken van deze discipline in de periode 1 april 2013 t/m 31 augustus 2014	78.638 uur	805 uur	Onbekend	24.274 uur	103.717 uur
Toename gebruik O&G ten opzichte van dagelijkse praktijk	0,21%	2,0%	Onbekend <sup>39</sup>	1,2%	0,62%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat over het geheel genomen het aantal uren dat er op de openbare weg wordt gereden met optische en geluidssignalen, als gevolg van de pilot, met 0,62 procent is toegenomen. Deze gegevens gelden uiteraard alleen op landelijk niveau.

<sup>38</sup> Uitgegaan van gemiddeld 10 minuten per rit.

<sup>39</sup> Lt.1 De Wit, accountmanager OTCRij spreekt in een indicatieve, grove schatting van een toename voor de KMar op maximaal 5%.



Aangezien er voornamelijk in de omgeving van de opleidingslocaties wordt gereden, kan de toename lokaal hoger zijn.

#### *Afstemming met de meldkamer*

Bij de uitvoering van de ritten is er altijd overleg geweest met de meldkamer zodat zij op de hoogte waren van de oefenrit. In het begin van de pilotperiode vroeg dit wel enige afstemming, met name bij de politie die landelijk werkt en daarom met veel meldkamers afspraken moest maken. Na vijf maanden deden zich geen grote afstemmingsproblemen meer voor.

De meldkamer heeft voor de brandweer aparte meldingen aangemaakt voor de rijopleiding. In bijna alle gevallen werd er uitsluitend na toestemming van de meldkamer gereden met optische en geluidssignalen.

De afspraken met de meldkamer en de ambulance zijn schriftelijk vastgelegd. Er werd uitsluitend gereden met optische en geluidssignalen na toestemming van de meldkamer. De Academie voor Ambulancezorg heeft één keer ten tijde van de pilot meegemaakt dat er langs een incident werd gereden. Bij het zien van het incident is de ambulance gestopt en heeft het personeel ter plekke hulp verleend<sup>40</sup>. Ook heeft de meldkamer eenmaal verzocht om een bepaalde omgeving te mijden.

Bij de Koninklijke Marechaussee werden ritten vooraf met begintijd, eindtijd en locatie aangegeven bij de Landelijke Meldkamer Koninklijke Marechaussee in Driebergen. Hierbij werd de desbetreffende meldkamer van de veiligheidsregio geïnformeerd en werd de roepnaam en telefoonnummer van de rijinstructeur en het kenteken van het voertuig doorgegeven. Zo kon bij het doorkruisen van een echte melding de rit met optische en geluidssignalen worden afgebroken.

#### *Moment en plaats van de ritten*

De ritten vonden verdeeld over de dag plaats, waarbij de meeste ritten overdag (kantoor tijden) werden uitgevoerd. Alle disciplines hebben zowel in stedelijke als buiten gebieden gereden. Bij de Politieacademie was dit verspreid over het gehele land (mede door de diverse locaties), voor BOCAS met name in de omgeving Amsterdam, voor de Academie voor Ambulancezorg omgeving Harderwijk, Arnhem, Arnhem-Amersfoort, Flevoland, Gooi- en Vechtstreek, Amersfoort en Utrecht. Bij de KMar werd regelmatig met meerdere voertuigen op hetzelfde moment geoefend, altijd in verschillende gebieden.

#### *Voertuigen*

Bij alle vierwielige voertuigen was er sprake van dubbele bediening en dubbele spiegels. In de gevallen waarbij er werd gereden met een motorfiets bij de politie en Koninklijke Marechaussee, werd er gebruik gemaakt van een instructeur die de gedragingen van de bestuurder op afstand volgde. De voertuigen voldeden aan de geldende wettelijke eisen met betrekking tot de uitvoering van optische en geluidssignalen.

#### *Klachten*

Bij BOCAS, de Academie voor Ambulancezorg en het OTC-Rij zijn geen klachten van burgers binnengekomen. Bij de Politieacademie zijn er tijdens de pilot minder klachten van burgers ontvangen dan eerder over gedragingen zoals het overschrijden van doorgetrokken

---

<sup>40</sup> De lesambulances beschikken over een eigen onderwijskundig logistiek nummer, zodat voor de meldkamercentralist duidelijk is dat het geen ambulance is die ingezet kan worden voor reguliere hulpverlening.

strepen, het negeren van rood licht en het rijden met verhoogde snelheid<sup>41</sup>. Wel heeft de politie in Ossendrecht, Amersfoort en Amsterdam enkele klachten over het rijden met optische en geluidssignalen ontvangen.<sup>42</sup>

Vanuit de Academie voor Ambulancezorg is gemeld dat er extra aandacht besteed werd aan het voorkomen van klachten, door na het moment van het uitdoen van de optische en geluidssignalen, nog een paar keer af te slaan en dan pas te stoppen om te evalueren. In die situaties is het voorgekomen dat men werd aangesproken door burgers, maar dit betrof geen klachten, maar bezorgdheid of behulpzaamheid. Met regelmaat kreeg men positieve reacties als werd uitgelegd dat het om een oefening ging.

Uit het bovenstaande blijkt dat er in totaal bijna 3000 studenten in de pilotperiode hebben gereden. Zij hebben samen ruim 6600 ritten gemaakt, wat leidde tot circa 645 uur aan oefenritten met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Afgezet tegen het totaal aantal uren waarin gereden wordt met optische en geluidssignalen door brandweer, politie en ambulance, is dit een toename van circa 0,62 procent. Er zijn niet meer dan het normale aantal klachten van burgers binnengekomen bij de opleiders.

---

<sup>41</sup> Uit eerder onderzoek (Automobilisten geconfronteerd met voorrangvoertuigen, Groenewegen et al., 2013) is gebleken dat veel burgers niet weten dat de politie ook zonder het gebruik van optische en geluidssignalen een aantal vrijstellingen heeft. Een mogelijke verklaring is doordat er meer geoefend kan worden met O&G, er minder van dergelijke gedragingen zonder O&G hoeven te worden getraind en het aantal klachten daardoor afneemt.

<sup>42</sup> Ossendrecht: in de landelijke omgeving was men niet gewend aan veel O&G voertuigen. Toen er daar de eerste malen werd geoefend, bestond het beeld dat er heel wat aan de hand was. Door middel van communicatie is de bevolking lokaal op de hoogte gebracht van de pilot. Hierna verdwenen de overlast meldingen.

Amersfoort: de hoge concentratie lesvoertuigen, gecombineerd met een geschikte oefenomgeving, zorgde voor een groot aantal O&G ritten in een klein gebied. Na overlast meldingen (ook vanuit de lokale politie) is er hier minder frequent gereden waarna de meldingen verdwenen.

Amsterdam: het rijden met O&G in de tunnelbuizen van de IJtunnel zorgde voor geluidsoverlast in de woonwijk die in het verlengde van de tunnel ligt. Hierop is het rijden met O&G in deze tunnelbuis tijdens oefenritten niet meer toegepast. Dit gold ook voor BOCAS.

# 4 Voortgang in het opstellen van kwaliteitscriteria voor rijopleiders en opleidingen

De vrijstelling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vormde de basis voor het uitvoeren van de pilot. In de vrijstelling is aangegeven dat er verslag dient te worden uitgebracht, over de voortgang die kan worden aangetoond in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met het gebruik van de vrijstelling.<sup>43</sup> In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang die er in de afgelopen jaren geboekt is om meer eenheid in rijopleidingen te krijgen, en in het proces voor het opstellen van kwaliteitscriteria voor rijopleiders en opleidingen.

Tot op heden worden er door de overheid geen specifieke kwaliteitseisen gesteld aan opleidingen en instructeurs die trainingen geven aan hulpdiensten voor het rijden met optische en geluidssignalen (anders dan de algemene eisen die er zijn voor het geven van rijonderricht). Hulpdiensten gaan hier verschillend mee om: sommige disciplines stellen eigen kwaliteitseisen aan hun instructeurs, anderen besteden trainingen uit aan externe partijen. Soms zijn dit gespecialiseerde bedrijven, maar niet altijd. Zo komt het bijvoorbeeld voor dat gewone, niet gespecialiseerde rij scholen enkele malen in het jaar de chauffeurs van het lokale brandweerkorps traint.

## 4.1 Onderzoek naar eenheid in rijopleidingen

In 2013 heeft het IFV in het rapport *Rijopleidingen van de hulpdiensten, op weg naar eenduidigheid* de resultaten weergegeven van onderzoek naar overeenkomsten en verschillen in zowel de rijopleidingen van de hulpdiensten, als het aangeleerde rijgedrag in deze opleidingen. Ook is hierin gekeken naar wensen voor de toekomst, zowel bij rijopleiders als hulpdiensten zelf. Zo is er geconstateerd dat er behoefte is aan meer eenheid in brancherichtlijnen. Eén van de uitkomsten is dat er grote verschillen zijn in aard en wijze van opleiden. De doorlooptijd van de initiële opleiding varieert sterk, van vier weken tot acht maanden. Ook het aantal contacturen loopt sterk uiteen, van vier tot circa tachtig contacturen. De mate waarin er sprake is van (verplichte) na- en bijscholing en het toetsen van kwaliteiten varieert sterk, met name binnen de brandweersektor. Wat betreft het aangeleerde gedrag blijkt dat er weliswaar geen eenduidig handelingsperspectief voor voorrangsvoertuigbestuurders is, maar dat de diverse opleiders en eindgebruikers in een aantal voorgelegde situaties het veelal eens waren over gewenste en ongewenste gedrag. De wens is uitgesproken om eenduidige afspraken vast te leggen. Het brengen van eenheid in aard en wijze van opleiden, inclusief na- en bijscholing en toetsing van vaardigheden, was een van de aanbevelingen in het rapport. Daarbij is aangegeven dat geadviseerd is eenheid te brengen waar dit kan, en branchespecifiek te laten wat nodig is.

---

<sup>43</sup> In de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014.

In aanvulling op het rapport uit 2013 heeft het IFV in 2014 het rapport *De weg naar eenheid nader bekeken* uitgebracht. In dit rapport is een haalbaarheidsonderzoek beschreven, waarin gekeken is naar mogelijkheden en draagvlak voor meer eenheid in de rijopleiding van bestuurders van hulpverleningsvoertuigen. Er is eerst onderzoek gedaan naar de onderdelen waarop de disciplines verschillen en waarop ze overeen komen. Geconcludeerd is dat er weliswaar verschillen 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), maar dat een groot deel van het zich verplaatsen op de weg als voorrangsvoertuig vergelijkbaar is. Dit geeft mogelijkheden voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding. Zowel op brancheniveau, als op regio/eenheidniveau en binnen de opleiders is er draagvlak voor de ontwikkeling van een gedragscode of richtinggevend kader en voor afstemming van de brancherichtlijnen. Er is daarnaast veel draagvlak op alle drie niveaus voor meer eenheid in de rijopleiding, zowel voor gezamenlijke lesstof als voor het stellen van algemene eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs en aan de exameneisen. In het rapport is aangegeven dat dit nog wel nader dient te worden uitgewerkt, waarbij invulling wordt gegeven aan de wijze waarop kwaliteitscontrole plaatsvindt. Ook is aangegeven dat extra belasting in de vorm van tijd of kosten voor de branches moet worden voorkomen. Tevens blijft er naast een algemeen afgestemd gedeelte altijd een branchespecifiek deel binnen de rijopleiding noodzakelijk.

## 4.2 Opgesteld competentieprofiel

Naast de onderzoeken naar verschillen in rijopleiding en draagvlak voor meer eenheid, is er ook gewerkt aan het opstellen van een competentieprofiel voor bestuurder hulpverleningsvoertuig. Het opstellen van dit competentieprofiel is gedaan naar aanleiding van een verzoek vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Politieacademie.<sup>44</sup> In een van de overleggen werd de Politieacademie gevraagd te inventariseren of er vanuit de rijopleidingsbranche gekomen kon worden tot een 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen.

Om die reden is onder leiding van de Politieacademie een werkgroep gevormd, welke in de periode november 2012 tot en met februari 2013 gewerkt heeft aan een competentieprofiel voor de bestuurder hulpverleningsvoertuig en de rijinstructeur. In de werkgroep hadden een aantal opleidingsorganisaties zitting die één of meerdere rijopleidingen voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen verzorgen<sup>45</sup>.

Bij het voorstel voor de vaststelling van de 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen is er vanuit gegaan dat de bestuurder de basisvaardigheden voor de 'gewone' rijtaak met het voertuig (het normale rijbewijs) beheerst. Een tweede uitgangspunt is dat de inhoud van de 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig zich alleen richt op de rijtaak en niet op de hulpverleningstaak.

In het rapport is uitgegaan van een tweetal competenties voor de standaard rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig, namelijk:

1. het uitvoeren van de noodzakelijke voorbereidings- en controlehandelingen, en

---

<sup>44</sup> Dit verzoek is geuit tijdens een overleg in het kader van het verlenen van vrijstelling om als opleider in de rijopleiding voor politieambtenaren gebruik te mogen maken van optische en geluidssignalen.

<sup>45</sup> In bijlage 5 is de rapportage opgenomen, inclusief een lijst van deelnemers aan de werkgroep.

2. het veilig, verantwoord, voorspelbaar en zo nodig vlot rijden met een hulpverleningsvoertuig.

De competenties zijn nader uitgewerkt in deelcompetenties en taakonderdelen (zie bijlage 5). In het rapport is een matrix opgenomen die duidelijk maakt dat om de eigen verkeersveiligheid te verbeteren de bestuurder niet alleen competenties op het niveau van voertuigbediening, voertuigbeheersing en verkeersdeelname moeten bezitten. Ook competenties op het gebied van verkeersinzicht, risicoherkenning en het kiezen van veilige oplossingen en inzicht in de wijze waarop persoonlijke normen en waarden invloed uit oefenen op eigen verkeersgedrag zijn van belang.

De rapportage geeft geen suggesties, richtlijnen of vaststellingen rondom de structuur, het programma en het in te zetten didactische concept van de 'standaard' opleiding. Deze keuze wordt overgelaten aan de individuele opleidingsorganisatie. Hoewel het zinvol lijkt binnen het didactische concept ook praktijkoefeningen te betrekken, kan geen gefundeerde mening gegeven worden over de tijdsduur daarvan, of over de verhouding theorie en praktijk. Wel kan vanuit de literatuur worden vastgesteld dat een rijopleiding meer moet omvatten dan voertuigbeheersing en reguliere verkeersdeelname. In het rapport zijn vervolgens bekwaamheidseisen opgenomen voor de opleider.

### 4.3 Lopende projecten voor afstemming en eenheid

Op dit moment (najaar 2014) lopen er binnen het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen twee projecten waarin nader wordt gewerkt aan meer eenheid in rijopleidingen van de hulpdiensten. Het gaat daarbij om het project *Actualisering en afstemming brancherichtlijnen* en het project *Richtinggevend kader*. Beide projecten worden kort toegelicht.

#### *Actualisering en afstemming brancherichtlijnen*

Het einddoel van dit project is om te komen tot op elkaar afgestemde brancherichtlijnen, waarbij een gemeenschappelijk algemeen deel geformuleerd zal worden<sup>46</sup>. Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen speelt hierin een begeleidende rol. Het project is opgedeeld in een inventarisatiefase en een afstemmingsfase. In de inventarisatiefase worden alle bestaande brancherichtlijnen naast elkaar gelegd, en wordt er bekeken waar de overeenkomsten en verschillen zitten. Ook worden wensen van stakeholders rondom actualisatie in kaart gebracht.

Vervolgens wordt in de afstemmingsfase in een aantal werksessies een algemeen overkoepelend deel tot stand gebracht. In de werksessies zitten afgevaardigden van vier branches.<sup>47</sup> Overige hulpverleningsdisciplines die met optische en geluidssignalen rijden worden bij het project betrokken. Het project is gestart in de zomer van 2014 en zal naar verwachting, afhankelijk van de voortgang, medio 2015 worden afgerond.

#### *Richtinggevend kader*

In dit project wordt gewerkt aan een richtinggevend kader voor het rijden met optische- en geluidssignalen, waardoor voor alle verschillende voorrangsvoertuigdisciplines afspraken over eenduidig rijgedrag worden vastgelegd, welke de basis vormen voor de rijopleidingen van de hulpdiensten. Na een korte inventarisatie van lesmateriaal en relevante informatie uit het buitenland wordt er in werksessies gewerkt aan een beschrijving van gewenst gedrag en algemene uitgangspunten voor het rijden met optische en geluidssignalen. Bij het opstellen

---

<sup>46</sup> Daarnaast werken de branches aan een eigen branchespecifiek deel.

<sup>47</sup> Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie en Defensie

van het richtinggevend kader worden naast de branches ook deskundigen van (overheids- en particuliere) opleiders betrokken.

Uit bovenstaande blijkt dat er in de afgelopen twee jaar grote stappen gezet zijn richting kwaliteitseisen voor rijopleidingen en opleiders van de hulpdiensten. Er blijkt zowel bij branches, regio's/eenheden en opleiders/instructeurs zeer veel draagvlak om de grote geconstateerde verschillen in aard en wijze van opleiden te verminderen. Het opgestelde competentieprofiel voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig en de opgestelde bekwaamheidseisen voor de opleider zijn hierin een waardevolle eerste stap. Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie en Defensie hebben het competentieprofiel geaccordeerd. In de lopende projecten van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen wordt verder gewerkt aan eenheid door het afstemmen en actualiseren van brancherichtlijnen en het ontwikkelen van een richtinggevend kader.

Een noodzakelijke, nog uit te voeren stap is het borgen hoe bepaald kan worden of een opleider en/of instructeur voldoet aan de opgestelde eisen en of het volgen van de rijopleiding leidt tot het voldoen aan het competentieprofiel. Ontwikkeling van een wijze van borging, bijvoorbeeld in de vorm van certificering, is noodzakelijk om de kwaliteit van rijopleidingen en rijinstructeurs/opleiders te waarborgen.

# 5 Effect op verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten van het oefenen op de openbare weg op de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het om de beschrijving van ongevallen, gedurende de pilotperiode, tijdens oefensituaties op de openbare weg *met* optische en geluidssignalen. Deze ongevallen zijn vergeleken met ongevallen tijdens oefenen op de openbare weg *zonder* optische en geluidssignalen, vanaf 2010 tot het einde van de pilotperiode. Vervolgens wordt ingegaan op de veiligheidsbeleving van studenten in de controlegroep en de experimentele groep en van instructeurs die tijdens de pilotperiode studenten hebben getraind op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

## 5.1 Ongevallen tijdens de pilotperiode op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Er is geregistreerd in hoeverre er ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen in de pilotperiode (1 april 2013 tot 1 augustus 2014).

Er hebben zich in de pilotperiode geen ongevallen voorgedaan met het voorrangvoertuig tijdens het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

Dit wordt zowel door de opleidingsinstituten als door alle instructeurs (n=47) bevestigd. Wel hebben er vier secundaire ongevallen plaatsgevonden waarbij medeweggebruikers een aanrijding hebben gehad nadat het voorrangvoertuig gepasseerd was. Het betrof lichte aanrijdingen zonder lichamelijk letsel.<sup>48</sup>

Daarnaast is de instructeurs ook gevraagd of er bijna-ongevallen hebben plaatsgevonden met het voorrangvoertuig. De instructeurs maakten melding van vier bijna-ongevallen tussen weggebruikers en het voorrangvoertuig<sup>49</sup>. In alle gevallen ging het om situaties op kruispunten, waarbij het voorrangvoertuig een rood licht had en een andere weggebruiker op snelheid uit een andere richting de kruising naderde. In alle gevallen is ingegrepen met een remactie door de instructeur, waardoor een aanrijding is voorkomen.

---

<sup>48</sup> De secundaire ongevallen betreffen kop-staart aanrijdingen tussen andere weggebruikers, waarbij een van de weggebruikers snelheid minderde en dit niet of te laat werd waargenomen door de weggebruiker die het betreffende voertuig volgde. In drie situaties betrof dit twee personenauto's, in één situatie betrof het een bromfietser die tegen een voor hem rijdende personenauto reed.

<sup>49</sup> Daarnaast worden twee bijna-ongevallen tussen twee andere weggebruikers genoemd, en een bijna-ongeval tussen hulpverleningsvoertuig en weggebruiker in een situatie zonder optische en geluidssignalen.

## 5.2 Ongevallen tijdens het oefenen op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen

Er is tevens gekeken naar het aantal ongevallen tijdens het oefenen op de openbare weg, *zonder* het gebruik van optische en geluidssignalen. Het gaat zowel om gegevens tijdens de pilotperiode als ook over gegevens van de periode voorafgaand aan de pilot, tussen 2010 en 2012.

### *Ongevallen voorafgaand aan de pilot*

De opleidingsinstituten die hebben gereden onder de vrijstelling zijn bevraagd over ongevallen die hebben plaatsgevonden in de periode 2010 tot en met 2012. BOCAS, de Academie voor Ambulancezorg en KMar OTCRij geven aan dat er geen ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens het oefenen op de openbare weg. De Politieacademie geeft aan dat er veertien ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens de rijopleiding. Het betreft tien ongevallen waarbij een medeweggebruiker betrokken was, drie gevallen van manoeuvreerschade<sup>50</sup> en één aanrijding met een collega. Zie bijlage 6 voor een beschrijving van deze ongevallen.

### *Ongevallen tijdens de pilot*

Tijdens de pilotperiode is er in delen van de rijopleiding ook geoefend op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen. Er is geanalyseerd hoeveel aanrijdingen er hebben plaatsgevonden in deze situaties bij de Academie voor Ambulancezorg, BOCAS, KMar OTCRij en de Politieacademie. Door de Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en KMar OTCRij is aangegeven dat er zich geen ongevallen hebben voorgedaan. Bij de Politieacademie hebben 15 aanrijdingen plaatsgevonden in de periode 1 juni 2013 tot en met 31 juni 2014, waarbij 19 voertuigen van de Politieacademie waren betrokken. In vijf gevallen was er sprake van een aanrijding waarbij een personenauto was betrokken (vier keer opvallend<sup>51</sup>, één keer onopvallend) en in tien gevallen was er betrokkenheid van een opvallende motorfiets. De details van deze aanrijdingen zijn opgenomen in bijlage 7.

## 5.3 Vergelijking van ongevalsgegevens

Bij de start van de pilot was het voornemen om de ongevalskans tijdens de pilot af te zetten tegen de ongevalskans bij het rijden in oefensituaties zonder optische en geluidssignalen, en tegen de ongevalskans tijdens het rijden in de dagelijkse praktijk van uitrukken van de hulpdiensten.

Aangezien er tijdens de pilot geen ongevallen met optische en geluidssignalen in oefensituaties hebben plaatsgevonden, was de berekende kans in deze periode 0. Het heeft daarom geen meerwaarde om de overige ongevalskansen hier statistisch mee te vergelijken. Daar komt bij dat het ongevalsonderzoek naar ongevallen in de dagelijkse praktijk nog loopt, waardoor er nog geen definitieve cijfers bekend zijn<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> Hierbij raakte het hulpverleningsvoertuig een (stilstaand) voertuig tijdens manoeuvreren.

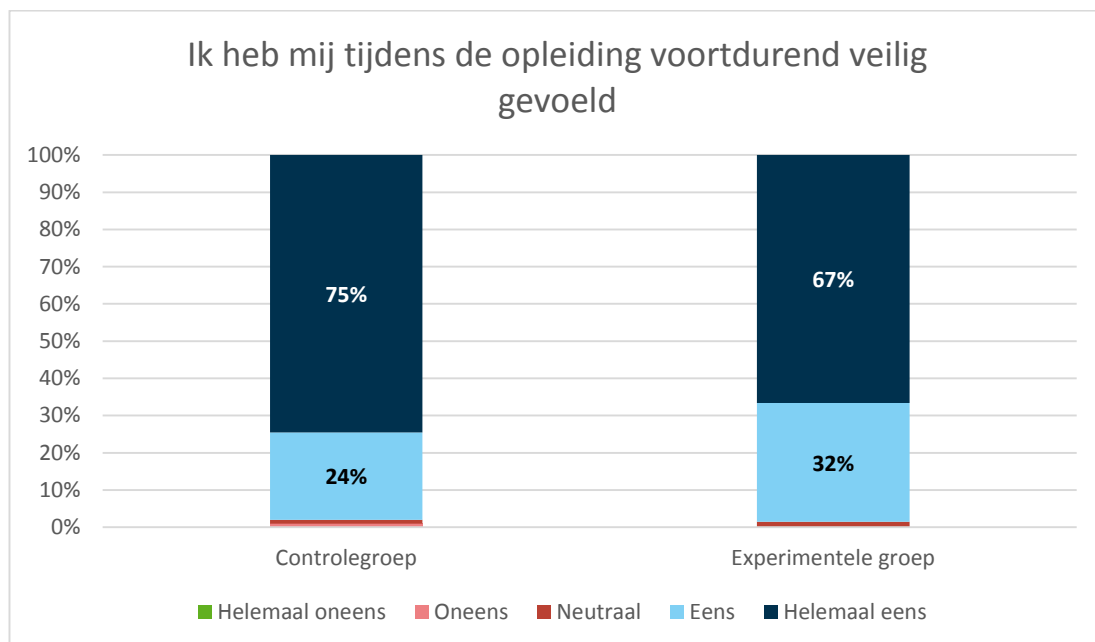
<sup>51</sup> Een opvallend voertuig is een politievoertuig voorzien van striping en duidelijk aanwezige elementen (zwaailichten, tekst) waaraan te zien is dat het een politievoertuig betreft. Een onopvallend politievoertuig is niet als zodanig herkenbaar.

<sup>52</sup> Uit een eerste inventarisatie is gebleken dat er over een periode van vier jaar circa 200 ongevallen met voorrangsvoertuigen plaats hebben gevonden. Voor de ongevallen met voorrangsvoertuigen van de politie gold als aanvullend criterium dat deze ten tijde van het ongeval een dringende taak vervulden ten behoeve van de hulpverlening. Alle bewuste acties van de politie of een weggebruiker om een aanrijding te creëren zijn daarmee uitgesloten van het onderzoek.



## 5.4 Veiligheidsbeleving van studenten

De studenten die hebben deelgenomen in de experimentele groep (wel geoefend op de openbare weg) en de controlegroep (niet geoefend op de openbare weg) is de volgende stelling voorgelegd: 'Ik heb mij tijdens de opleiding voortdurend veilig gevoeld'. De studenten antwoorden zoals weergegeven in figuur 8.

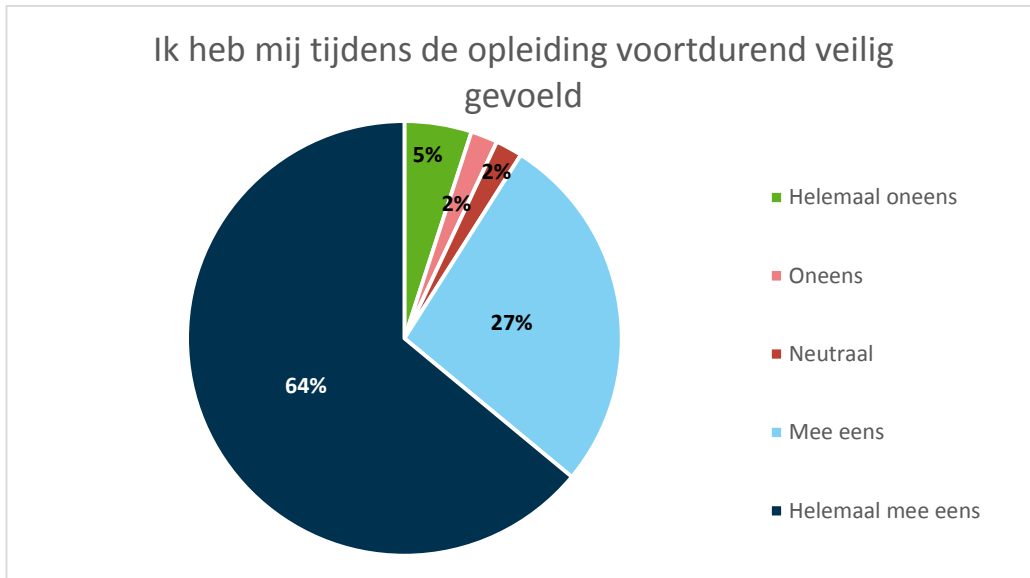


Figuur 8. Mening van studenten over gevoel van veiligheid tijdens de opleiding

Zoals in figuur 8 afgelezen kan worden en wat ook blijkt uit een chi-kwadraatanalyse: er is geen significant verschil ( $\chi^2=3,377$ ,  $p=0,337$ ) in veiligheidsbeleving tijdens de opleiding onder studenten in de controlegroep en de experimentele groep. In beide groepen voelde vrijwel iedereen zich voortdurend veilig (controlegroep: 99%,  $n=96$ ; experimentele groep: 99%,  $n=133$ ).

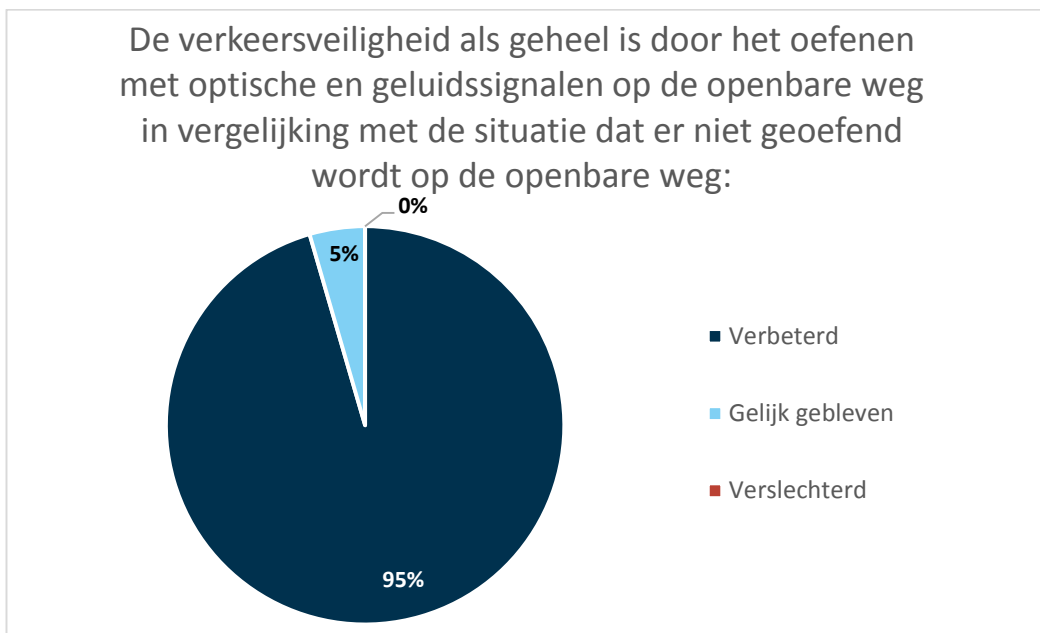
## 5.5 Veiligheidsbeleving instructeurs pilot

Ook aan de instructeurs die deelnamen aan de pilot en dus met studenten hebben geoefend op de openbare weg, is gevraagd of zij zich voortdurend veilig hebben gevoeld tijdens de opleiding. Het merendeel van de instructeurs staat achter deze stelling (90%,  $n=40$ ). Drie instructeurs geven aan dat zij het (helemaal) oneens zijn met de stelling. Dit betreffen allen politie-instructeurs. Zie ook figuur 9.



Figuur 9. Mening van instructeurs over gevoel van veiligheid tijdens de opleiding

Verder is aan alle betrokken instructeurs gevraagd of zij vinden dat de verkeersveiligheid als geheel door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, in vergelijking met de situatie dat er niet geoefend wordt op de openbare weg, is verslechterd, gelijk gebleven of verbeterd.



Figuur 10. Mening instructeurs over de verkeersveiligheid

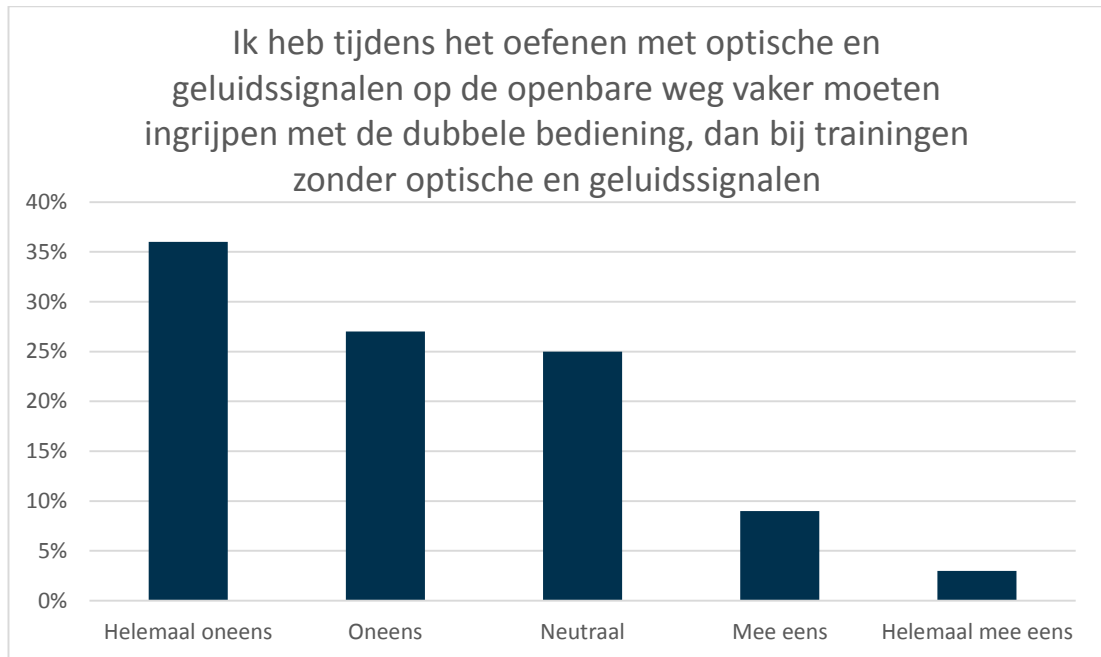
Een zeer ruime meerderheid van de instructeurs (95%, n=42) is van mening dat de verkeersveiligheid als geheel is verbeterd door het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. De overige 5% van de instructeurs (n=2) geeft aan dat de verkeersveiligheid gelijk gebleven is. Er zijn geen instructeurs die van mening zijn dat de verkeersveiligheid is verslechterd.

Veel instructeurs geven in hun toelichting aan dat de studenten een beter beeld hebben gekregen over hoe overige weggebruikers reageren op een voorrangvoertuig en hoe ze daar mee om kunnen gaan. Daarnaast vermoeden ze dat de overige weggebruikers beter leren omgaan met voorrangvoertuigen en dat door het oefenen de studenten rustiger worden in hun handelen. Verder merken de instructeurs op dat door het oefenen op de

openbare weg met optische en geluidssignalen meer eenheid komt in het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig en dat daardoor ook meer duidelijkheid wordt gecreëerd richting de overige weggebruikers.

*“Door het trainen in de praktijk weten de studenten veel beter waar zij op moeten letten, en wat ze kunnen verwachten. De verkeersdeelnemers welke wij onderweg tegen komen, leren ook wat beter omgaan met een voorrangsvoertuig, waardoor de schrik vermoedelijk iets minder groot zal zijn als zij hier weer een keer mee geconfronteerd worden.”*

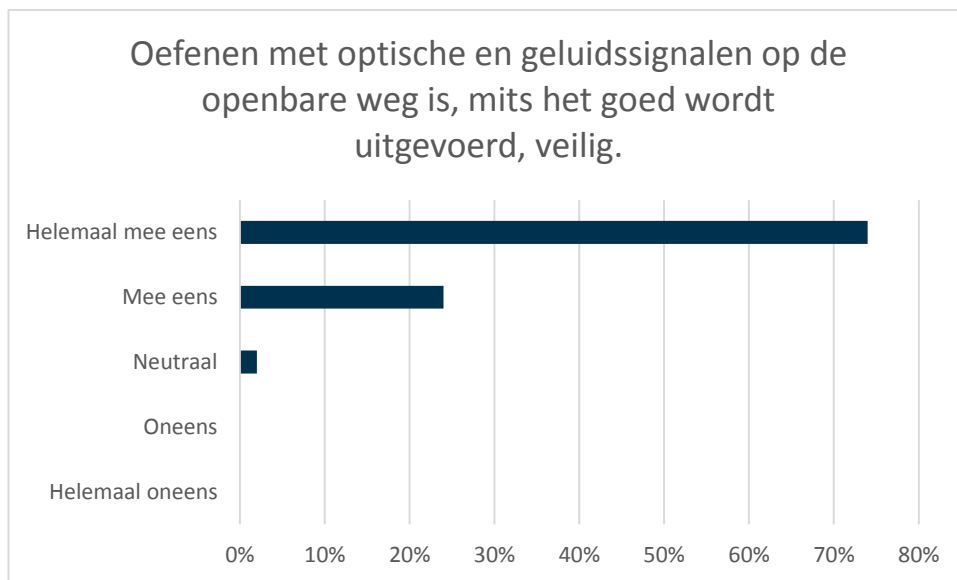
Daarnaast is gevraagd of men van mening is dat men vaker moest ingrijpen tijdens oefenritten op de openbare weg met optische en geluidssignalen dan bij trainingen zonder. De antwoorden zijn weergegeven in figuur 11.



Figuur 11. Mening van instructeurs over ingrijpen tijdens oefenritten

Zoals blijkt uit figuur 11 is meer dan de helft van de instructeurs (63%, n=28) van mening dat zij niet vaker hoefden in te grijpen met de dubbele bediening tijdens het trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen dan bij trainingen zonder optische en geluidssignalen. Verder is 14% (n=5) van mening dat ze vaker moesten ingrijpen tijdens oefenritten met optische en geluidssignalen en een kwart (25%, n=11) staat hier neutraal tegenover.

Aansluitend is de volgende stelling voorgelegd: 'Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is, mits het goed wordt uitgevoerd, veilig'. Eén instructeur (2%) staat hier neutraal tegenover, de rest is het (helemaal) eens met de stelling (98%, n=41).



Figuur 12. Mening instructeurs over oefenen op de openbare weg

De instructeurs is tenslotte gevraagd of zij nog overige opmerkingen hebben over de veiligheid en effectiviteit van oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Eén instructeur heeft om die reden opgemerkt:

*“Het rijden met optische en geluidssignalen is zo specifiek, dat kun je alleen maar goed trainen op de openbare weg. Een simulator heeft hierbij nagenoeg geen meerwaarde. De reacties van de overige weggebruikers is zo divers, daar is veel training voor nodig. Groot voordeel van het trainen met O&G is dat de instructeur een bepaald traject kan uitkiezen (juist wel of geen autosnelweg, juist wel of geen provinciale weg of bebouwde kom). Zeker met een camera aan boord van het instructievoertuig kunnen situaties goed worden nabesproken. Er zitten vaak veel eye openers in zo’n rit.”*

Samengevat blijkt er ten aanzien van het effect van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen op de verkeersveiligheid het volgende. Er hebben zich geen ongevallen voorgedaan tijdens de pilot bij het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Dit in tegenstelling tot het oefenen zonder optische en geluidssignalen op de openbare weg, waarvan er in totaal in de periode januari 2010 tot en met augustus 2013 29 zijn gemeld. Aangezien er tijdens de pilot geen ongevallen met optische en geluidssignalen in oefensituaties hebben plaatsgevonden, was het niet mogelijk dit statistisch te toetsen aan de ongevalskans tijdens het rijden in de dagelijkse praktijk. Bij het oefenen met optische en geluidssignalen waren er vier bijna-ongevallen waarbij het voorrangvoertuig en een andere weggebruiker betrokken waren. Door ingrijpen van de instructeur zijn aanrijdingen voorkomen. Vrijwel alle studenten en instructeurs geven aan zich tijdens het oefenen voortdurend veilig te hebben gevoeld. Volgens bijna alle instructeurs is de verkeersveiligheid als geheel verbeterd door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De instructeurs zijn vrijwel unaniem in hun mening dat oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg veilig is, mits het goed wordt uitgevoerd.

# 6 Effect op rijvaardigheid studenten

In dit hoofdstuk worden de resultaten weergegeven van het effect van oefenen op de openbare weg op de rijvaardigheid van de studenten. Het hoofdstuk bestaat uit drie delen: objectief gemeten effecten op rijvaardigheid door middel van een simulatoronderzoek en de subjectieve effecten zoals beleefd door de studenten en door de instructeurs.

## 6.1 Effect op rijvaardigheid: een simulatoronderzoek

Om het effect op de rijvaardigheid te bepalen, is een simulatoronderzoek uitgevoerd. Voor de gedetailleerde opzet, zie paragraaf 2.3.

### 6.1.1 Deelnemers aan het onderzoek

Aan het simulatoronderzoek hebben 96 deelnemers in de controlegroep en 117 deelnemers in de experimentele groep meegedaan. Allereerst zijn de algemene kenmerken van de deelnemers in de controlegroep en experimentele groep vergeleken, zodat bepaald kon worden of er nog andere verschillen tussen de groepen zijn dan het oefenen op de openbare weg. Dit is getoetst door middel van significantietoetsen<sup>53</sup>.

Tabel 9. Algemene kenmerken van de controlegroep en de experimentele groep

Kenmerk	Controlegroep	Experimentele groep
Gemiddelde leeftijd (stdev)	27 (7,2)	31 (11,1)
Geslacht	76 man, 20 vrouw	95 man, 22 vrouw
Gemiddeld aantal jaren B-rijbewijs (stdev)	9 (7,0)	12 (10,8)

De leeftijd en ervaring (zie tabel 9) varieert niet alleen tussen de groepen, maar ook binnen de groepen. Mensen van de KMar zijn het jongst (gemiddeld 24 jaar oud en 5 jaar rijervaring), bij de politie is dit 26 jaar oud en 7 jaar rijervaring, bij de ambulance 34 jaar oud

---

<sup>53</sup> Met significantietoetsen (bijv. t-toets, chi-kwadraattoets) is te berekenen hoe groot de kans is dat een gevonden verschil toeval is. Als betrouwbaarheidspercentage is gekozen voor 95%, met andere woorden, als de gevonden foutkans kleiner is dan 0,05 (5%) wordt gesproken van een significant verschil. De kans dat een gevonden verschil een daadwerkelijk verschil is, en geen toeval, is in dat geval meer dan 95%. Het opnemen van de waarden van de significantietoetsen in het rapport kan enerzijds de leesbaarheid voor een aantal lezers mogelijk verminderen, maar anderzijds is dit noodzakelijk voor de wetenschappelijke verantwoording. Uit de significantietoetsen blijkt dat leeftijd ( $t = -2,783$ ,  $p = 0,006$ ) en rijervaring ( $t = -2,476$ ,  $p = 0,014$ ) significant verschillen tussen de groepen. Daarom zal bij eventuele gevonden verschillen in scores voor rijgedrag in de simulator de verklaarde variantie worden bepaald, om te analyseren in hoeverre het eventuele verschil in rijvaardigheid met optische en geluidssignalen door het oefenen, of door leeftijd/rijervaring is veroorzaakt. De geslachtsverdeling tussen de groepen is niet significant verschillend ( $\text{Chi} = 0,137$ ,  $p = 0,711$ ).

en 16 jaar rijervaring en de deelnemers van de brandweer zijn het oudst (gemiddeld 41 jaar en 22 jaar rijervaring).

### 6.1.2 Vergelijking rijvaardigheid controlegroep en experimentele groep

Zoals in paragraaf 2.3 is weergegeven, reden de deelnemers een rit in de simulator, waarbij voor acht scenario's punten konden worden gescoord op een 5-puntsschaal. Daarnaast werden er cijfers gegeven voor positie op de weg en snelheid over de gehele rit (beide op een 10-puntsschaal). Het maximale aantal te behalen punten is 60. Indien een aanrijding werd veroorzaakt, ontving men voor dat scenario de minimale score (1 punt). Omdat de rit na een ongeval eindigde, zijn voor de overige, gemiste scenario's geen punten opgenomen voor de totaalscore.

In tabel 10 zijn de gemiddelde totaalscores opgenomen voor de controlegroep en experimentele groep.

Tabel 10. Gemiddelde totaalscore per groep

	Controlegroep	Experimentele groep
<b>Gemiddelde totaalscore<sup>54</sup></b>	31,8 (53%)	34,2 (57%)

Het verschil blijkt significant ( $t=-2,130$ ,  $p= 0,035$ ), met andere woorden: deelnemers die oefenden op de openbare weg waren naar het oordeel van de instructeurs in deze simulatorstudie significant beter dan de deelnemers die niet hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

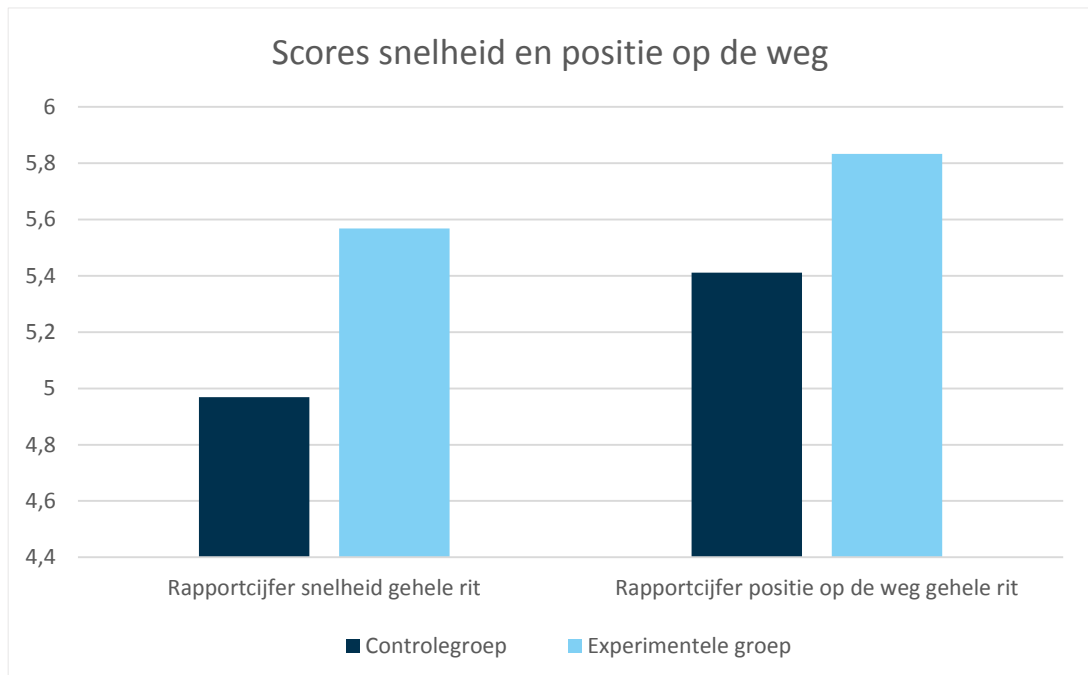
Vervolgens is gekeken of dit verschil niet vooral wordt veroorzaakt door leeftijd en rijervaring van de deelnemers (welke beide in de experimentele groep hoger zijn dan de controlegroep) in plaats van door het al dan niet oefenen met optische en geluidssignalen. Hiervoor is gekeken naar de verklaarde variantie. Uit de analyse blijkt dat van de drie variabelen het al dan niet oefenen op de openbare weg de grootste invloed heeft in het verschil, groter dan de verschillen in leeftijd en rijervaring, hoewel zij in beperkte mate ook invloed hebben op de totaalscore<sup>55</sup>.

Vervolgens is gekeken naar de deelscores op snelheid en positie op de weg. Zie hiervoor figuur 13 en 14.

---

<sup>54</sup> Bij de interpretatie van de scores (53% en 57% van de maximale score) moet in gedachten worden gehouden dat de rit is opgebouwd uit een groot aantal relatief moeilijke situaties, die weliswaar in de praktijk voorkomen maar zich nu in een relatief korte rit veelvuldig achter elkaar voordoen.

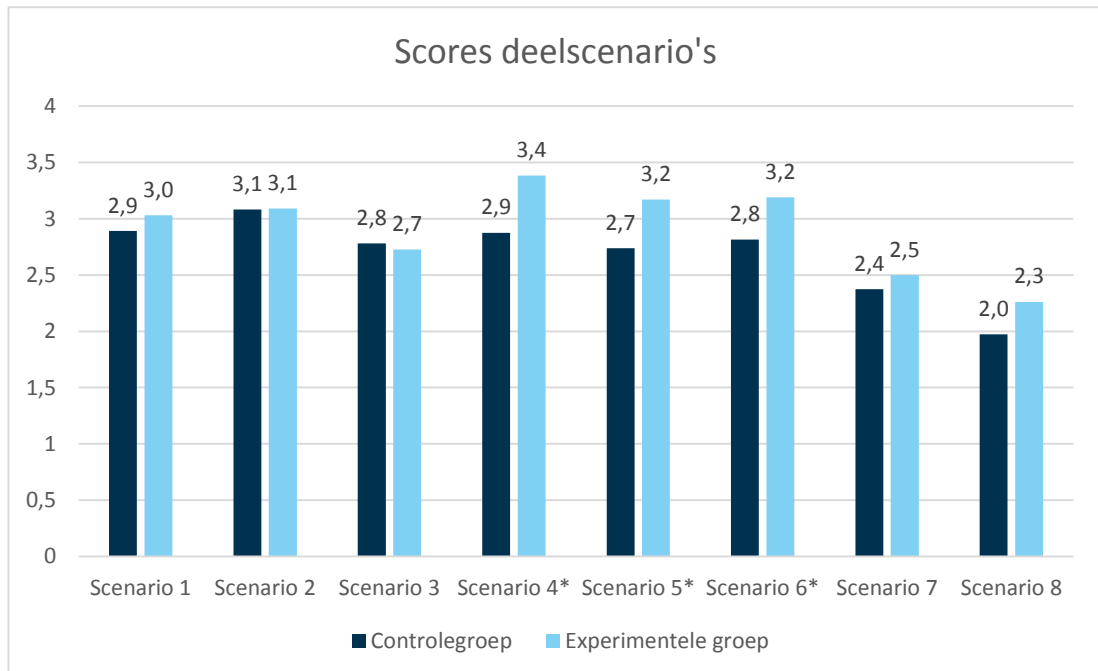
<sup>55</sup>  $R^2$  oefenen= 0,028;  $R^2$  leeftijd= 0,018;  $R^2$  rijervaring is 0,025.



Figuur 13. Scores voor snelheid en positie op de weg

Zowel voor de score op snelheid als op positie op de weg blijken deelnemers die geoefend hebben op de openbare weg significant beter te scoren in de beoordeling van instructeurs dan deelnemers die niet geoefend hebben op de openbare weg (snelheid:  $t=-3,115$ ;  $p=0,002$ ; positie  $t= -2,589$ ,  $p=0,010$ ).

Vervolgens zijn verschillen per scenario geanalyseerd. Voor de beschrijving en afbeeldingen van de scenario's wordt verwezen naar bijlage 3.



Figuur 14. Gemiddelde scores voor de acht scenario's

In figuur 14 zijn de significante verschillen aangegeven met een sterretje (\*) bij de scenariernaam. Uit t-toets analyses blijkt dat de studenten die hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen op scenario 4 ( $t=-3,390$ ,  $p=0,001$ ), scenario 5 ( $t=-2,957$ ;  $p=0,004$ ) en scenario 6 ( $t=-2,448$ ,  $p=0,016$ ) significant beter scoren dan de studenten die dit niet in hun opleiding hebben gedaan. Op de overige scenario's zijn de

verschillen te klein om te spreken van een significant verschil: studenten van de experimentele groep rijden niet significant beter of slechter dan studenten in de controlegroep.

Zowel scenario 4, 5 als 6 betreft een kruising met verkeerslichten, in alle gevallen met wachtend verkeer voor een rood licht, waarbij de student doordachte keuzes moet maken over welke oplossingsrichting hij kiest (bijvoorbeeld over de baan voor tegemoet komend verkeer, aansluiten in de wachtende rij of tussendoor rijden). Het lijkt erop dat het vermogen om dit soort keuzes correct te maken in de experimentele groep meer aanwezig is dan in de controlegroep.

Een aantal deelnemers is afgeweken van de route, welke werd aangegeven door een navigatiesysteem in de simulator. Er is gekeken of er verschillen zijn tussen de groepen, omdat het niet opvolgen van de route-instructies een indicator kan zijn voor het feit dat men zo gefocust is op het rijden dat men van de instructies wordt afgeleid. De resultaten zijn weergegeven in tabel 11.

Tabel 11. Volbrengen rit zonder afwijken van route

	Controlegroep	Experimentele groep
Percentage deelnemers dat rit volbrengt zonder afwijken route	89,6% (n=86)	94,0% (n=94)

Uit tabel 11 blijkt dat het percentage deelnemers dat de rit volbrengt, zonder afwijken van de route, bij de controlegroep lager ligt dan bij de experimentele groep. Er kan echter niet gesproken worden van een significant verschil ( $\chi^2=1,411$ ,  $p=0,235$ ).

Verder is gekeken naar het uitrijden van de rit zonder het veroorzaken van een aanrijding. De resultaten zijn weergegeven in tabel 12.

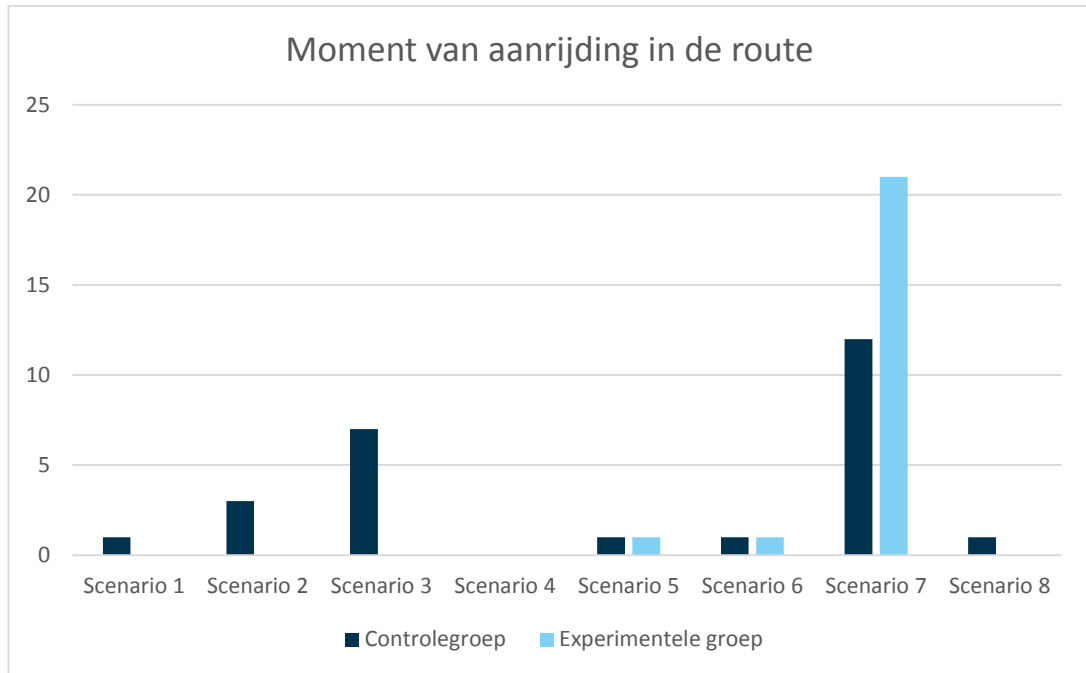
Tabel 12. Volbrengen rit zonder aanrijding

	Controlegroep	Experimentele groep
Percentage deelnemers dat rit volbrengt zonder aanrijding	73% (n=70)	80% (n=94)

Hoewel uit tabel 12 blijkt dat het percentage deelnemers dat geen aanrijding krijgt in de simulator bij de controlegroep lager ligt dan bij de experimentele groep, kan echter niet gesproken worden van een significant verschil ( $\chi^2=1,641$ ,  $p=0,200$ ).

Als wordt gekeken naar het moment in de rit waarop personen een aanrijding krijgen, is in figuur 15 te zien dat de deelnemers in de controlegroep eerder in de rit een aanrijding krijgen dan de deelnemers van de experimentele groep.





Figuur 15. Moment van aanrijding in de route

Uit figuur 15 en met behulp van een Chi-kwadraatanalyse blijkt dat de deelnemers in de controlegroep significant eerder in de route een aanrijding veroorzaken dan de deelnemers in de experimentele groep (Chi=14,3225, p=0,026).

Uit bovenstaande is gebleken dat de deelnemers die geoefend hebben op de openbare weg bij de score op de gehele rit, de scores op positie op de weg en snelheid, en op drie deelscores voor de scenario's, significant beter scoren dan de deelnemers die niet oefenden.

## 6.2 Effect op rijvaardigheid volgens studenten

In deze paragraaf worden de antwoorden weergegeven op de vragen die gesteld zijn aan de studenten die deelnamen aan het simulatoronderzoek<sup>56</sup>. Hierbij is gevraagd naar een inschatting van de eigen rijvaardigheid en of zij van mening zijn dat oefenen op de openbare weg wel of geen meerwaarde zou hebben/had voor hun eigen rijvaardigheid.

Allereerst is gevraagd om een rapportcijfer te geven voor de eigen rijvaardigheid voor de volgende onderwerpen: rijvaardigheid algemeen, de rijvaardigheid in het rijden met optische en geluidssignalen, het anticiperen op andere weggebruikers, het inschatten van verkeerssituaties en het zelfstandig optreden als bestuurder van een voorrangvoertuig. De antwoorden zijn weergegeven in tabel 13.

<sup>56</sup> In het simulatoronderzoek zijn een beperkt aantal ritten als gevolg van een technische storing verloren gegaan. Van deze studenten is de rit niet meegenomen in het simulatoronderzoek, maar zijn de ingevulde vragenlijsten wel meegenomen in de analyse.

Tabel 13. Gemiddelde rapportcijfers rijvaardigheid

Rapportcijfer voor	Gemiddeld cijfer controlegroep	Gemiddeld cijfer experimentele groep	Significant verschil?
Rijvaardigheid algemeen	7,59	7,53	Nee
Rijvaardigheid optische en geluidssignalen	7,03	7,16	Nee
Anticiperen op andere weggebruikers	7,17	7,18	Nee
Inschatten verkeerssituaties	7,16	7,13	Nee
Zelfstandig kunnen optreden als bestuurder voorrangvoertuig	7,45	7,38	Nee

Uit tabel 13 blijkt dat er op alle vijf aspecten geen significant verschil is in beoordeling van de eigen rijvaardigheid. Nadere analyse leert echter dat het onderscheid tussen de disciplines groot is: bij studenten van de ambulance, politie en KMar is telkens één aspect significant afwijkend, waarbij de controlegroep zichzelf een hogere score geeft dan de experimentele groep<sup>57</sup>. Deze uitkomst is bijzonder, omdat in het simulatoronderzoek de deelnemers in de experimentele groep juist hoger scoren dan de deelnemers in de controlegroep. Een mogelijke verklaring is dat deelnemers die niet hebben geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen, minder goed hun eigen rijvaardigheid kunnen inschatten en zichzelf daardoor overschatten, juist omdat ze nog nooit daadwerkelijk als voorrangvoertuigbestuurder hebben gereden.

Bij de brandweer wordt op vier van de vijf scores een significant verschil gevonden, waarbij de deelnemers in de experimentele groep zichzelf juist een hoger rapportcijfer geven dan in de controlegroep. Dit gaat om rijvaardigheid met O&G (controlegroep 6,6; experimentele groep 7,4;  $t=-3,530$ ,  $p=0,001$ ), anticiperen op andere weggebruikers (controlegroep 6,6; experimentele groep 7,4;  $t=-3,158$ ,  $p=0,003$ ), verkeerssituaties inschatten (controlegroep 6,8; experimentele groep 7,4;  $t=-2,475$ ,  $p=0,017$ ) en zelfstandig besturen van een voorrangvoertuig (controlegroep 6,6; experimentele groep 7,5;  $t=-2,930$ ,  $p=0,005$ ).

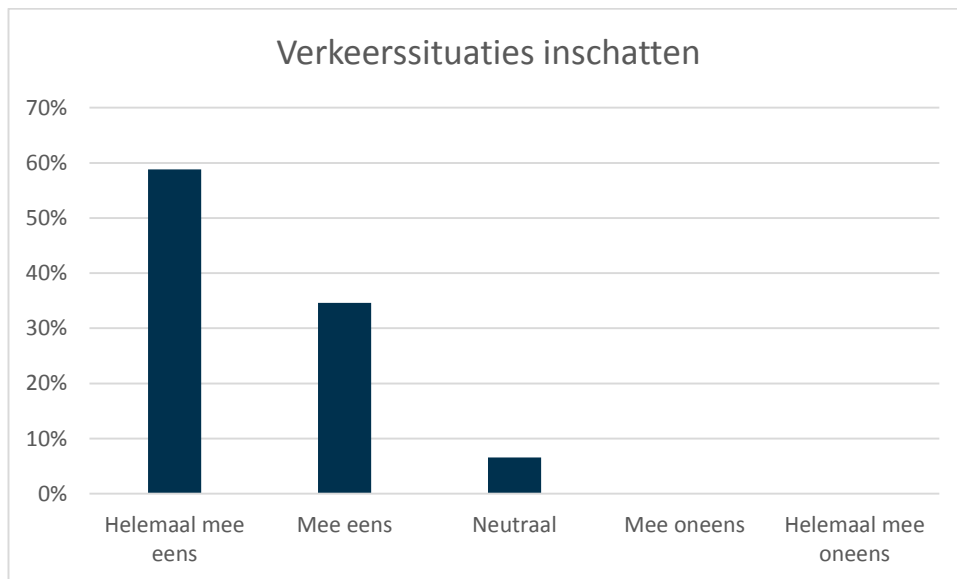
Overigens is er nauwelijks samenhang tussen de scores in de simulator en de eigen beoordeling van de rijvaardigheid in de vragenlijst van de studenten. Uit de correlatieberekeningen blijkt dat hoge scores in de eigen beoordeling van de rijvaardigheid niet per se samenhangen met beoordeling van de instructeurs van de simulatorrit<sup>58</sup>: bij sommige deelnemers is dit wel zo, bij anderen het omgekeerde. De enige (significante) samenhang is er tussen de eigen beoordeling van rijvaardigheid met optische en geluidssignalen enerzijds, en het cijfer voor positie op de weg in het simulatoronderzoek anderzijds (Pearson correlatiecoëfficiënt 0,154,  $p=0,025$ ). Dit zou mogelijk verklaard kunnen worden doordat mensen over het algemeen slecht in staat zijn om hun eigen rijvaardigheid

<sup>57</sup> Ambulance; anticiperen: controlegroep 8,2; experimentele groep 7,4;  $t=2,725$ ,  $p=0,013$ .  
Politie; verkeerssituaties inschatten: controlegroep 7,3; experimentele groep 7,0;  $t=2,017$ ,  $p=0,047$ .  
KMar; zelfst. besturen voorrangvoertuig: controlegroep 7,6; experimentele groep 7,2;  $t=2,038$ ,  $p=0,045$ .

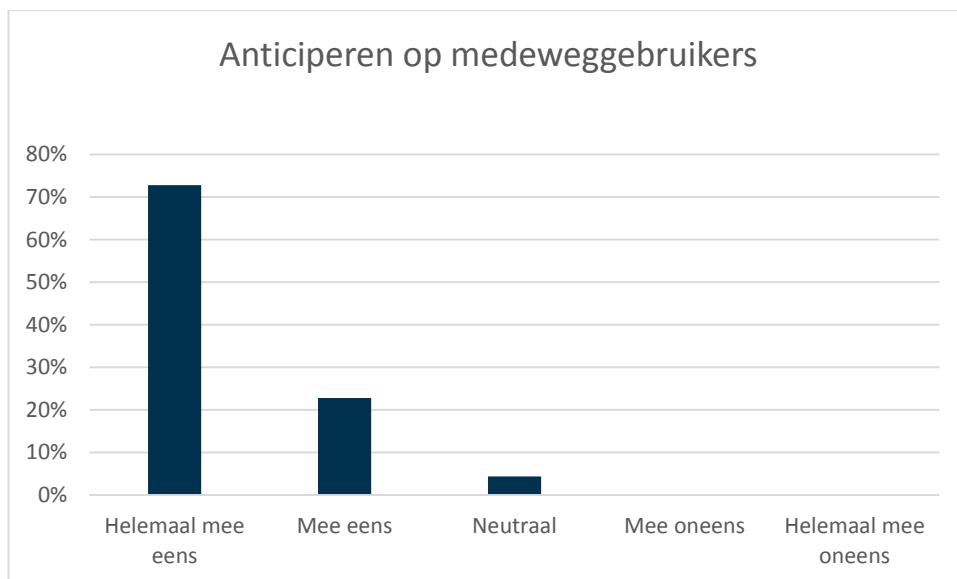
<sup>58</sup> Scores instructeurs voor snelheid, positie op de weg en totaalscore. Verder is ook de samenhang geanalyseerd tussen eigen beoordeling en of men een aanrijding kreeg.

te beoordelen, waardoor bepaalde mensen zichzelf overschatten en anderen zichzelf onderschatten.<sup>59</sup>

Vervolgens is aan de deelnemers in de experimentele groep gevraagd of zij van mening zijn dat zij door het oefenen beter in staat zijn verkeerssituaties in te schatten en te anticiperen op andere weggebruikers. De antwoorden zijn verwerkt in figuur 16 en 17.



Figuur 16. Mening studenten experimentele groep over inschatten verkeerssituaties

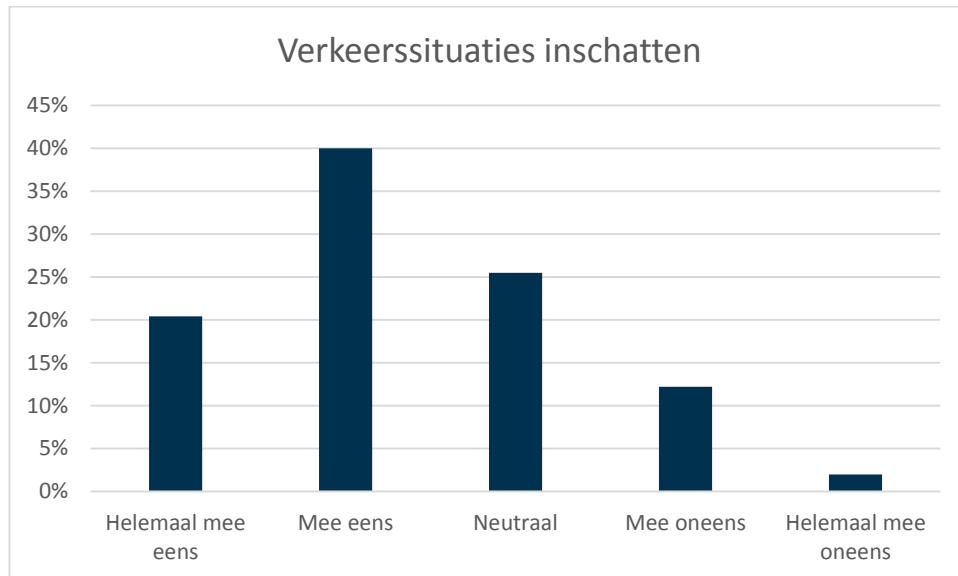


Figuur 17. Mening studenten experimentele groep over anticiperen op medeweggebruikers

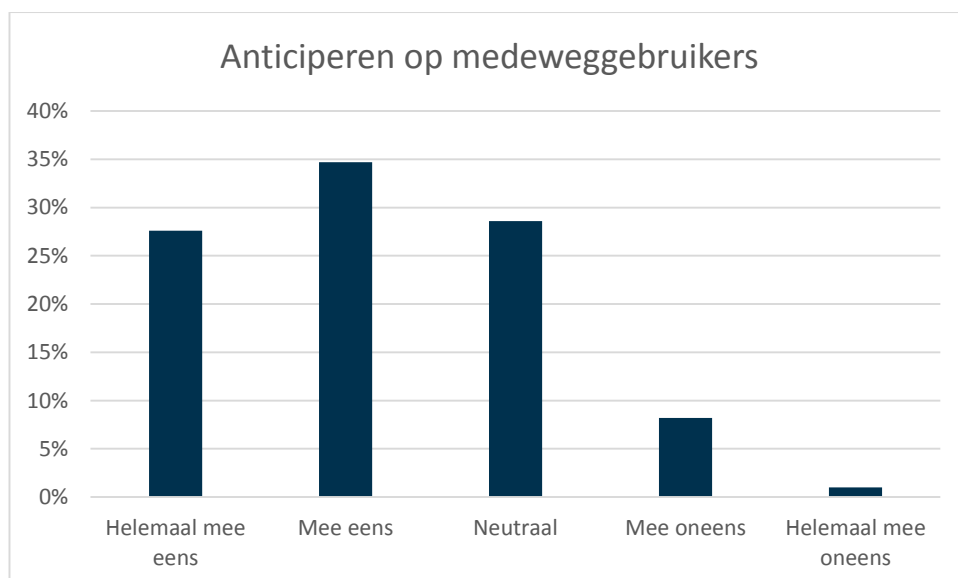
Bijna alle deelnemers uit de experimentele groep zijn van mening dat zij beter in staat zijn om verkeerssituaties in te schatten en te anticiperen op andere weggebruikers, doordat zij mochten oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

<sup>59</sup> Jonge, onervaren automobilisten overschatten hun rijvaardigheid meer dan ervaren bestuurders. In de twee jaar na het behalen van het rijbewijs neemt deze overschatting niet af (De Craen, 2010). Verder neigen gezonde mensen hun rijvaardigheid te overschatten, zoals bijvoorbeeld gebleken is uit een onderzoek waarbij 80% van de ondervraagden aangaf zichzelf een betere rijder dan gemiddeld te vinden (Van der Colk & Wesemann 1981).

Aan de deelnemers in de controlegroep is vrijwel hetzelfde gevraagd, maar dan of zij denken dat zij beter verkeerssituaties zouden kunnen inschatten en zouden kunnen anticiperen op mede weggebruikers als zij hadden mogen oefenen op de openbare weg (zie figuur 18 en 19).



Figuur 18. Mening studenten controlegroep over inschatten verkeerssituaties op mede weggebruikers



Figuur 19. Mening studenten controlegroep over anticiperen op mede weggebruikers

Uit figuur 18 en 19 blijkt dat een ruime meerderheid van de deelnemers van de controlegroep van mening is dat zij verkeerssituaties beter zouden kunnen inschatten en beter zouden kunnen anticiperen op mede weggebruikers als zij hadden mogen oefenen op de openbare weg.

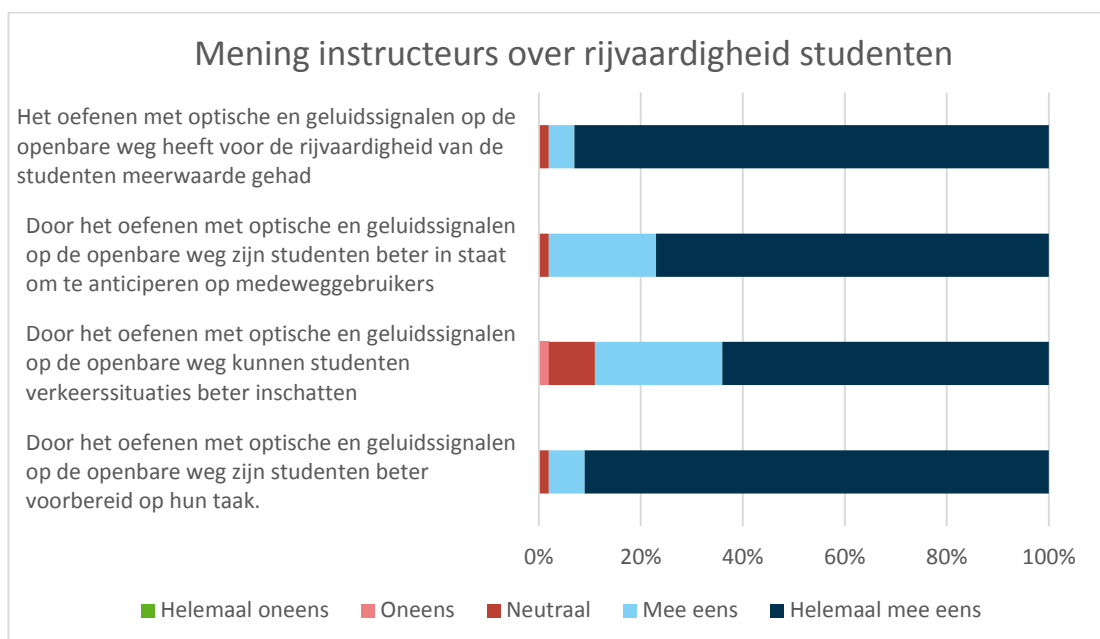
*“Wij oefenen onrealistisch gedurende de opleiding. Op het werk rijden wij wel met optische en geluidssignalen, om vervolgens tijdens de opleiding te doen alsof. Dit is niet realistisch in mijn ogen.” (Deelnemer controlegroep)*

*“Het rijden met optische- en geluidsignalen is erg zinvol, omdat je zonder een achterliggende serieuze melding kan wennen aan de optische- en geluidsignalen terwijl je zelf het voertuig bestuurd. Dit moet de basis zijn.” (Deelnemer experimentele groep)*

Concluderend kan gesteld worden dat het oefenen op de openbare weg geen positief of negatief effect heeft in de beoordeling van de eigen rijvaardigheid op alle vijf de aspecten. Ook blijkt er nauwelijks samenhang tussen de scores in de simulatorrit en de eigen beoordeling van de simulatorrit.

### 6.3 Effect op rijvaardigheid volgens instructeurs pilot

Aan de instructeurs, die onder de vrijstelling van de pilot hebben gereden, zijn stellingen voorgelegd over de rijvaardigheid van studenten die hebben geoefend met optische en geluidssignalen op de openbare weg.



Figuur 20. Mening van instructeurs over de rijvaardigheid van studenten

Zoals blijkt uit figuur 20 staat de meerderheid van de instructeurs achter de stellingen. Met uitzondering van één instructeur (2%, hij kiest neutraal) zijn alle instructeurs (98%, n=43) van mening dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen meerwaarde heeft gehad voor de rijvaardigheid van de studenten en dat studenten beter in staat zijn om te anticiperen op medeweggebruikers.

Over de stelling dat studenten beter verkeerssituaties kunnen inschatten zijn de meningen wat meer verdeeld. Het merendeel geeft aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling (89%, n=39), één instructeur is het oneens (2%) en 9% (n=4) staat neutraal tegenover de stelling.

Vrijwel alle instructeurs (98%, n=43) zijn van mening dat de studenten beter voorbereid zijn op hun taak als voorrangsvuurtuigbestuurder. Slechts één instructeur staat hier neutraal tegenover.

Ook is gevraagd of de instructeurs vinden of het oefenen op de openbare weg effectief is voor het aanleren van kennis, gedrag en vaardigheden. Alle instructeurs geven aan dat zij vinden dat het oefenen op de openbare weg effectief is.

*“Grote meerwaarde voor de opleidingen en trainingen. Dit zal zeker leiden tot een vergroting van de verkeersveiligheid en tot een reductie in schade cijfers en letsels.”*

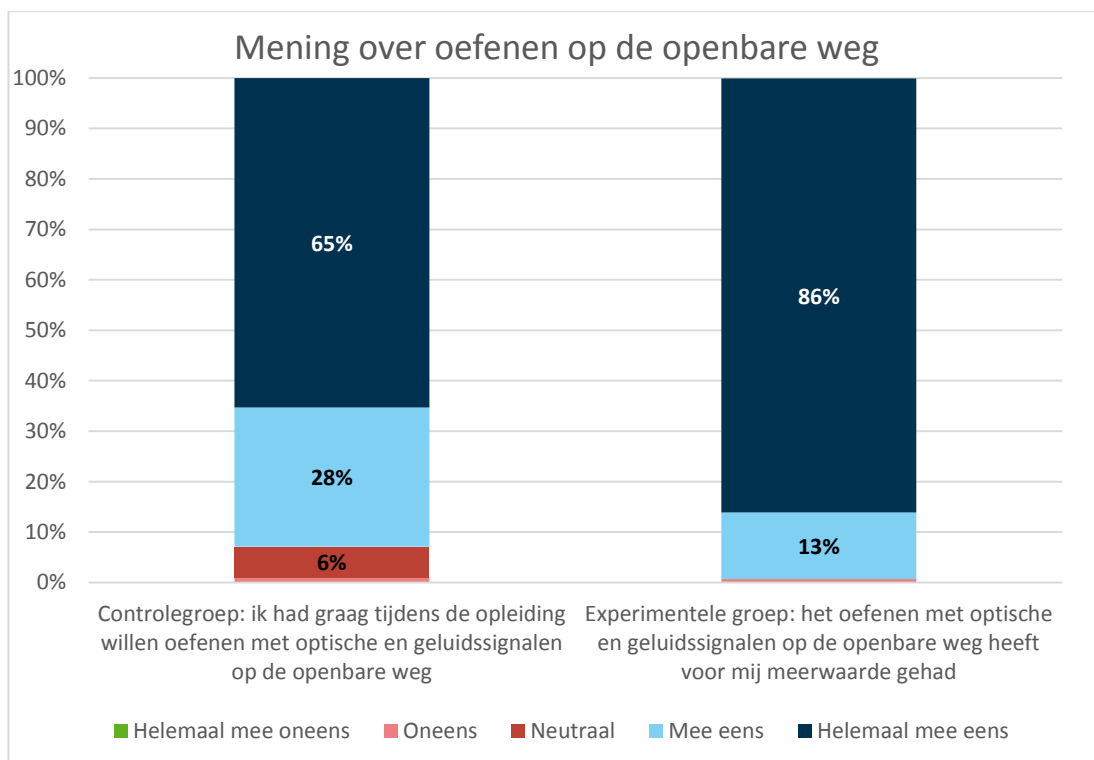
Samenvattend kan gesteld worden dat vrijwel alle instructeurs van mening zijn dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen meerwaarde heeft gehad voor de rijvaardigheid van de studenten, dat studenten beter in staat zijn om te anticiperen op medeweggebruikers en dat ze beter voorbereid zijn op hun taak als voorrangsvuortuigbestuurder. Een ruime meerderheid van de instructeurs vindt daarnaast dat door het oefenen met optische en geluidssignalen studenten verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Instructeurs vinden dat het oefenen op de openbare weg effectief is voor het aanleren van kennis, gedrag en vaardigheden.

# 7 Behoeftte en draagvlak

Zoals in de inleiding aangegeven, is er in het verleden door diverse partijen (zowel hulpverleningsdisciplines als opleiders) aangegeven dat er behoefte is aan de mogelijkheid tot het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Deze vermeende behoefte was echter, tot het verschijnen van dit onderzoek, nog niet onderzocht. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de behoefte aan oefenen op de openbare weg onder opleiders en regio's/eenheden van de hulpverleningsdisciplines. Vanwege de pilot was het daarnaast mogelijk om studenten en instructeurs, die ook daadwerkelijk geoefend hebben op de openbare weg, te vragen naar hun behoeften. De resultaten zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Verder was onbekend in hoeverre er onder overige weggebruikers draagvlak aanwezig is voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door hulpdiensten. Ook hierop wordt ingegaan in dit onderzoek.

## 7.1 Behoeftte en draagvlak studenten

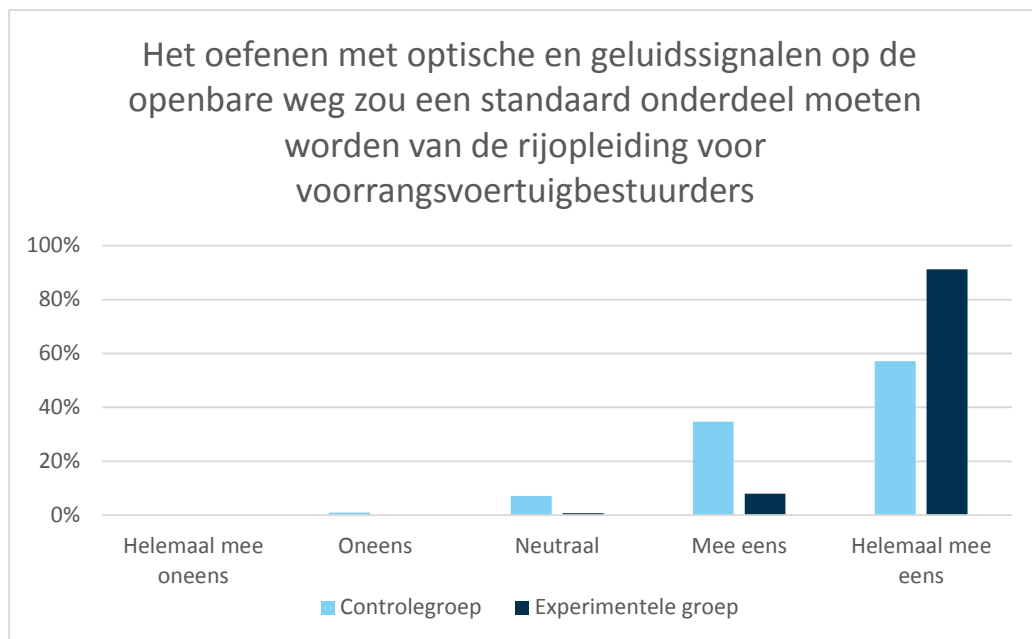
Zowel de experimentele groep als de controlegroep is gevraagd naar hun mening over de mogelijke meerwaarde van oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De groepen kregen vijf vragen voorgelegd, waarbij zij konden kiezen uit antwoordmogelijkheden tussen 'zeer mee oneens' en 'zeer mee eens'. In de eerste drie vragen is de controlegroep gevraagd welke invloed zij verwachtten van het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg, indien zij de mogelijkheid hadden op die wijze te oefenen. Bij de experimentele groep is gevraagd naar de ervaren meerwaarde van het oefenen.



Figuur 21. Mening van studenten over oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Het merendeel van de studenten in de controlegroep geeft aan dat zij tijdens de opleiding graag hadden willen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg (93%, n=91). De studenten in de experimentele groep geven, op één persoon na, unaniem aan dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen voor hen meerwaarde heeft gehad (99%, n=135). Eén student vindt dat het oefenen geen meerwaarde heeft gehad.

De studenten is de stelling voorgelegd of het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten worden van de rijopleiding voor voorrangsvuigbestuurders. Zie hiervoor figuur 22.



Figuur 22. Mening studenten over het opnemen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen als standaard onderdeel in de rijopleiding

De meerderheid van de studenten uit zowel de controlegroep als de experimentele groep is van mening dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen een standaard onderdeel moet worden van de rijopleiding (controlegroep: 92%, n=90; experimentele groep: 99%, n=135)<sup>60</sup>.

*“Als we tijdens de opleiding met optische- en geluidssignalen hadden mogen rijden in het verkeer, dan hadden we kunnen ervaren hoe andere weggebruikers reageren.”*  
(Deelnemer controlegroep)

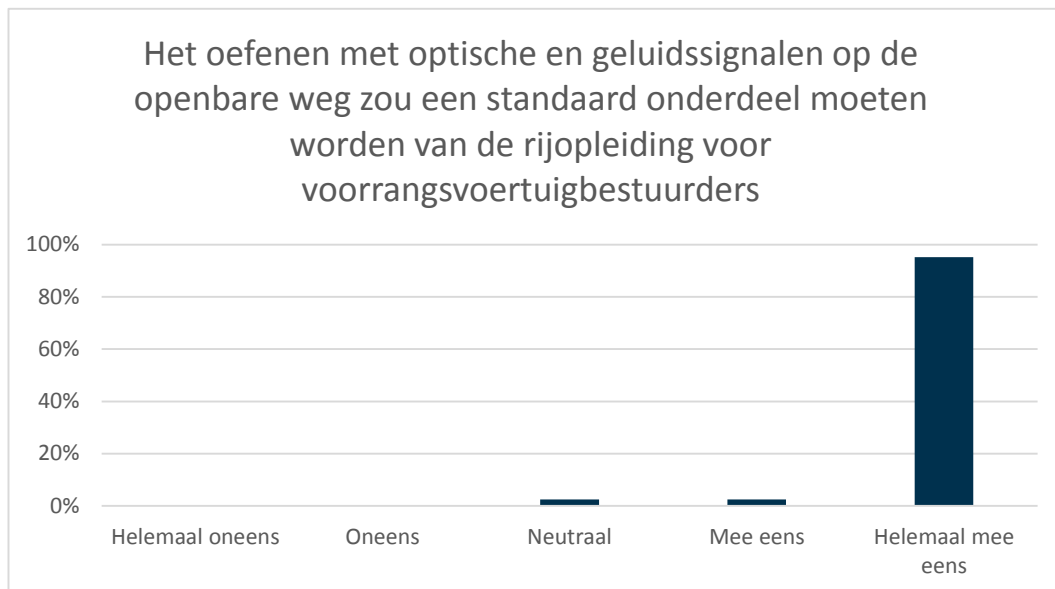
*“Oefenen op de openbare weg: realistischer kan het niet. Fijn om dit te kunnen doen en voorbereid te zijn om wat komen gaat tijdens het politiewerk. Niet te vergelijken met simulatie. Doe mij de openbare weg in een 'echt' voertuig maar.”*  
(Deelnemer experimentele groep)

<sup>60</sup> Het verschil tussen beide groepen is significant (Chi=40,191; p=0,000).



## 7.2 Behoeftte en draagvlak instructeurs pilot

De instructeurs, die onder de vrijstelling van de pilot hebben gereden, is de stelling voorgelegd of het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten worden van de rijopleiding voor voorrangsvuortuigbestuurders. In figuur 23 is weergegeven hoe de instructeurs hier over denken.



Figuur 23. Mening instructeurs over het opnemen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen als standaard onderdeel in de rijopleiding

Op de stelling dat het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten worden van de rijopleiding voor voorrangsvuortuigbestuurders, geeft het merendeel van de instructeurs (98%; n=41) aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling. Verder geeft één instructeur (2%) aan neutraal te staan tegenover deze stelling.

Verder is gevraagd wat de instructeurs ervan zouden vinden als de Minister van Infrastructuur en Milieu besluit tot een definitieve vrijstelling voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Alle instructeurs (n=41) geven aan dat ze positief staan tegenover een definitieve vrijstelling. Verder geven instructeurs (n=14) aan dat de opleider/instructeur wel aan voorwaarden moet voldoen om in aanmerking te komen voor de vrijstelling. Enkele citaten:

*“Dit zal ik zeker toe juichen, omdat ik in alle opzichten zie dat studenten hier heel veel van leren en dit dus een hele grote meerwaarde is als ze hier later in de praktijk mee te maken krijgen.”*

*“De enige juiste beslissing. Uiteraard wel alleen gegeven door instructeurs die terdege opgeleid zijn, en vakbekwaam in het rijden met optische en geluidssignalen.”*

Daarnaast is gevraagd wat de instructeurs ervan zouden vinden als de Minister van Infrastructuur en Milieu besluit tot een definitief verbod. Het merendeel van de instructeurs (n=31) geeft aan het een gemiste kans te vinden en vindt het teleurstellend als er definitief geen wettelijke ruimte komt om te oefenen op de openbare weg met optische en

geluidssignalen. Daarnaast geven instructeurs (n=6) aan dat een definitief verbod negatieve gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid. Enkele citaten:

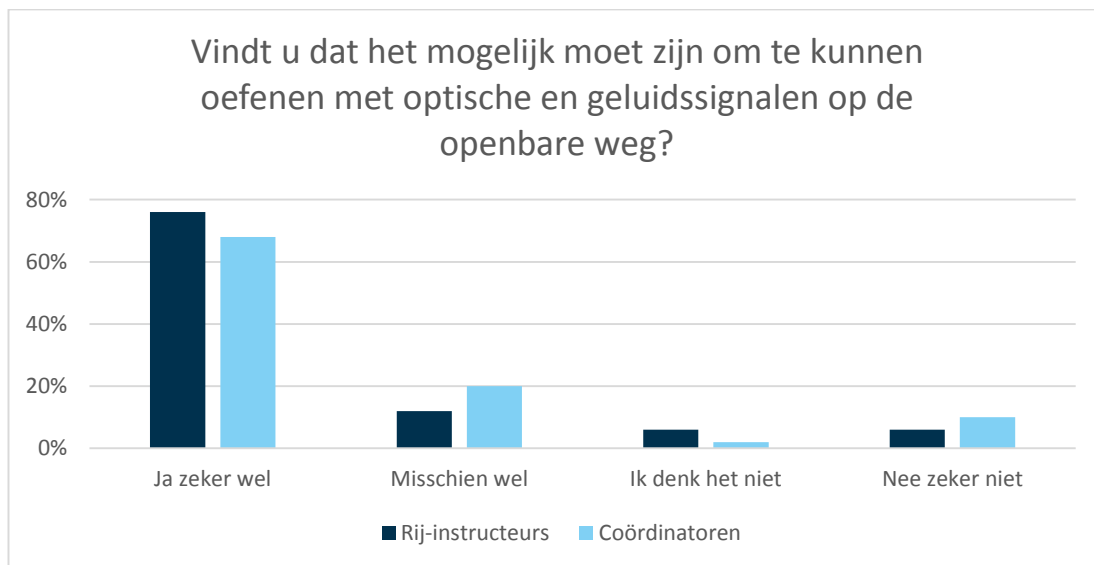
*“Een verbod zou ik een enorme verslechtering van opleiding tot volwaardig bestuurder van een voorrangsvoertuig vinden. Met deze huidige manier van opleiden (pilot) bereid je de bestuurder van een voorrangsvoertuig veel beter voor (op de praktijk), doordat ze al eens onder begeleiding van een instructeur hebben ervaren wat er gebeurt op het moment dat er gereden gaat worden met optische en geluidssignalen op de openbare weg.”*

*“Als we willen dat er minder ongevallen zijn te betreuren met voorrangsvoertuigen in het verkeer, dan moeten we er voor zorgen dat de mensen niet ongetraind het verkeer ingaan.”*

### 7.3 Behoeft en draagvlak bij rijinstructeurs en regio-coördinatoren

De resultaten van de enquête onder alle rijinstructeurs van de verschillende (overheids- en particuliere) rijopleiders en de opleidingscoördinatoren van de hulpverleningsdisciplines zijn in deze paragraaf weergegeven. Het betreft zowel deelnemers aan de pilot, als opleiders die niet aan de pilot deelnemen. Vanwege de omvang van de enquête zijn alleen de belangrijkste resultaten in deze paragraaf weergegeven. Gedetailleerde informatie is opgenomen in bijlage 8.

De rijinstructeurs en de coördinatoren is gevraagd of zij vinden dat mogelijk moet zijn om te kunnen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. In figuur 24 is weergegeven hoe ze hier over denken.



Figuur 24. Mening rijinstructeurs en coördinatoren over oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Een ruime meerderheid van 76% (n=72) van de rijinstructeurs en 68% (n=35) van de opleidingscoördinatoren geeft aan zeker behoefte te hebben aan het oefenen op de openbare weg.

Van de rijinstructeurs en de coördinatoren is 12% geen (sterke) voorstander van oefenen op de openbare weg. Genoemde argumenten tegen het oefenen op de openbare weg zijn de verwachting dat mensen minder goed en alert zullen reageren als ze weten dat er geoefend wordt, dat het een onaanvaardbaar risico is, dat er een toename is van geluidsoverlast en afwijkende verkeersbewegingen, en dat er alternatieven beschikbaar zijn. Bijna de helft van de rijinstructeurs die tegen is, geeft aan dat het met voorwaarden wellicht in de toekomst wel zou kunnen, waarbij competentiegericht opleiden, mentorschap en het afwegen van risico's belangrijk zijn.

Het draagvlak voor oefenen op de openbare weg is verder nagevraagd door de mening te peilen op een aantal stellingen. Het blijkt dat 80% (n=78) van de instructeurs en 81% (n= 37) van de coördinatoren het (helemaal) oneens is met de stelling dat oefenen op de openbare weg een belasting vormt voor het oefenprogramma. Verder blijkt dat 84% (n=81) van de instructeurs en 83% (n=38) van de coördinatoren het oefenen noodzakelijk vindt om te leren omgaan met andere weggebruikers. Over de stelling dat het niet uit te leggen is als tijdens een dergelijke oefensituatie een ongeval plaatsvindt, zijn de meningen verdeeld. Van de rijinstructeurs geeft 57% (n=57) aan het niet eens te zijn met de stelling, terwijl 25% (n=24) van mening is dat het inderdaad niet uit te leggen is. Bij de coördinatoren is dit respectievelijk 54% (n=25) en 26% (n=12).

Met de stelling dat oefenen per definitie ongewenst is in het kader van veiligheid, is 79% (n= 77) van de instructeurs en 72% (n=33) het (helemaal) oneens. Met de laatste stelling dat oefenen op de openbare weg, onder voorwaarden, veilig kan, is 88% (n=85) van de instructeurs en 87% (n=40) het (helemaal) eens.

Enkele citaten:

*“Je mag de veiligheid nooit ondergeschikt maken aan een oefensituatie, echter als je nooit hebt kunnen oefenen onder leiding van een rijinstructeur dan kun je het naar mijn idee ook nooit veilig in de praktijk brengen.” (Rijinstructeur)*

*“Omdat de veiligheid voorop staat is het van groot belang dat een student met alle aspecten van het rijden met een voorrangsvoertuig kennis heeft gemaakt alvorens hij deze voor de eerste keer zelfstandig (zonder begeleiding) uitvoert. Het is in mijn ogen onverkoopbaar (naar de burger én de hulpverlener zelf) dat iemand in het diepe wordt gegooid bij een handeling die zo potentieel risicovol is als het rijden met een voorrangsvoertuig.” (Rijinstructeur)*

*“Wel vind ik dat er ook in een simulator geoefend dient te worden alvorens dit op de openbare weg te oefenen.” (Rijinstructeur)*

*“Ik vind het moeilijk uit te leggen als er een ongeval veroorzaakt wordt tijdens een oefensituatie waarbij gereden wordt met optische en geluidsignalen. Er is geen haast, geen prioriteit, het is oefenen.” (Coördinator)*

Vervolgens zijn enkele vervolgstellingen voorgelegd. Uit de antwoorden blijkt dat 78% (n=75) van de instructeurs en 85% (n=39) van de coördinatoren verwacht dat bestuurders door het oefenen beter voorbereid zijn op hun taak en minder schade gaan rijden. Ook blijkt dat 70% (n=67) van de rijinstructeurs en 63% (n=29) het oneens is met de stelling dat er voldoende alternatieven zijn, zoals rijsimulatoren en oefencentra. De stelling dat weggebruikers door het oefenen ook beter leren omgaan met voorrangsvoertuigen, wordt door een meerderheid (63%, n=60) van de instructeurs en coördinatoren (61%, n=28) gesteund. De verwachting dat weggebruikers minder alert worden door het oefenen wordt door een meerderheid niet gedeeld, ruim 76% (n=73) van de rijinstructeurs en 63% (n=29) van de coördinatoren is het oneens. Ten slotte is gevraagd of men van mening is dat oefenen wenselijk is voor het leren

omgaan met emoties van een spoedrit. 79% (n=76) van de instructeurs en 80% (n=37) van de coördinatoren is het hier (helemaal) mee eens.

*“Train as you fight. We rijden in de praktijk op de openbare weg, dus zal je daar ook voor moeten worden opgeleid. Een trainingscentrum is hiervoor te beperkt en een simulator is zeker niet de praktijk en daarmee zijn het beiden hulpmiddelen waar je absoluut dingen kan leren maar niet te vergelijken met de praktijk. Daarmee is de praktijk onmisbaar voor een goed en evenwichtig opleidingsprogramma.”*

(Rijinstructeur)

Tenslotte is in het kader van draagvlak gevraagd of men het wenselijk vindt dat er in hun eigen rijopleidingen geoefend zou mogen worden op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Een zeer ruime meerderheid vindt dit wenselijk, waarvan een deel dit wel laat afhangen van de uitkomsten van de pilot. Zie ook tabel 14.

Tabel 14. In hoeverre vindt u het wenselijk dat er in uw eigen rijopleidingen geoefend zou mogen worden op de openbare weg met optische en geluidssignalen?

Antwoord	Rij-instructeurs	Opleidings-coördinatoren
Ik vind dit wenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.	64% (n=61)	30% (n=14)
Ik vind dit alleen wenselijk als uit de pilot blijkt dat de voordelen in rijkwaliteit opwegen tegen de veiligheidsrisico's.	26% (n=25)	61% (n=28)
Ik vind dit in alle gevallen onwenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.	10% (n=10)	9% (n=4)

*“Is gewoon noodzaak, zwemmen en fietsen leer je ook niet uit een boekje.”*

(Coördinator)

*“Wij trainen al in het rijden met O&G vanaf 2005. Wij hebben al meer dan 10.000 oefenritten gereden en merken een daling in schadecijfers en merken ook vooruitgang in het veilig kunnen rijden met O&G door studenten tijdens herhalingstrainingen.”*

(Coördinator)

*“Zo lang er nog vrijwilligers zijn met erg weinig uitrukken/praktijkervaring, zijn we verplicht naar de medeweggebruiker toe om zo veel mogelijk te oefenen.”*

(Coördinator)

Verder is aan de instructeurs gevraagd naar de voorwaarden waaronder en de wijze waarop geoefend zou moeten worden. Alle resultaten zijn opgenomen in bijlage 8. Instructeurs en coördinatoren vinden het afdekken van juridische risico's, kwaliteitseisen stellen aan opleiding en rijinstructeurs, het niet verstoren van interventies van echte meldingen, om dubbele bediening te gebruiken en het aanmelden van de rit bij de meldkamer de belangrijkste voorwaarden. Het minste draagvlak is er voor het herkenbaar uitvoeren van het voertuig als lesauto. Andere voorwaarden die zijn genoemd, zijn het bijhouden van een rapportage door de trainer over de competenties van de chauffeur, de noodzaak van plaatselijke bekendheid, spreiding, een volledig operationeel ingerichte voertuig en uitsluitend oefenen aan het eind van de opleiding.

Ook is aan de instructeurs gevraagd naar het moment waarop de oefeningen op de openbare weg dienen plaats te vinden. Hoewel de antwoorden hierin enigszins variëren, is

de algemene tendens dat men vindt dat er eerst een bepaalde basis moet zijn gelegd (bijvoorbeeld via theorielessen of trainingen waarbij inzicht in de eigen rijvaardigheid wordt gekregen) voordat men gaat oefenen op de openbare weg.

Tenslotte is aan de instructeurs gevraagd naar de omvang van de oefenritten in de totale opleiding. Ook hier varieert de mening van de instructeurs en coördinatoren. Het meest genoemde antwoord is dat dit niet vooraf kan worden bepaald in algemeenheden, maar dat dit afhankelijk is van de student en opleidingssituatie.

## 7.4 Behoeftte en draagvlak brancheorganisaties

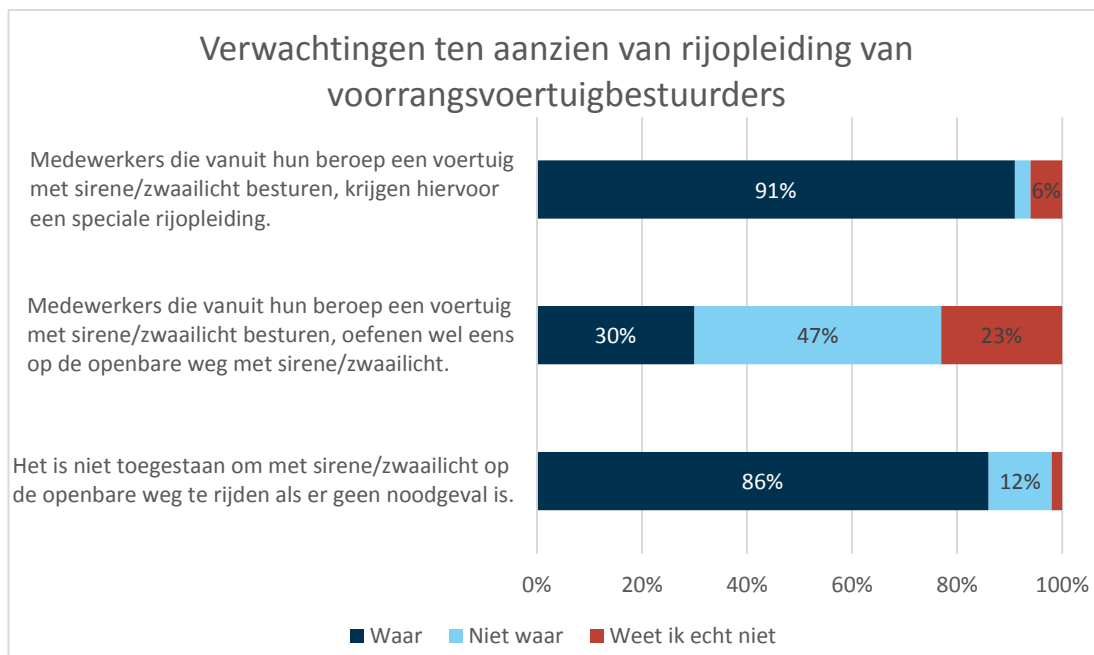
Door het IFV zijn vier branchebijeenkomsten georganiseerd met intermediairs van de Nationale Politie, Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland en de Koninklijke Marechaussee. In iedere bijeenkomst zijn vragen over thema's voorgelegd aan de intermediairs, die deze vragen intern hebben besproken in 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. Het onderwerp 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten' is als één van de thema's tijdens een van de bijeenkomsten besproken. De intermediairs hebben aangegeven dat de brancheorganisaties pas een gefundeerde uitspraak kunnen doen nadat ze op de hoogte zijn van de uitkomsten van de pilot. De reactie van de brancheorganisaties op de pilot en het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen in het algemeen, wordt nagestuurd aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## 7.5 Behoeftte en draagvlak bij weggebruikers

De leden van het ANWB-panel is gevraagd naar hun mening over de rijopleiding van hulpdiensten en het oefenen van hulpdiensten op de openbare weg met zwaailicht en sirene.

### 7.5.1 Verwachtingen ten aanzien van de rijopleiding van hulpdiensten

Allereerst is gevraagd naar de verwachtingen van de respondenten ten aanzien van de rijopleiding van de bestuurders van voorrangvoertuigen. Dit is gedaan aan de hand van drie stellingen, waarop de respondent moesten aangeven of de stelling naar hun mening waar of niet waar is of dat ze het niet weten.



Figuur 25. Verwachtingen van respondenten ten aanzien van de rijopleiding van de bestuurders van voorrangvoertuigen

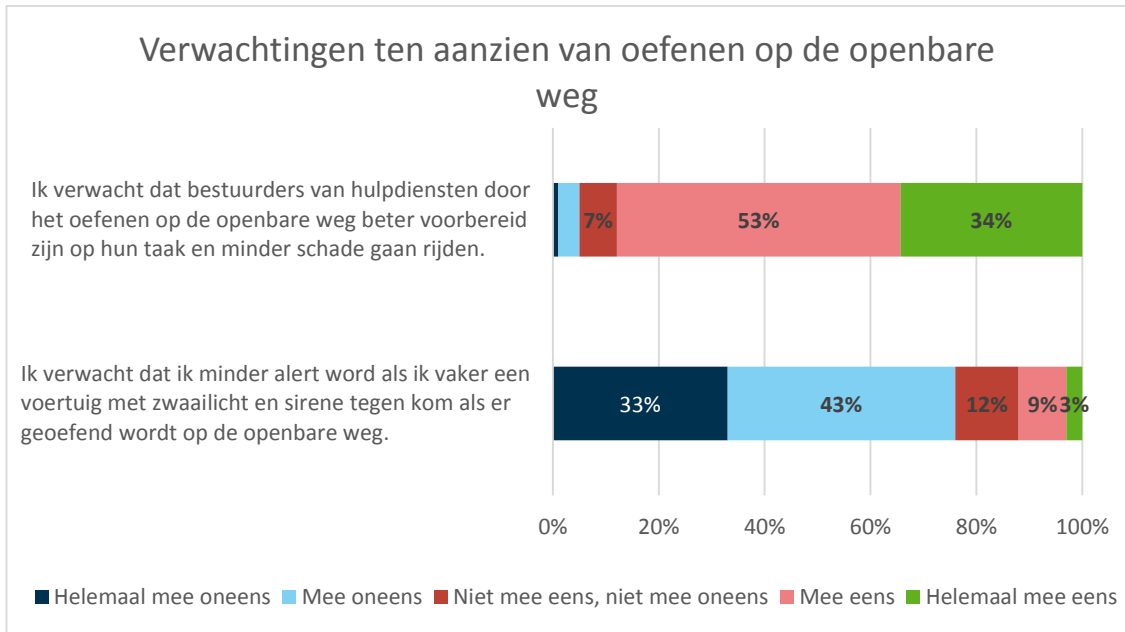
Het merendeel van de respondenten verwacht dat medewerkers die vanuit hun beroep een voertuig met zwaailicht en sirene besturen, hiervoor een speciale rijopleiding krijgen (91%, n=678). De verwachtingen van de respondenten komen overeen met de praktijk. In Nederland krijgen toekomstige voorrangvoertuigbestuurders inderdaad een speciale rijopleiding/rijtraining voor het besturen van een voorrangvoertuig.

Vervolgens is de stelling voorgelegd dat bestuurders van voorrangvoertuigen wel eens oefenen op de openbare weg met zwaailicht en sirene. De meningen hierover zijn verdeeld. Bijna de helft van de respondenten verwacht niet dat men oefent op de openbare weg met zwaailicht en sirene (47%, n=351). Verder denkt 30% (n=223) dat men wel eens oefent op de openbare weg, 23% (n=169) geeft aan dit niet te weten.

Een ruime meerderheid is van mening dat het niet is toegestaan om met zwaailicht en sirene te rijden als er geen sprake is van een noodgeval (86%, n=641), terwijl 12% (n=88) van de respondenten denkt dat dit wel mag.

#### 7.5.2 Verwachtingen ten aanzien van het oefenen op de openbare weg

Aan de respondenten zijn ook stellingen voorgelegd om de verwachtingen te peilen ten aanzien van het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten. Er is een stelling voorgelegd over het rijgedrag van de bestuurders van voorrangvoertuigen en een stelling over de alertheid van de respondenten.



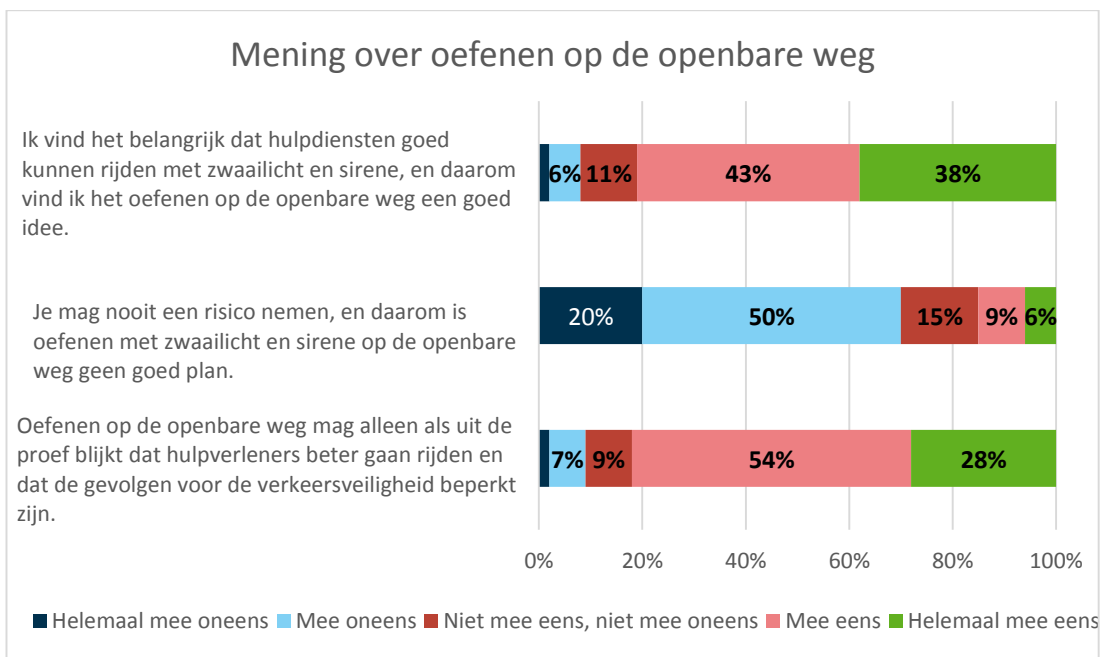
Figuur 26. Verwachtingen van respondenten ten aanzien van het oefenen op de openbare weg

Het merendeel van de respondenten verwacht dat bestuurders van hulpdiensten door het oefenen op de openbare weg beter zijn voorbereid op hun taak en minder schade gaan rijden (87%, n=649).

Op de stelling dat de respondent minder alert wordt als hij vaker een voorrangvoertuig tegenkomt door het oefenen op de openbare weg, is 76% (n=564) het oneens met de stelling. Verder geeft 12% aan dat zij inderdaad verwachten minder alert te worden (n=91). Eenzelfde percentage staat neutraal tegenover de stelling (12%, n=88).

### 7.5.3 Draagvlak voor oefenen op de openbare weg

Aan de hand van vijf stellingen is het draagvlak gepeild onder de respondenten voor het plan om hulpdiensten te laten oefenen op de openbare weg met zwaailicht en sirene.

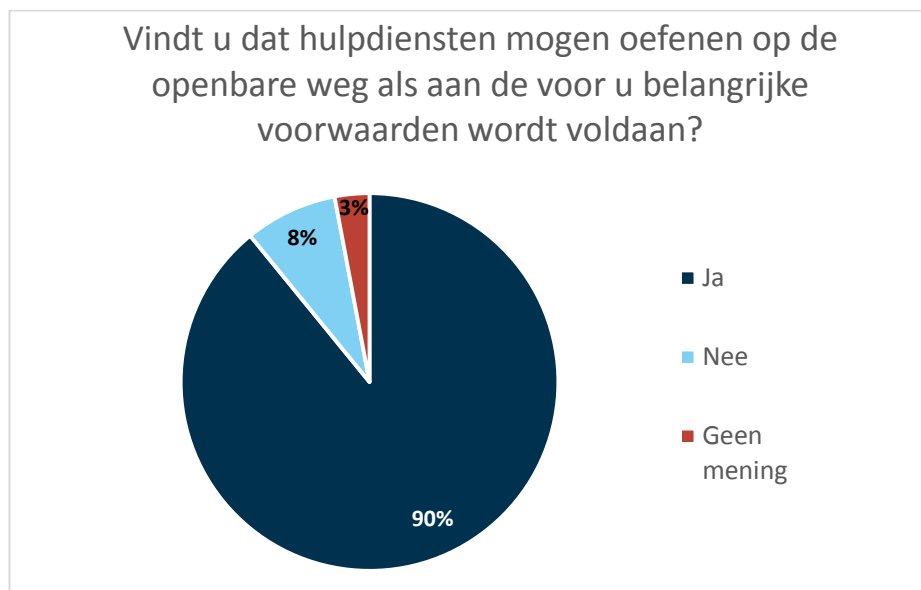


Figuur 27. Mening van respondenten over het oefenen op de openbare weg door hulpdiensten

Er is draagvlak onder de respondenten voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten, mits uit de pilotproef blijkt dat hulpverleners beter gaan rijden en dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid beperkt zijn (zie figuur 27). Het merendeel van de respondenten (81%, n=600) vindt namelijk dat het een goed idee is om hulpdiensten te laten oefenen op de openbare weg. Dit wordt bevestigd door het antwoord op de stelling dat oefenen op de openbare weg geen goed plan is in verband met de risico's. Hier is 70% (n=526) het mee oneens. Wel is een voorwaarde voor 82% (n=609) dat uit de pilot blijkt dat voorrangsvoertuigbestuurders beter gaan rijden en de gevolgen van het oefenen voor de verkeersveiligheid beperkt zijn.

Een meerderheid is van mening dat zij als weggebruiker beter leren omgaan met voorrangsvoertuigen wanneer hulpdiensten oefenen op de openbare weg (68%, n=502). Over de stelling dat het niet uit te leggen is als een hulpverleningsvoertuig met optische en geluidssignalen tijdens een oefensituatie een ongeval krijgt, zijn de meningen verdeeld. Van de respondenten geeft 37% (n=280) aan het niet eens te zijn met deze stelling, zij zijn van mening dat het wel uit te leggen is. Bijna eenzelfde percentage vindt dat het niet uit te leggen is (35%, n=256). Ruim een kwart van de respondenten staat hier neutraal tegenover.

Het draagvlak blijkt ook uit de vraag of de respondenten vinden dat hulpdiensten mogen oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen als aan de voor de respondenten belangrijke voorwaarden wordt voldaan. Zie figuur 28. De voorwaarden zijn nader uitgewerkt in de volgende paragraaf.



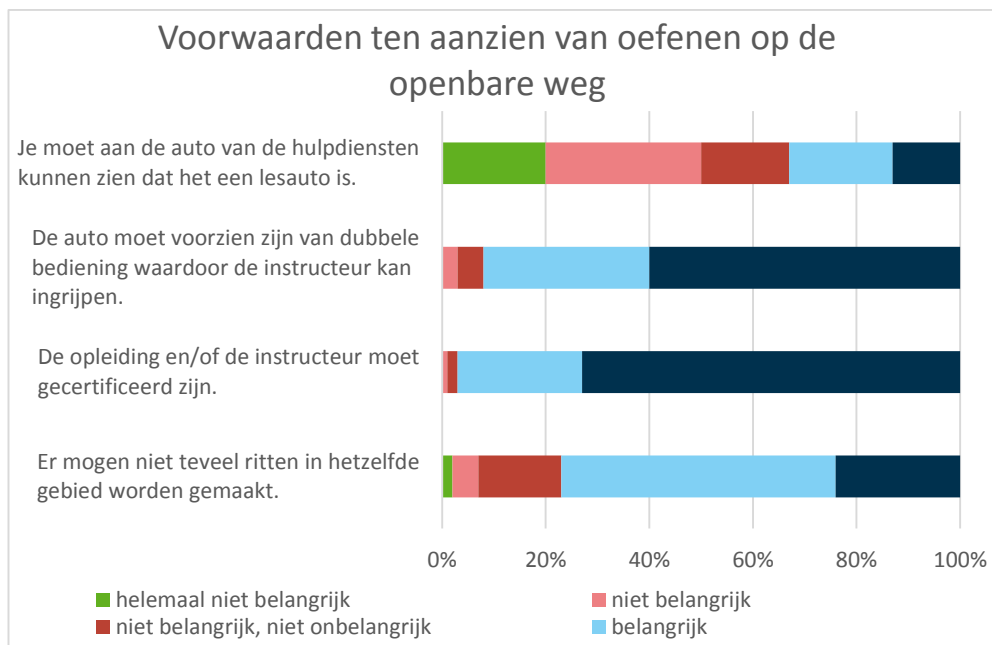
Figuur 28. Draagvlak onder respondenten voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten

Van de deelnemers aan de enquête is 90% (n=666) het hiermee eens. Hieronder worden de voorwaarden ten aanzien van het oefenen nader toegelicht.

#### 7.5.4 Voorwaarden ten aanzien van het oefenen op de openbare weg

Aan de respondenten is een viertal voorwaarden voorgelegd als het oefenen met voorrangsvoertuigen op de openbare weg mogelijk wordt. De respondenten konden vervolgens aangeven hoe belangrijk zij deze voorwaarden vonden.





Figuur 29. Mening van respondenten over voorwaarden ten aanzien van oefenen op de openbare weg

Uit figuur 29 blijkt dat het merendeel van de respondenten een gecertificeerde opleiding en/of instructeur en de aanwezigheid van dubbele bediening in het voertuig de belangrijkste voorwaarden vinden voor het oefenen op de openbare weg (gecertificeerde opleiding/instructeur: 97%, n=724, dubbele bediening: 92%, n=686). Een andere belangrijke voorwaarde volgens de respondenten is dat er niet teveel ritten in hetzelfde gebied worden gemaakt.

Over de voorwaarde dat het voertuig herkenbaar moet zijn als lesauto zijn de meningen wat meer verdeeld. Een derde van de respondenten vindt deze voorwaarde belangrijk of essentieel (33%, n=243), 17% staat er neutraal tegenover (n=125). De helft van de respondenten geeft aan deze voorwaarde (helemaal) niet belangrijk te vinden (50%, n=375). In de toelichting geven respondenten zelfs aan dat het niet wenselijk is om herkenbare lesvoertuigen in te zetten, omdat men denkt dat weggebruikers een lesauto minder serieus nemen en onverschilliger gaan reageren.

*“Het is volgens mij essentieel dat de voertuigen waarmee geoefend wordt NIET herkenbaar zijn als oefenauto. Anders gaan de ‘echte’ ritten hinder ondervinden van mensen die de kat eerst eens uit de boom kijken of het wel ‘echt’ is.”*

Verder hebben de respondenten de volgende voorwaarden genoemd bij het oefenen op de openbare weg met zwaailicht en sirene:

- > Er dient voorlichting over voorrangsvoertuigen aan weggebruikers te worden gegeven en ook in rijlessen dient er aandacht te zijn voor voorrangsvoertuigen.
- > Als er geoefend wordt op de openbare weg dan graag buiten files, spitsuren en nachtelijke uren.
- > Er dient een minimale leeftijd en rijervaring van bestuurders van voorrangsvoertuigen te worden vastgesteld (verder niet nader gespecificeerd).
- > Het is belangrijk dat de veiligheid van de omgeving en weggebruikers wordt gegarandeerd bij het oefenen op de openbare weg.
- > Ook gaven een aantal respondenten expliciet aan dat zij oefenen op de openbare weg belangrijk vinden omdat de bestuurders van hulpverleningsvoertuigen ervaring moeten opdoen in realistische situaties.

*“Het lijkt me vanzelfsprekend dat, wanneer de burger ook gewoon in een lesauto rijdt voor het behalen van zijn of haar rijbewijs, de bestuurders van auto's met sirenes dit ook onder voorwaarden kunnen doen.”*

Op basis van bovenstaande gegevens kan geconcludeerd worden dat er veel behoefte en draagvlak is voor het oefenen op de openbare weg. Studenten die niet mochten oefenen hadden dit wel graag gewild, studenten die wel oefenden vinden het een meerwaarde. Beide groepen studenten zijn van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten zijn van de rijopleiding van de hulpdiensten.

De instructeurs die trainingen gaven onder de vrijstelling van de pilot, vinden eveneens vrijwel allemaal dat het een standaard onderdeel van de opleiding zou moeten worden. Ook uit een algemene enquête onder rijinstructeurs en opleidingscoördinatoren blijkt er draagvlak aanwezig te zijn. Een zeer ruime meerderheid geeft aan behoefte te hebben aan het oefenen op de openbare weg omdat er onvoldoende andere alternatieven zijn. Verder vindt een grote meerderheid het oefenen een noodzakelijk onderdeel van een goede rijopleiding. Tevens is men van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen geen belasting vormt voor het totale oefenprogramma. Instructeurs en coördinatoren vinden het afdekken van juridische risico's, kwaliteitseisen stellen aan opleiding en rijinstructeurs, het niet verstoren van interventies van echte meldingen, het gebruik van dubbele bediening en het aanmelden van de rit bij de meldkamer de belangrijkste voorwaarden. Het minste draagvlak is er voor het herkenbaar uitvoeren van het voertuig als lesauto.

Onder weggebruikers is er ook veel draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen van hulpdiensten. Op dit moment denkt bijna een derde van de weggebruikers dat hulpdiensten in het algemeen mogen oefenen op de openbare weg. Ruim 90% van de weggebruikers vindt dat oefenen op de openbare weg mogelijk moet zijn, mits uit de pilot de meerwaarde voor rijvaardigheid en beperkte gevolgen voor de verkeersveiligheid blijken, én dat aan de voor de respondenten belangrijke voorwaarden wordt voldaan. Belangrijke voorwaarden zijn volgens weggebruikers certificering van opleiding en/of instructeur en dubbele bediening voor het lesvoertuig. Verder is men van mening dat er niet teveel ritten in hetzelfde gebied moeten worden gemaakt. Tot slot kan gesteld worden dat net als bij de instructeurs en coördinatoren er ook onder weggebruikers het minste draagvlak is voor de voorwaarde van herkenbaarheid van het voertuig als lesvoertuig.

# 8 Conclusies en discussie

## 8.1 Conclusies

De conclusies van dit onderzoek zijn weergegeven in het antwoord op de hoofdvraag:

*Wat zijn de voor- en nadelen van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens rijopleidingen ten opzichte van rijopleidingen waarin dit niet mogelijk is?*

Uit de pilot is gebleken dat er zeer veel behoefte is aan oefenen op de openbare weg en dat het draagvlak onder alle partijen, waaronder studenten, opleiders, regio's/eenheden en weggebruikers, groot is. De branches zullen na bekendmaking van de resultaten van dit evaluatieonderzoek nog een officieel standpunt innemen. Tijdens de pilot is niet gebleken dat het oefenen met optische en geluidssignalen grote risico's met zich meebrengt voor de voorrangsvoertuigbestuurder en overige weggebruikers. Er hebben zich tijdens de pilotperiode geen ongelukken met het voorrangsvoertuig voorgedaan, ondanks dat er 6600 ritten zijn gemaakt en dat er gedurende circa 645 uur is gereden met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

Deelnemers uit de experimentgroep die oefenden op de openbare weg blijken in de simulatorrit, die gebruikt is om de rijvaardigheid te meten, significant beter te rijden dan deelnemers uit de controlegroep. Ook instructeurs melden een verbetering van de rijvaardigheid van studenten door het oefenen.

Nederland zou, indien besloten wordt tot een structurele vrijstelling, geen uitzondering zijn in Europa. Als bovendien aan de behoefte om realistisch te oefenen met optische en geluidssignalen invulling wordt gegeven, kunnen andere (wellicht ongewenste) alternatieven van oefenen (zoals het rijden zonder optische en geluidssignalen, maar je gedragen alsof je ze voert) worden beperkt. Wel wordt door instructeurs, coördinatoren en weggebruikers gevraagd om voorwaarden te verbinden aan het oefenen, waaronder een certificeringssysteem voor opleiders en/of instructeurs en het verplicht uitvoeren van voertuigen met dubbele bediening. Daarnaast dient overlast voor de omgeving en inzet op daadwerkelijke meldingen te worden voorkomen.

Indien besloten wordt tot een structurele toestemming voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, en hieraan kwaliteitscriteria voor de opleider en/of instructeur worden verbonden, dient nog wel nader te worden uitgewerkt hoe de kwaliteit van de rijopleider/instructeur bepaald en geborgd wordt. Het al eerder genoemde en aan het Ministerie gerapporteerde competentieprofiel is hiervoor een solide uitgangspunt.

De hoofdvraag is beantwoord met behulp van de volgende deelvragen.

### **1. Hoe wordt in de huidige praktijk omgegaan met oefenen op de openbare weg?**

In de rijopleidingen van hulpdiensten worden verschillende didactische werkvormen gebruikt. Zo wordt er theoretisch onderricht gegeven, wordt er geoefend op een oefenterrein of in een simulator en op de openbare weg zonder gebruik te maken van optische en geluidssignalen. Omdat echter het anticiperen op andere weggebruikers, besluitvaardig en voorspelbaar rijden en het presteren onder tijdsdruk slechts beperkt met de genoemde werkvormen kan worden aangeleerd, wordt het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

door veel opleiders noodzakelijk geacht voor het aanleren van alle competenties. Dit was tot voor kort juridisch niet mogelijk. Als gevolg hiervan werd er door opleiders gezocht naar mogelijkheden om toch realistisch te kunnen oefenen. Zo waren er bepaalde opleiders die claimden een individuele ontheffing van de overheid te hebben. Verder werd er feitelijk zonder optische en geluidssignalen gereden, maar werd wel afgeweken van het RVV alsof de signalen aan stonden. Ook werden fictieve meldingen aangemaakt in de meldkamer, werd meegereden op een daadwerkelijke melding zonder uiteindelijk ter plaatse te gaan, of werd bij een daadwerkelijke melding tegelijkertijd getraind en uitgerukt.

Een internationale quickscan leert dat er in een aantal West-Europese landen wisselend wordt omgegaan met het gebruik van optische en geluidssignalen bij het opleiden en oefenen van hulpdiensten. De Belgische ambulance en brandweer oefenen niet op de openbare weg, terwijl de politie in België dit wel doet. In Groot-Brittannië oefent de brandweer op de openbare weg met optische en geluidssignalen. In Zweden werd in het verleden op de openbare weg geoefend, maar dit is gestopt na maatschappelijke onrust na een ongeval.

De vier organisaties die op dit moment onder de afgegeven tijdelijke vrijstelling in de pilot oefenen in hun rijopleiding, geven aan positief te zijn over het oefenen op de openbare weg.

## **2. Welke voortgang is er geboekt in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014 in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en instructeurs in verband met het gebruik van de vrijstelling?**

In de afgelopen twee jaar zijn een aantal stappen gezet richting eenheid in en kwaliteitseisen voor rijopleidingen van de hulpdiensten. Onder zowel branches, regio's, eenheden, opleiders en instructeurs is er zeer veel draagvlak om de grote geconstateerde verschillen in aard en wijze van opleiden te beperken. Er zijn een competentieprofiel voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig en bekwaamheidseisen voor de opleider opgesteld. Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie en Defensie hebben het competentieprofiel geaccordeerd. In de lopende projecten van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen wordt ook in de nabije toekomst verder gewerkt aan eenheid door het afstemmen en actualiseren van brancherichtlijnen en het ontwikkelen van een richtinggevend kader voor bestuurders van voorrangsvoertuigen<sup>61</sup>. Een noodzakelijke, nog uit te voeren stap is het borgen hoe bepaald wordt of een opleider en/of instructeur voldoet aan de opgestelde eisen en of het volgen van de rijopleiding leidt tot het voldoen aan het competentieprofiel van de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig. Ontwikkeling van een wijze van borging, bijvoorbeeld in de vorm van certificering, is noodzakelijk indien men de kwaliteit van rijopleidingen en rijinstructeurs/opleiders wil waarborgen. Het meten van de competenties van de studenten en het periodiek onderhoud ervan is daarbij een aandachtspunt.

## **3. In hoeverre heeft het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen tijdens de pilot geleid tot verkeersongevallen?**

Tijdens de pilot hebben bijna 3000 studenten in totaal 6600 ritten gemaakt, wat leidde tot circa 645 uur aan oefenritten. Dit is een toename van circa 0,62 procent op het totaal aantal geschatte uren dat in de pilotperiode met optische en geluidssignalen is gereden ten behoeve van de reguliere uitruk van brandweer, politie en ambulance. Er hebben zich in de pilotperiode tijdens het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen geen ongevallen voorgedaan met het voorrangsvoertuig. Wel waren er vier incidenten waarbij twee weggebruikers na het passeren van het voorrangsvoertuig een lichte aanrijding met

---

<sup>61</sup> Het richtinggevend kader is een soort multidisciplinaire gedragscode hoe voorrangsvoertuigbestuurders zich op de weg behoren te gedragen.

beperkte materiële schade kregen. Hierbij vielen geen gewonden. Er is in totaal vier maal een ingreep gedaan door een instructeur.

Vrijwel alle studenten en instructeurs geven aan zich tijdens het oefenen voortdurend veilig te hebben gevoeld. Volgens bijna alle instructeurs is de verkeersveiligheid als geheel verbeterd door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De instructeurs zijn vrijwel unaniem in hun mening dat oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg veilig is, mits het goed wordt uitgevoerd.

#### **4. Zijn studenten door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg beter voorbereid op hun taak?**

Deelnemers die oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen halen, in tegenstelling tot de deelnemers die niet hebben geoefend op de openbare weg, in de simulatorstudie significant hogere scores op de gehele rit, op positie op de weg en snelheid over de gehele rit en op drie van de acht deelscores voor de scenario's.

Als de deelnemers gevraagd wordt hun eigen rijvaardigheid te beoordelen, wordt er geen positief of negatief verschil gevonden tussen de experimentele groep en de controlegroep. Ook blijkt er nauwelijks samenhang tussen de scores die gegeven worden door de instructeurs in de simulatorrit en de eigen beoordeling van de simulatorrit door de student. Vrijwel alle instructeurs zijn van mening dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen meerwaarde heeft gehad voor de rijvaardigheid van de studenten, dat studenten beter in staat zijn om te anticiperen op medeweggebruikers en dat ze beter voorbereid zijn op hun taak als voorrangsvoertuigbestuurder. Een ruime meerderheid van de instructeurs vindt daarnaast dat door het oefenen met optische en geluidssignalen studenten verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Instructeurs vinden op basis van hun ervaringen tijdens de pilot en in de periode voorafgaand aan de pilot, dat het oefenen op de openbare weg effectief is voor het aanleren van kennis, gedrag en vaardigheden.

#### **5. In hoeverre is er sprake van behoefte aan en draagvlak voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen?**

Er is veel behoefte en draagvlak voor het oefenen op de openbare weg, zowel onder studenten die geoefend hebben als onder studenten die niet mochten oefenen maar dit wel graag hadden gewild. Studenten die oefenden op de openbare weg vinden dit een meerwaarde, beide groepen studenten zijn van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg een standaard onderdeel zou moeten zijn van de rijopleiding van de hulpdiensten. Ook de instructeurs die trainingen gaven onder de vrijstelling van de pilot, vinden op basis van hun ervaringen tijdens de pilot vrijwel allemaal dat het een standaard onderdeel van de opleiding zou moeten worden.

Uit een algemene enquête onder rijinstructeurs en opleidingscoördinatoren blijkt het draagvlak zeer groot. Een zeer ruime meerderheid geeft aan behoefte te hebben aan het oefenen op de openbare weg omdat er onvoldoende andere alternatieven zijn. Ook vindt een grote meerderheid het oefenen een noodzakelijk onderdeel van een goede rijopleiding en is men van mening dat het oefenen met optische en geluidssignalen geen belasting vormt voor het totale oefenprogramma. Instructeurs en coördinatoren vinden het afdekken van juridische risico's, kwaliteitseisen stellen aan opleiding en rijinstructeurs, het niet verstoren van interventies van echte meldingen, het gebruik van dubbele bediening en het aanmelden van de rit bij de meldkamer de belangrijkste voorwaarden. Het minste draagvlak is er voor het herkenbaar uitvoeren van het voertuig als lesauto.

Ook onder weggebruikers is er veel draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen van hulpdiensten. Ruim 90 procent van de weggebruikers vindt dat oefenen op de openbare weg mogelijk moet zijn, mits uit de pilot blijkt dat het een meerwaarde vormt voor de rijvaardigheid, er beperkte gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn en dat aan de voor de respondenten belangrijke voorwaarden wordt voldaan. Belangrijke voorwaarden zijn volgens weggebruikers certificering van de opleiding en/of instructeur en

dubbele bediening in het lesvoertuig. Verder is men van mening dat er niet te veel ritten in hetzelfde gebied moeten worden gemaakt. Net als bij de instructeurs en coördinatoren is er ook onder weggebruikers het minste draagvlak voor de voorwaarde van herkenbaarheid van het voertuig als lesvoertuig.

## 8.2 Discussie

De discussie over het al dan niet toestaan van het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen werd door voor- en tegenstanders gevoerd op basis van aannames en onderbuikgevoelens. Feitelijke cijfers over (on)veiligheid, het effect op de rijvaardigheid en behoefte/draagvlak ontbraken. Door de uitgevoerde pilot zijn dergelijke cijfers over deze aspecten inmiddels wel verzameld.

De opleidingsinstituten die onder de vrijstelling reden hebben logischerwijs belang bij bepaalde uitkomsten. Door de onafhankelijke positie van het IFV was het mogelijk dit evaluatieonderzoek los van bestaande belangen van opleiders uit te voeren.

Tijdens de pilot hebben er tijdens het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen geen ongevallen voorgedaan met het voorrangsvoertuig. Hierdoor was een vergelijking met ongevalskansen tijdens het rijden in de praktijk niet mogelijk. Dat er tijdens de pilot geen ongevallen met het voorrangsvoertuig hebben plaatsgevonden, wil overigens niet zeggen dat er geen ongevallen *kunnen* plaatsvinden. Het ontbreken van ongevallen na het maken van ruim 6600 ritten gedurende 645 uur, ontkracht echter wel het heersende gevoel dat het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg in oefensituaties extreem gevaarlijk zou zijn. De ingrepen die door de instructeurs tijdens de oefenritten gedaan zijn om aanrijdingen te voorkomen, onderstrepen het belang van de aanwezigheid van dubbele bediening op het 'oefenvoertuig' en een instructeur in het voertuig tijdens de eerste (oefen)ervaringen die een student op doet met het rijden met optische en geluidssignalen. Wel hebben er enkele secundaire ongevallen (tussen andere weggebruikers, na het passeren van het voorrangsvoertuig) plaatsgevonden. De opleiders meldden dat ook in het verleden, bij het oefenen zonder signalen, secundaire ongevallen hebben plaatsgevonden. Door gebrek aan registratie zijn de gegevens echter niet met elkaar te vergelijken.

Het simulatoronderzoek is uitgevoerd om op een zo wetenschappelijk mogelijke wijze het effect van het oefenen op de rijvaardigheid te bepalen. Door het simulatoronderzoek was het mogelijk niet alleen het gerapporteerde gedrag (door studenten en/of instructeurs) te meten maar ook het feitelijke gedrag. Het blind beoordelen van de beelden uit het simulatoronderzoek door de instructeurs voorkwam (on)bewuste beïnvloeding van de onderzoeksresultaten. Door twee instructeurs van verschillende opleidingsinstituten samen de beelden te laten beoordelen, en een maximum geaccepteerd verschil vast te leggen tussen deze twee beoordelingen, werd de beoordeling zo objectief en consistent mogelijk uitgevoerd. Een overschrijding van het geaccepteerd verschil vond plaats in 6,5 procent van de beoordelingen van de scenario's (n=111 van de 1704<sup>62</sup> beoordeelde scenario's), 4,2 procent van de beoordelingen van snelheid over de rit (n=9 van de 213) en 8,0 procent van de beoordelingen van positie op de weg over de rit (n=17 van de 213). In alle gevallen kwamen beide instructeurs tot overeenstemming over de uiteindelijke, definitieve score. Binnen dit simulatoronderzoek was er sprake van enkele beperkingen. Zo was het aanbod van studenten in de controlegroep beperkt: de opleiders wilden immers van de vrijstelling gebruikmaken en niet langer studenten het oefenen op de openbare weg onthouden. Een

---

<sup>62</sup> Berekening: 213 deelnemers keer 8 scenario's.

andere beperking was dat de opleidingen niet exact identiek waren. Bij de Politieacademie is er behalve het verschil in oefenen op de openbare weg, ook een verschil in de rijopleiding: bij de overgang naar het oefenen onder de vrijstelling is de opleiding op onderdelen aangepast. Bij de brandweer kon BOCAS geen controlegroep aanleveren, omdat zij ook voor de vrijstelling al oefenden op de openbare weg. Om die reden is voor de minst slechte oplossing gekozen: een controlegroep van een andere brandweeropleider, die niet oefent op de openbare weg. Uiteraard zijn de opleidingen van beide opleiders (buiten het oefenen op de openbare weg) niet volledig identiek, wat methodologisch gezien niet gewenst is. Wat het effect hiervan is voor de conclusies, is helaas niet vast te stellen.

Analyses per discipline zijn niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van een statistisch voldoende grote deelname uit de disciplines brandweer (controlegroep) en ambulance (controle- en experimentele groep). Het is jammer dat het niet gelukt is vanuit deze disciplines voldoende respondenten aan te leveren. Dit zou van meerwaarde zijn geweest voor het onderzoek. Wel zijn de resultaten op discipline-niveau verstrekt aan de pilotdeelnemers als managementinformatie ten behoeve van ontwikkeling van hun eigen opleidingen.

Studenten rijden een simulator die nooit 100 procent de werkelijkheid benadert: men is zich bewust van het feit dat men deelneemt aan een onderzoek. Ook wijkt het besturen van een simulator af van een daadwerkelijk voertuig. Dit is echter voor zowel de controlegroep als de experimentele groep gelijk en kan daardoor geen verklaring zijn van gevonden verschillen. De methode van beoordelen (onder andere 5-puntsscores op de scenario's, 10-puntsscores op positie en snelheid en het meewegen van ongevallen door het scoren van 0 punten op de overige scenario's) is bewust gekozen. Uiteraard blijven dit methodologische keuzes, die ook anders gemaakt hadden kunnen worden. Verder is ook de huidige omgang met ongevallen bewust gekozen: het veroorzaken van een aanrijding is ernstig en dient om die reden zwaar mee te wegen in de totaalscore. Hier is mede voor gekozen omdat het doel van de spoedrit, namelijk het bereiken van de locatie waar hulp verleend moet worden, bij het betrokken raken bij een ongeval niet wordt gehaald. Daarnaast waren onderzoekers en pilotdeelnemers bij de bepaling van de methode het er over eens dat iemand die weliswaar slecht rijdt maar veilig overkomt, een hogere score dient te krijgen dan iemand die halverwege een aanrijding krijgt. Wel zijn volledigheidshalve alternatieve keuzes rondom het omgaan met gemiste scenario's als gevolg van aanrijdingen en afwijken van de route onderzocht. Deze zijn opgenomen in bijlage 9. Hieruit blijkt dat ook andere, alternatieve keuzes rondom aanrijdingen en afwijken van de route niet leiden tot een grote verschuiving in de uitkomsten en conclusies.

Tenslotte zijn in de simulator een beperkt aantal gecontroleerde situaties aangeboden, die weliswaar regelmatig voorkomen, maar lang niet alles dekken wat er in de realiteit kan gebeuren.

Een belangrijk pluspunt van dit evaluatieonderzoek is dat het draagvlak en de behoefte om te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg via vragenlijstonderzoeken breed is beschouwd: de mening van alle stakeholders – zoals hulpverleners, instructeurs, werkgevers, brancheorganisaties en overige weggebruikers – is onderzocht. Een sterkte van dit onderzoek is dat niet alleen is gekeken naar de algemene visie hierop, maar dat ook specifiek instructeurs en studenten die ervaring hebben met het oefenen op de openbare weg zijn bevestigd. Hun standpunt is, naar verwachting, gebaseerd op ervaring. Hierin schuilt echter ook een valkuil: ervaringen kunnen gekleurd worden vanuit een vooropgezet standpunt dat rijden op de openbare weg goed is.

Het is mogelijk dat er een bepaalde mate van zelfselectie is opgetreden in de vragenlijstonderzoeken, waarbij personen met een bepaalde interesse in het onderwerp of een uitdrukkelijke mening eerder geneigd waren de enquête in te vullen. Aangezien in ieder geval van de coördinatoren de meerderheid van de onderzoekspopulatie de enquête heeft ingevuld, kan ervan uit worden gegaan dat het verkregen beeld representatief is voor de gehele populatie.

Met dit evaluatieonderzoek zijn de argumenten over het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg van voor- en tegenstanders voorzien van feitelijk cijfermateriaal. De discussie omtrent dit thema kan daardoor minder op gevoel en meer op feitelijkheden gevoerd worden. Het is daarbij opvallend dat vrijwel alle resultaten de keuze, om ook in de toekomst te oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen, ondersteunen: er hebben geen ongevallen met het voorrangvoertuig plaatsgevonden, studenten die geoefend hebben op de openbare weg met optische en geluidssignalen scoren hoger in het simulatoronderzoek en onder alle stakeholders is er sprake van behoefte aan en draagvlak voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.



# 9 Bronnenlijst

Aanrijdtijden van de politie (2012, augustus 21). Opgehaald van Bigwobber: Wie vraagt krijgt meer: <http://www.bigwobber.nl/2012/08/21/aanrijdtijden-van-de-politie/>

Aanwijzing Verkeersongevallen (2014, oktober 28). Opgehaald van Officiële bekendmakingen: *Aanwijzing Verkeersongevallen*: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-4861.html>

Alferdinck, J., Drullman, R., Griffioen, H. & Martens, M. (2004). *Voorrangssignalen opnieuw belicht*. Soesterberg: TNO.

Ambulancezorg Nederland (2013). *Ambulances in-zicht 2012*. Zwolle: Ambulancezorg Nederland.

Brandweer Amsterdam-Amstelland (2014). *Jaarverslag 2013 Brandweer Amsterdam-Amstelland*. Amsterdam: Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2013). *Brandweerstatiiek 2012*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Colk, H. van der & Wesemann, P. (1981). *Verlenging van de geldigheidsduur van rijbewijzen. Een beschouwing over de effecten op de verkeersveiligheid*. Voorburg: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Craen, S. de (2010). *The X-factor. Can calibration explain the high crash risk of young novice drivers?* Delft: TU Delft.

Groenewegen - Ter Morsche, K., Dikkenberg, R. van den & Rossum, W. van (2013). *Rijopleidingen van de hulpdiensten: op weg naar eenduidigheid*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.

Groenewegen - Ter Morsche, K., Dikkenberg, R. van den, Oberijé, N., Roos, N., Rossum, W. van & Wolfs, L. (2014). *De weg naar eenheid nader bekeken*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.

Groenewegen - Ter Morsche, K., Dikkenberg, R. van den, Rossum, W. van & Bangoer, M. (2012). *Weggebruikers met voorrang benaderd*. Arnhem: Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid.

Hattem, J. van, Vermeulen, W. & Mak, P. (2009). *Verkeersveiligheidsaspecten van voorrangsvaertuigen*. Delft: Dienst Verkeer en Scheepvaart.

High Speed Driver Advisory Group (2008). *Code of Practice: Provision of High Speed Driver Training*. Joint Emergency Services.

Opstelten, I. (2012, januari 18). *Antwoord van Minister Opstelten op kamervragen van het lid Van Raak Tweede Kamer der Staten-Generaal; Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden*. Den Haag.

Politie Nederland (2011). *Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie*. Politie Nederland.

Raak, R. van (2011, november 7). *Kamervragen van het lid Van Raak (SP) over trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen Tweede Kamer der Staten-Generaal; Vragen gesteld door de leden der Kamer*. Den Haag.

#### *Interviews*

Albertsson, P. (2014). *Ervaringen met oefenen op de openbare weg in Zweden* (N. Roos, interviewer).

Allemeersch, D. (2014). *Ervaringen met oefenen op de openbare weg in België* (N. Roos, interviewer).

Benson, D. (2013). *Ervaringen met oefenen op de openbare weg in Groot-Brittannië* (N. Roos, interviewer).

Delombaerde, L. (2013). *Ervaringen met het oefenen op de openbare in België* (N. Roos, interviewer).

Thienen, P. van (2013). *Ervaringen met oefenen op de openbare weg in België* (N. Roos, interviewer).

Wallace, G. (2013). *Ervaringen met oefenen op de openbare weg in Groot-Brittannië* (N. Roos, interviewer).

# Bijlage 1 Vrijstelling



## **Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 25 maart 2013, kenmerk RWS-2013/393, houdende tijdelijke gelijkstelling met openbare diensten in de zin van artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, en verlening van tijdelijke vrijstelling van bepalingen van het RVV 1990 ten behoeve van het trainen met optische en geluidssignalen op de weg**

*Datum: 25 maart 2013*

*Nummer: RWS-2013/393*

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, en de artikelen 29, eerste lid, en 31 van het RVV 1990;

Besluit:

### **Artikel 1**

De Politieacademie te Apeldoorn, de Academie voor Ambulancezorg te Harderwijk, het Brandweer Opleidingscentrum BOCAS te Badhoevedorp en de opleidingsschool van de Koninklijke Marechaussee te Oirschot worden met toepassing van artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, voor zover zij training geven met optische en geluidssignalen op de weg, gelijkgesteld met openbare diensten.

### **Artikel 2**

Van het bepaalde in artikel 29, eerste lid, en artikel 31 van het RVV 1990, worden, ten behoeve van het trainen met gebruik van blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn op wegen, vrijgesteld:

- a. de Politieacademie te Apeldoorn;
- b. de Academie voor Ambulancezorg te Harderwijk;
- c. het Brandweer Opleidingscentrum BOCAS te Badhoevedorp, voor zover het centrum trainingen verzorgt voor brandweerpersoneel bij de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland;
- d. de opleidingsschool van de Koninklijke Marechaussee te Oirschot.

### **Artikel 3**

1. Aan deze vrijstelling is de verplichting verbonden dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig de gedragsregels genoemd in artikel 3, vierde lid, van de Regeling optische geluidssignalen 2009 en de richtlijnen genoemd in artikel 3, eerste lid, van die regeling in acht neemt.
2. Voorts gelden de volgende aan de vrijstelling verbonden verplichtingen:
  - a. de training wordt vooraf aangemeld bij de meldkamer van het betrokken gebied en niet uitgevoerd dan na verkregen toestemming van die meldkamer;
  - b. het motorrijtuig is uitgerust met de signalen, bepaald in artikel 5 of 7 van de Regeling optische en geluidssignalen 2009;
  - c. indien de training plaatsvindt in een motorrijtuig waarvoor rijbewijs B verplicht is, voldoet het motorrijtuig aan de eisen gesteld in artikel 8, onder a en b, van het Reglement rijbewijzen en
  - d. indien de training plaatsvindt in een motorrijtuig waarvoor rijbewijs C of D verplicht is, voldoet het motorrijtuig aan de eisen gesteld in artikel 9, eerste lid, onder a en b, van het Reglement rijbewijzen.

### **Artikel 4**

Aan de vrijstelling is bovendien de verplichting verbonden vóór 1 oktober 2014 verslag uit te brengen aan de minister van Infrastructuur en Milieu van:

- a. het aantal verkeersongevallen tijdens de opleiding van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014, gecategoriseerd naar ernst van het verkeersongeval en naar de verleende vrijstelling op grond van het RVV 1990;



- b. een evaluatie onder studenten en cursisten, gericht op het effect van het trainen met optische en geluidssignalen op de beroepspraktijk;
- c. de voortgang die kan worden aangetoond in de periode van 1 april 2013 tot en met 31 augustus 2014 in het proces om kwaliteitscriteria vast te stellen voor opleiding en docenten in verband met het gebruik van de in artikel 2 bedoelde vrijstelling.

#### **Artikel 5**

In geval van het niet-voldoen aan een of meer van de verplichtingen, genoemd in de artikelen 3 en 4, kan de minister dit besluit geheel of gedeeltelijk intrekken.

#### **Artikel 6**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 2013 en vervalt met ingang van 1 april 2015.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
namens deze,  
de Directeur Wegverkeersmanagement,  
R.P.J.M. Salden*

#### **Bezwaar**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister/de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Indien een bezwaarschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het bezwaarschrift zijn woonplaats heeft.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. de gronden van het verzoek.

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het bezwaarschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit waarop het geschil betrekking heeft, overgelegd. Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een verzoek om voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De griffier van de betrokken rechtbank wijst de verzoeker na de indiening van diens verzoek op de verschuldigdheid van het griffierecht en bericht de verzoeker binnen welke termijn en op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.



## TOELICHTING

Op dit moment wordt het gebruik van blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn (hierna: optische en geluidssignalen) door politie, ambulance, Koninklijke Marechaussee en brandweer beperkt tot de vervulling van een dringende taak. Dit volgt uit artikel 29, eerste lid juncto artikel 31 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (hierna: regeling) is in artikel 2 bepaald dat slechts sprake is van een dringende taak in geval van:

- a. een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt;
- b. het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
- c. een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

### Aanleiding uitbreiding en basis voor uitwerking

Ten aanzien van het gebruik van de optische en geluidssignalen heeft het lid Van Raak (SP) van de Tweede Kamer op 7 november 2011 aan de Minister van Veiligheid en Justitie en de Minister van Infrastructuur en Milieu vragen gesteld. Deze vragen hadden betrekking op de mogelijkheid om te trainen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. In antwoord op deze vragen is door genoemde ministers toegezegd te zullen bezien hoe de regeling dient te worden aangepast zodat er een formele grondslag komt voor het trainen met optische en geluidssignalen op de weg voor politie, brandweer en ambulance (Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 1156).

De opleidingsinstituten voor politie-, ambulance- en brandweerpersoneel (de Politieacademie te Apeldoorn, de Academie voor Ambulancezorg te Harderwijk, de opleidingsschool van de Koninklijke Marechaussee te Oirschot en het Brandweer Opleidingscentrum BOCAS te Badhoevedorp) hebben vervolgens bevestigd het enkele gebruik van optische en geluidssignalen bij het vervullen van de dringende taken te beperkt te vinden. Ze hebben aangegeven op de weg training te willen geven in het rijden met optische en geluidssignalen. In het antwoord van de hiervoor genoemde ministers wordt tegemoetgekomen aan de wens om op de weg met optische en geluidssignalen te trainen. Daarbij is aangegeven dat de geldende gedragsvoorschriften bij het trainen met gebruik van optische en geluidssignalen op de weg strikt moeten worden nageleefd, om het risico op ongelukken zoveel mogelijk uit te sluiten. Omdat de verkeersveiligheid in het geding kan zijn, wordt in een proeffase, die zo kort mogelijk zal duren, niet de regelgeving aangepast, maar wordt gebruikgemaakt van de instrumenten van gelijkstelling (in dit geval: gelijkstelling met openbare diensten) en vrijstelling (in dit geval: vrijstelling van bepalingen gesteld krachtens de Wegenverkeerswet 1994). Zowel met het oog op de bewaking van de verkeersveiligheid in de proeffase als passend bij het instrument van de vrijstelling is terughoudendheid aangewezen. Dat wil zeggen dat niet iedereen die een opleiding of training in rijvaardigheid verzorgt, kan deelnemen, maar slechts aangewezen instituten die in ieder geval zelf een hoofdrol hebben in de (initiële) opleiding. Beperking in tijd en werkingssfeer is des te belangrijker, nu in deze eerste fase ook de ontwikkeling van kwaliteitscriteria voor opleiding en docenten meeloopt. De beperking in tijd voorkomt tevens concurrentievervalsing: voor een korte proeffase heeft het immers geen zin te streven naar uitbreiding van het aanbod van opleidingen, laat staan dat het goed mogelijk is om die ook daadwerkelijk te realiseren. Op dit moment kan overigens nog niets worden gezegd over de werkingssfeer van regelgeving die de gelijkstelling en vrijstelling eventueel zal opvolgen. Zo zal bij het bepalen van de reikwijdte van een toekomstige faciliteit in de regelgeving bijvoorbeeld een rol kunnen spelen dat burgers, die immers niet weten dat het om een opleiding gaat, gerechtvaardigde verwachtingen zouden moeten kunnen ontleenen aan de handlungsbevoegdheid als politiefunctaris van inzittenden van een politievoertuig dat optische en geluidssignalen voert. Daarom kan mogelijk ook in een vervolg op de proef niet iedere opleider voor die faciliteit in aanmerking komen.

### Vrijstelling en gelijkstelling

Op grond van artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet kan de minister van Infrastructuur en Milieu aan openbare diensten of daarmee gelijkgestelde diensten vrijstelling verlenen van het bepaalde krachtens voornoemde wet. Het RVV 1990 is een vastgesteld besluit krachtens de Wegenverkeerswet. Een openbare dienst is een instelling waarop een overheersende invloed door de overheid kan worden uitgeoefend of een instelling belast met een taak die van algemeen belang is. De Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg, het Brandweer Opleidingscentrum BOCAS te Badhoevedorp en de opleidingsschool van de Koninklijke Marechaussee te Oirschot zijn opleidingsinstituten die de opleiding voor respectievelijk politie-, ambulance- en brandweerpersoneel en personeel



voor de Koninklijke Marechaussee in totaliteit verzorgen, zodat sprake is van een kwalitatief samenhangend opleidingspakket. Deze opleidingscentra zijn daarmee belast met een taak die van algemeen belang is, namelijk het opleiden van personeel voor deze vier hulpverleningsdiensten. De minister van Infrastructuur en Milieu stelt deze opleidingsinstituten daarom gelijk met een openbare dienst op grond van artikel 147, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, om hen vervolgens vrijstelling te verlenen van artikel 29, eerste lid en 31 van het RVV 1990 voor het trainen met gebruik van blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn op wegen. Deze vrijstelling geeft daarmee uitvoering aan de door de ministers gedane toezegging aan de Tweede Kamer. Trainingen die volledig onder de regie van de genoemde instituten worden uitgevoerd, vallen onder de vrijstelling. Met inachtneming van de hiervoor al genoemde noodzakelijke beperkingen in de werkings sfeer van de proef kan door het deelnemen van genoemde opleidingsinstituten een goed inzicht worden verkregen of gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn waar te nemen.

## Huidige situatie en ontwikkeling

Op dit moment wordt rijden met optische en geluidssignalen veelal met gebruikmaking van theorie en simulator tijdens de opleiding behandeld. Ingevolge artikel 31 van het RVV 1990 is het verboden om optische en geluidssignalen anders te gebruiken dan in paragraaf 12 van het RVV 1990 is bepaald. In deze paragraaf wordt het trainen met optische en geluidssignalen niet genoemd, waardoor het volgens de wet niet is toegestaan met optische en geluidssignalen te trainen op de weg. Het niet kunnen trainen met optische geluidssignalen wordt door de genoemde opleidingsinstituten als een lacune in de opleiding gezien.

De genoemde opleidingsinstituten hebben aangegeven de huidige situatie met het oog op de verkeersveiligheid veranderd te willen zien. Hiervoor worden verschillende redenen aangegeven. Ze vinden het belangrijk dat op uniforme wijze met optische en geluidssignalen wordt gereden. Dat is nu moeilijk te bereiken, omdat collega's het elkaar aanleren. Er vindt op dit moment zogenaamd 'training on the job' plaats. Hoewel er brancherichtlijnen zijn, ontstaan door het 'trainen on the job' alsnog snel verschillen in de wijze waarop met optische en geluidssignalen gereden wordt. Dit is het gevolg van het verschil in aanleren door verschillende collega's. Wanneer het rijden met optische en geluidssignalen wordt opgenomen in het curriculum van de opleiding, is er veel beter toezicht op te houden dat op een eenduidige wijze rijden met de signalen wordt aangeleerd. Daarnaast vinden de opleidingsinstituten het belangrijk dat het rijden met optische en geluidssignalen wordt aangeleerd door daartoe opgeleide mensen en dat er voldoende waarborgen zijn voor het trainen op een zo veilig mogelijke wijze. De opleidingsinstituten kunnen deze waarborgen bieden. Zij hebben aangegeven de gedragsregels verder op elkaar af te stemmen. Dit vindt plaats door het verder aanvullen van de regels ten aanzien van het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Gedurende de looptijd van de proef zal hieraan worden gewerkt. Daarnaast zullen de eisen aangaande de kennis van bestuurders van voorrangsvoertuigen omtrent hun positie en optreden in het verkeer nog worden aangescherpt.

## Nut en noodzaak

Training met optische en geluidssignalen op de weg is nodig, omdat het specifieke rijvaardigheden vergt die niet volledig kunnen worden aangeleerd door het rijden zonder de signalen. Ook rijsimulators kunnen het rijden op de weg met optische en geluidssignalen niet volledig nabootsen. Een bestuurder van een voorrangsvoertuig dient assertief te leren rijden en adequaat te reageren op het gedrag van andere weggebruikers die onvoorspelbaar gedrag kunnen vertonen bij een naderend voorrangsvoertuig. Met assertief rijgedrag wordt bedoeld het gebruiken van het voorrangsvoertuig op een zodanige manier dat het rijgedrag van andere weggebruikers wordt beïnvloed, zodat een soepele, veilige en waar nodig snelle doorgang van het voorrangsvoertuig door het verkeer mogelijk wordt. Het is daarom nuttig tijdens de opleiding met het rijden met optische en geluidssignalen te trainen om deze specifieke rijvaardigheid aan te leren.

Verder volgt uit een tweetal onderzoeken naar het gebruik van voorrangsignalen dat de huidige 'training on the job' eigenlijk een ongewenste situatie is.<sup>1</sup> Het rijden met optische en geluidssignalen kan voor veel stress zorgen bij de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Deze stress tezamen met onvoldoende praktijkervaring kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. Dit is een onaanvaardbare situatie en vraagt om maatregelen. Door het trainen met optische en geluidssignalen op wegen tijdens de opleiding toe te staan, wordt dit probleem aangepakt. Bestuurders van voorrangsvoertuigen die

<sup>1</sup> Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid, *Weggebruikers met voorrang benaderd*, 27 februari 2012, p. 25 en TNO-rapport, *Voorrangsignalen opnieuw belicht*, 25 augustus 2004, uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, p. 45-46.



zijn getraind in het rijden met optische en geluidssignalen zullen zich zekerder voelen wanneer ze daadwerkelijke spoedritten rijden, omdat zij zijn getraind in assertief rijgedrag en door de training verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Daarnaast pleiten deze onderzoeken ervoor om betere voorlichting te geven aan weggebruikers omtrent het gewenste gedrag wanneer zij geconfronteerd worden met een voorrangsvoertuig en om hieraan meer aandacht te besteden tijdens de rijopleiding. Het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid onderzoekt op dit moment hoe hierin kan worden voorzien.

### Risico's en voorwaarden

Het rijden met optische en geluidssignalen op de weg heeft ook risico's voor de verkeersveiligheid. In 2009 is er een rapport verschenen van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, ten aanzien van de verkeersveiligheidsaspecten van voorrangsvoertuigen.<sup>2</sup> Uit dit rapport blijkt dat harde cijfers van ongevallen door voorrangsvoertuigen vaak ontbreken. Op grond van de wel bekende cijfers wordt in het rapport geschat dat het aantal doden als gevolg van een ongeluk met een voorrangsvoertuig rond de 2-3 per jaar ligt. Deze geschatte cijfers geven aan dat er risico's verbonden zijn aan het rijden met optische en geluidssignalen. Onderhavige vrijstelling verhoogt de frequentie dat het verkeer wordt geconfronteerd met een voorrangsvoertuig, omdat nu naast de reguliere ritten waarbij sprake is van een dringende taak ook op de weg wordt getraind met optische en geluidssignalen. Hierdoor zou de kans op een ongeval met een dergelijk voertuig kunnen toenemen.

De voorschriften in artikel 3 van deze vrijstelling geven waarborgen om dit risico tot een minimum te beperken. Zo wordt het risico op een ongeval verkleind, doordat wordt getraind onder toezicht van een daartoe opgeleide instructeur, waarbij de gedragsregels in acht worden genomen. Daarbij zal te allen tijde een chauffeur een keer voor het eerst een voorrangsvoertuig besturen. Het is beter dat dit onder professionele begeleiding gebeurt dan onder toezicht van een collega. Het is daarom de verwachting dat de mogelijkheid om te trainen met optische en geluidssignalen tijdens de opleiding juist zal bijdragen aan minder ongevallen met voorrangsvoertuigen tijdens spoedritten, omdat bestuurders onder betere omstandigheden zullen zijn opgeleid. De periode van de proef zal ook worden gebruikt om de uniforme kwaliteitscriteria voor opleiders verder te ontwikkelen.

### Evaluatie

Op dit moment kan feitelijk niet worden onderbouwd wat de daadwerkelijke uitwerking van dit besluit is op de verkeersveiligheid. Daarom is de werkingssfeer van de vrijstelling beperkt tot specifieke instellingen en is in het besluit opgenomen dat de effecten van de vrijstelling op de verkeersveiligheid al binnen anderhalf jaar worden gerapporteerd. De minister zal kort daarna een standpunt bepalen over het vervolg. Deze vrijstelling is daarmee een proefproject met de daaraan verbonden tijdelijkheid. Tevens zullen de opleidingsinstituten de komende jaren werken aan kwaliteitscriteria voor de opleiding en docenten, zodat ook de opleidingen met voldoende waarborgen zijn omkleed. Indien de resultaten van de evaluatie positief zijn en de kwaliteitscriteria voor opleidingen en docenten zijn vastgesteld, kan deze proef leiden tot aanpassing van de regelgeving over het gebruik van optische en geluidssignalen door de hulpdiensten, zodat mogelijk ook andere opleidingsinstituten dan die welke nu zijn aangewezen met optische en geluidssignalen kunnen oefenen op de openbare weg.

Ten behoeve van de evaluatie worden de komende tijd door de opleidingsinstituten die in de proef meedraaien de gegevens van het aantal ongevallen tijdens de opleiding geregistreerd. Zowel het aantal ongevallen die plaatsvinden met als zonder het gebruik van optische en geluidssignalen tijdens de opleiding worden geregistreerd. Daarnaast worden ook ongevallen geregistreerd die tijdens het trainen met andere vrijstellingen van het RVV 1990 worden gemaakt. Tevens zullen de gegevens omtrent de ernst van het ongeval worden vastgelegd, waarbij onderscheid zal worden gemaakt in ongevallen die hebben geresulteerd in een bezoek aan de spoedeisende hulp, een ziekenhuisopname of overlijden van betrokkenen. Ten behoeve van de beoordeling van de doeltreffendheid van de vrijstelling zal binnen de looptijd van de proef onder studenten worden geëvalueerd of het trainen met optische en geluidssignalen heeft geleid tot een betere toerusting om de dringende taken van politie, ambulancevervoer, brandweer en Koninklijke Marechaussee uit te voeren.

<sup>2</sup> Rijkswaterstaat, *Verkeersveiligheidsaspecten van voorrangsvoertuigen*, 15 mei 2009, p. 20-21.



# Bijlage 2 Achtergrondinformatie totstandkoming pilot

Op initiatief van het Ministerie van I&M is er naar aanleiding van de Kamervragen van het Lid Van Raak actie ondernomen door het instellen van een werkgroep onder leiding van het Ministerie. In aanvang hadden hier de LFR, de Academie voor Ambulancezorg en de Politieacademie zitting in. Omdat er behoefte was aan meer inzicht in voor- en nadelen waaronder de veiligheidsrisico's, is voorgesteld om te komen tot een pilot met een tijdelijke vrijstelling (kenmerk RWS-2013/393, zie bijlage 1). De werkgroep heeft de ontheffing en pilot voorbereid. Aan deze werkgroep zijn later Brandweer OpleidingsCentrum Amsterdam-Amstelland Schiphol (BOCAS) en de Koninklijke Marechaussee toegevoegd<sup>63</sup>.

Aan de drie branches (brandweer, politie en ambulance) is gevraagd of zij de wens hadden om in de toekomst te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Hierop hebben politie en ambulance instemmend geantwoord, bij de brandweer<sup>64</sup> is aangegeven dat men hier geen behoefte aan had. Hierop maakte de LFR niet langer onderdeel uit van de pilotwerkgroep. Later bleek dat een aantal brandweerregio's toch wilden deelnemen aan de pilot, om die reden is BOCAS als initiële opleider van Brandweer Amsterdam-Amstelland deel gaan nemen aan de Ministeriële werkgroep. In de Ministeriële werkgroep is de conceptontheffing en opzet van de pilot besproken.

Nadat de concepttekst was opgesteld, hebben particuliere opleiders zich gemeld. Toen is binnen de werkgroep nogmaals de discussie gevoerd of particuliere opleiders ook zouden moeten kunnen oefenen op de openbare weg tijdens de pilot. Door het Ministerie van I&M is besloten tot een kortdurende pilot met uitsluitend overheid/initiële opleiders op basis van de volgende argumenten:

- > De afwezigheid van een competentieprofiel voor bestuurders en instructeurs hulpverleningsvoertuig: zonder afbakening zou iedere rijsschool, met of zonder kennis van het rijden met optische en geluidssignalen, kunnen oefenen op de openbare weg. Dit zou tot gevaarlijke en ongewenste situaties kunnen leiden.
- > De aangewezen opleiders zijn van overheidswege te sturen vanwege hun verbinding met de branches.
- > De evaluatie is in kleine setting te organiseren.
- > Het betreft primaire opleiders van de initiële scholing van politie, Koninklijke Marechaussee, ambulancezorg en Brandweer Amsterdam-Amstelland: Er zijn geen private partijen die voor deze branches de basisrijopleiding verzorgen.

Om oneerlijke concurrentie met private partijen die ook brandweerkorpsen opleiden te voorkomen is opgenomen dat de vrijstelling voor BOCAS uitsluitend geldt voor het opleiden van personeel van brandweer Amsterdam-Amstelland.




---




<sup>63</sup> Het OTCRij is de rijsschool voor de Defensie, dus naast de KMar ook voor onder andere onderdelen van de krijgsmacht. De vrijstelling geldt echter alleen voor de KMar.

<sup>64</sup> Deze beslissing is genomen door de portefeuillehouder incidentbestrijding Raad van Brandweercommandanten.

# Bijlage 3 Beoordelingskader simulatoronderzoek

Scenario	Omschrijving	Aspecten voor hoge waardering	Foto
1	<p>Student nadert een kruispunt met verkeerslichten met een weg van rechts. Er staat verkeer voor de student te wachten voor rood licht. De student moet op dit kruispunt rechtdoor. Het verkeer van rechts heeft groen licht. De student heeft de keuze om over de baan voor tegemoet komend verkeer te rijden of kan aansluiten bij het verkeer voor het verkeerslicht.</p>	<p>Positie zoveel mogelijk op de linker baan bij nadering.            Snelheid langs de rij gepast.            Snelheid kruispunt &lt;20 km/uur.            Vanaf kruispunt ruimte laten voor verkeer van rechts</p>	
2	<p>De student rijdt op een doorgaande weg en nadert een fietser van achteren. Er is sprake van tegemoet komend verkeer op het moment dat men normaal gesproken de fietser zou inhalen. Het tegemoetkomend verkeer betreft onder andere een tankautospuit van de brandweer.</p>	<p>Drie naast elkaar zoveel mogelijk voorkomen.            Of: ruimte links gebruiken om tegemoet komend verkeer Mini af te remmen, of snelheid omlaag en naar rechts.            Ten alle tijden gevaar voorkomen.            Indien links, op tijd terug naar eigen baan i.v.m. tegemoetkomend verkeer.</p>	

3	<p>De student nadert een kruispunt met verkeerslichten zonder verkeer direct voor de student. Er is sprake van een rood lichtsituatie voor deze rijstrook. De student moet op dit kruispunt rechtdoor. Op de zijweg rechts komt een bus aanrijden. Rechts naast de bus rijdt een personenauto, waardoor een afdeksituatie voor het voorrangvoertuig ontstaat.</p>	<p>Snelheid terugnemen voor de kruising (rood licht) &lt;20km/h. Pas versnellen nadat voertuig achter bus te zien is, i.v.m. de situatie achter de bus.</p>	
4	<p>De student nadert een T-splitsing met verkeerslichten waarbij het verkeerslicht op rood staat. Voor het verkeerslicht staan drie auto's te wachten. De student moet op dit kruispunt rechtsaf. De student heeft de keuze om over de baan voor tegemoet komend verkeer te rijden of kan aansluiten bij het wachtende verkeer. Zodra de student de wachtende voertuigen voor hem inhaalt, springt het verkeerslicht op groen.</p>	<p>Doorgaan met inhalen waarbij contact gezocht wordt (voor zover mogelijk). Snelheidsverschil t.o.v. overig verkeer. Minder goed is aansluiten in de rij. Slecht is zonder te kijken de bocht om rijden.</p>	
5	<p>De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten en twee banen in de rijrichting van de student: één voor rechtdoor en linksaf, en één voor rechtdoor en rechtsaf en twee banen uit de tegemoetkomende richting. De twee banen in de rijrichting staan vol met verkeer dat staat te wachten voor rood licht. De student moet op dit kruispunt rechtsaf. De student kan tussen de rijen met verkeer door, of aansluiten bij het wachtende verkeer of over een baan voor tegemoetkomend verkeer te rijden. Op een gegeven moment springt het verkeerslicht op groen.</p>	<p>Doorgaan met inhalen waarbij contact gezocht wordt (voor zover mogelijk). Positie op de weg: rekening houden met mogelijk verkeer van links dat straat in rijdt, dus niet te ver links opzetten. Snelheidsverschil t.o.v. overig verkeer. Minder goed is aansluiten in de rij. Slecht is zonder te kijken de bocht om rijden.</p>	

6	<p>De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten, twee banen voor de eigen rijrichting en twee banen voor tegemoetkomend verkeer. Beide banen in de rijrichting staan vol verkeer. Het verkeerslicht staat op rood. De student moet op dit kruispunt linksaf. De student kan kiezen om over de linker of rechter rijstrook voor tegemoetkomend rijden, aansluiten bij het wachtende verkeer of proberen tussen het stilstaande verkeer door te rijden.</p>	<p>Positie: voorkeur voor 2e baan van links. Tussendoor is minder gewenst. Snelheid: aanpassen aan situatie.</p>	
7	<p>De student nadert een viertaks-kruispunt met verkeerslichten, waarbij het licht voor de student op rood staat. Er twee banen in de rijrichting, waarbij de baan voor rechtdoor vol staat, en de baan voor rechtsaf leeg is. Ook is er een baan voor tegemoetkomend verkeer. De student moet dit op kruispunt rechtdoor. De student kan aansluiten bij het verkeer, over de baan voor tegemoetkomend verkeer rijden of de vrije baan voor rechtsaf nemen. Als de vrije rechterbaan wordt gepakt, kan het voorkomen dat een weggebruiker uitwijkt naar rechts bij het horen van de geluidssignalen.</p>	<p>Positie: strook voor rechtsaf heeft de voorkeur boven de tegengestelde baan. Snelheid tijdig moet aangepast zijn aan situatie (nog voor de eerste stilstaande auto) van mogelijke spijtoptanten.</p>	
8	<p>De student rijdt op een doorgaande weg met twee rijstroken voor iedere richting. Voor de student rijdt een tractor, welke bij het horen van de geluidssignalen van rijstrook wisselt. Na de tractor volgt een kruispunt met drie rijstroken voor de rijrichting, waarbij de rechterbaan vrij van verkeer is. Het verkeerslicht springt op rood zodra de student het kruispunt nadert. De student moet linksaf op dit kruispunt en heeft de keuze om aan te sluiten bij het wachtende verkeer, over de vrije rechterbaan te rijden of proberen om tussen de twee rijen met verkeer door te rijden.</p>	<p>Positie: Vrije baan heeft de voorkeur. Middendoor of linker baan heeft minder de voorkeur. Snelheid: &lt;20 Positie kiezen: afstemming met overig verkeer: kansen pakken. Niet afsnijden en besluitvaardig gedrag.</p>	

# Bijlage 4 Gebruikte vragenlijsten

# Vragenformulier student controle groep

## 1. Bestandsnummer rijsimulator

## 2. Discipline

- Brandweer
- Politie
- Ambulance
- KMAR

## 3. Persoonsgegevens

Naam:

Student/personeelsnummer:

## 4. Geslacht

- Man
- Vrouw

## 5. Leeftijd

## 6. Aantal jaren B-rijbewijs

## 7. Geef uzelf een rapportcijfer voor:

- uw eigen rijvaardigheid in het algemeen
- uw eigen rijvaardigheid, hoewel het niet specifiek geoefend is, voor het rijden met optische en geluidssignalen in het verkeer
- de mate waarin u, hoewel het niet specifiek geoefend is, in staat bent om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen te anticiperen op andere weggebruikers
- de mate waarin u, hoewel het niet specifiek geoefend is, in staat bent om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen verkeerssituaties in te schatten
- de mate waarin u klaar bent om als zelfstandig bestuurder van een voorrangvoertuig op te treden

# Vragenformulier student controle groep

## 8. Geef uw mening over de volgende stellingen:

	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
<p>Ik had graag tijdens de opleiding willen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Als ik wel had mogen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zou ik beter in staat zijn geweest om te anticiperen op medeweggebruikers dan dat ik nu heb geleerd tijdens mijn opleiding</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Als ik wel had mogen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg, dan zou ik beter in staat zijn verkeerssituaties in te schatten dan dat ik nu heb geleerd tijdens mijn opleiding</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zou een standaard onderdeel moeten worden van de rijopleiding voor voorrangervoertuigbestuurders</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Ik heb me tijdens de opleiding voortdurend veilig gevoeld</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 9. Opmerkingen/motivatie:

Dit is het einde van het vragenformulier.

# Vragenformulier student experimentele groep

## 1. Bestandsnummer rijsimulator

## 2. Discipline

- Brandweer
- Politie
- Ambulance
- KMAR

## 3. Persoonsgegevens

**Naam:**

**Student/personeelsnummer:**

## 4. Geslacht

- Man
- Vrouw

## 5. Leeftijd

## 6. Aantal jaren B-rijbewijs

## 7. Geef uzelf een rapportcijfer voor:

- uw eigen rijvaardigheid in het algemeen
- uw eigen rijvaardigheid voor het rijden met optische en geluidssignalen in het verkeer
- de mate waarin u in staat bent om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen te anticiperen op andere weggebruikers
- de mate waarin u in staat bent om tijdens het rijden met optische en geluidssignalen verkeerssituaties in te schatten
- de mate waarin u klaar bent om als zelfstandig bestuurder van een voorrangvoertuig op te treden



# Vragenformulier student experimentele groep

## 8. Geef uw mening over de volgende stellingen:

	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg heeft voor mij meerwaarde gehad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg ben ik beter in staat om te anticiperen op medeweggebruikers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg kan ik verkeerssituaties beter inschatten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zou een standaard onderdeel moeten worden van de rijopleiding voor voorrangervoertuigbestuurders	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb me tijdens de opleiding voortdurend veilig gevoeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 9. Opmerkingen/motivatie:

Dit is het einde van het vragenformulier.

# Evaluatie pilot oefenen op de openbare weg

De pilot oefenen op de openbare weg loopt twee jaar. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gevraagd om een evaluatie van de pilot voor 1 oktober 2014. In dit evaluatierapport wordt onder andere gerapporteerd over eventuele ongevallen, het verschil in rijkwaliteit van de studenten en de ervaringen van studenten en instructeurs. In deze vragenlijst zijn wij benieuwd naar uw ervaringen.

## 1. Voor welk opleidingsinstituut bent u werkzaam?

- BOCAS
- Politieacademie
- Academie voor Ambulancezorg
- OTC-Rij Defensie

## 2. Vul uw gegevens in (de enquêtes worden anoniem verwerkt in het rapport, dit is puur voor als we nog vragen hebben n.a.v. uw antwoorden)

Naam

E-mailadres

## 3. Hebben er tijdens de pilotperiode (1 april 2013-1 augustus 2014) tijdens uw instructie ongevallen plaatsgevonden, tijdens het oefenen op de openbare weg (zowel met als zonder optische en geluidssignalen)?

- Ja
- Nee

Indien ja, beschrijf het ongeval en de omstandigheden

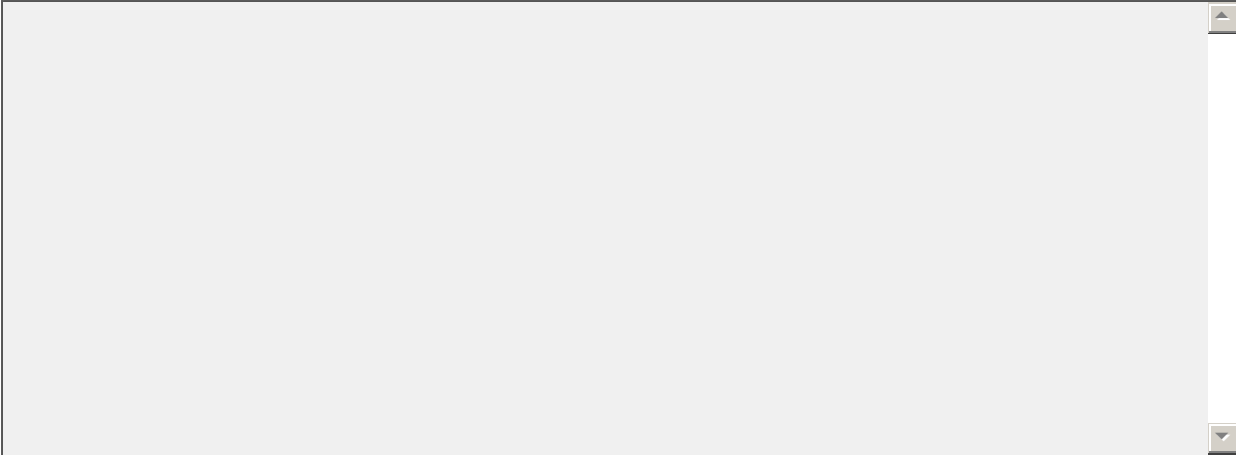
## Evaluatie pilot oefenen op de openbare weg

**4. Hebben er tijdens de pilotperiode (1 april 2013-1 augustus 2014) tijdens uw instructie bijna-ongevallen plaatsgevonden, tijdens het oefenen op de openbare weg (zowel met als zonder optische en geluidssignalen)?**

Ja

Nee

Indien ja, beschrijf deze bijna-ongevallen en de omstandigheden



**5. Wat is volgens u juist?**

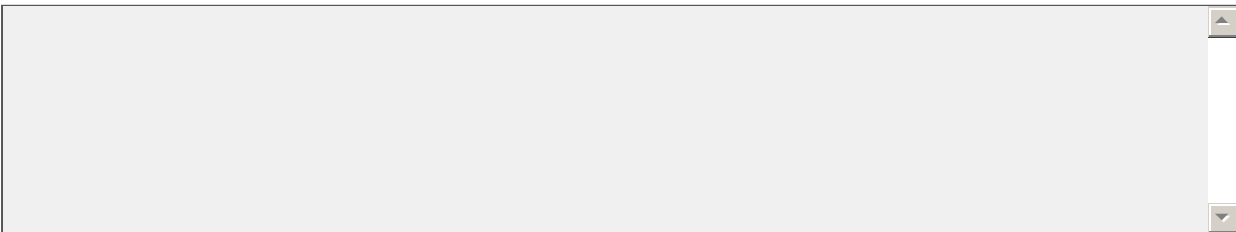
**De verkeersveiligheid als geheel is door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg in vergelijking met de situatie dat er niet geoefend wordt op de openbare weg...**

Verbeterd

Gelijk gebleven

Verslechterd

Toelichting



# Evaluatie pilot oefenen op de openbare weg

## 6. Geef uw mening over de volgende stellingen:

	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg heeft voor de rijvaardigheid van de studenten meerwaarde gehad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zijn studenten beter in staat om te anticiperen op medeweggebruikers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg kunnen studenten verkeerssituaties beter inschatten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zijn studenten beter voorbereid op hun taak.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb tijdens het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg vaker moeten ingrijpen met de dubbele bediening, dan bij trainingen zonder optische en geluidssignalen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb me tijdens de opleiding voortdurend veilig gevoeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 7. Geef uw mening over de volgende stellingen:

	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is, mits het goed wordt uitgevoerd, voor het aanleren van kennis, gedrag en vaardigheden effectief.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is, mits het goed wordt uitgevoerd, veilig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg zou een standaard onderdeel moeten worden van de rijopleiding voor voorrangvoertuigbestuurders	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 8. Opmerkingen ten aanzien van veiligheid en effectiviteit van oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg:

Uiterlijk in april 2015 beslist de Minister van Infrastructuur en Milieu of oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen een vervolg krijgt. De minister kan daarbij kiezen voor algemene vrijstelling, voor alle opleidingsinstituten of instructeurs die aan bepaalde voorwaarden voldoen, of voor een algemeen verbod voor alle opleidingsinstituten.

## 9. Wat is uw reactie als de Minister besluit tot een definitieve vrijstelling?

## Evaluatie pilot oefenen op de openbare weg

### 10. Wat is uw reactie als de Minister besluit tot een definitief verbod?

### 11. Heeft u nog overige opmerkingen over de pilot?

Dit is het einde van de vragenlijst. Bedankt voor het invullen. Voor vragen over de evaluatie van de pilot kunt u contact opnemen met [voorrangvoertuigen@ifv.nl](mailto:voorrangvoertuigen@ifv.nl)

# Enquête Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

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 [voorrangsvoertuigen@ifv.nl](mailto:voorrangsvoertuigen@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)

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

## 6. Waar leidt u op?

- Landelijk
- Bepaalde regio's, namelijk

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten om vier opleiders (Academie voor Ambulancezorg, Brandweer Opleidingscentrum Amsterdam-Amstelland Schiphol, Politieacademie en de Koninklijke Marechaussee) bij wijze van proef gedurende twee jaar een vrijstelling te verlenen voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Tijdens deze pilot wordt onderzocht welke effecten, zowel positieve als negatieve, het oefenen op de openbare weg heeft. Het IFV begeleidt deze pilot.

Na afronding van de pilot (2015) zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu beslissen of het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen zal worden voortgezet. In dat geval zal de vrijstelling waarschijnlijk gaan gelden voor alle opleiders die aan bepaalde voorwaarden voldoen.

We zijn benieuwd hoe u denkt over het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

## 7. Wordt of werd er tijdens uw rijopleidingen geoefend met optische en geluidssignalen op de openbare weg?

- Ja, zowel in het verleden als op dit moment
- Ja, in het verleden niet maar nu wel
- Nee, in het verleden wel maar nu niet meer
- Nee, dat hebben wij nooit gedaan
- Onbekend

U heeft aangegeven dat er wordt of werd geoefend met optische en geluidssignalen op de openbare weg tijdens uw rijopleidingen.

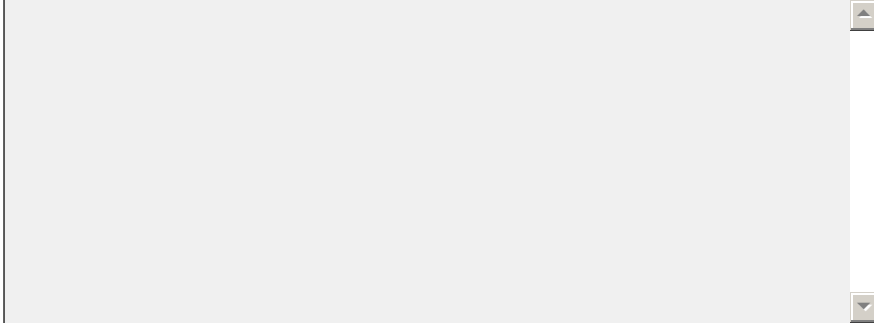
## 8. Hoe is of was dit geregeld? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Via een verkregen vrijstelling van de overheid
- Deelname aan de pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen'
- Oefenen tijdens een daadwerkelijke inzet
- Meerijden op een bestaande melding
- Het aanmaken van een virtuele melding
- Rijden zonder vrijstelling of melding
- Anders, namelijk



## 9. Wie heeft deze vrijstelling afgegeven?

- Openbaar Ministerie
- Rijkswaterstaat / Ministerie I&M
- Anders, namelijk



**10. Voor het onderzoek zouden wij graag meer informatie willen over de aan u verstrekte vrijstelling. Als wij hierover met u contact mogen opnemen, vul dan hieronder uw e-mailadres in. Uw e-mailadres wordt uitsluitend voor dit doel gebruikt.**

**11. Vindt u dat het in Nederland (onder voorwaarden) in het algemeen mogelijk zou moeten zijn om te kunnen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg in de rijopleiding?**

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

# Enquête Kenniscentrum Voorrangvoertuigen

## 12. Geef aan in hoeverre u van mening bent dat de volgende voorwaarden voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen zouden moeten gelden:

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Een lesauto van de hulpdiensten zou als zodanig herkenbaar moeten zijn.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een lesauto zou uitgevoerd moeten zijn met dubbele bediening.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alleen opleidingen die voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen zouden moeten mogen oefenen op de openbare weg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er moeten geen eisen gesteld worden aan de opleiders om te mogen oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alleen instructeurs die aantoonbaar bekwaam zijn (verstand van didactiek en het rijden met optische en geluidssignalen), zouden het oefenen op de openbare weg mogen begeleiden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er moet voldoende draagvlak zijn onder hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er moet voldoende draagvlak zijn onder de bevolking.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

## 13. Geef aan in hoeverre u van mening bent dat de volgende voorwaarden voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen zouden moeten gelden:

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
De juridische risico's moeten goed zijn afgedekt voor de bestuurder en zijn instructeur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een oefenrit zou altijd vooraf moeten worden aangekondigd bij de meldkamer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een oefenrit zou nooit een interventie richting een daadwerkelijk incident mogen verstoren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De duur en frequentie van het rijden met optische en geluidssignalen in de rijopleiding zou beperkt moeten zijn, om overlast voor de omgeving te voorkomen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De rijinstructeur dient zelf de vrijheid te hebben om te bepalen waar, wanneer en hoe vaak met optische en geluidssignalen wordt geoefend, afhankelijk van de kwaliteit van de student.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

## Enquête Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

**14. Zijn voor u nog andere, niet eerder genoemde voorwaarden van belang voor oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg?**

Nee

Ja, namelijk

**15. Op welk moment in de rijopleiding vindt u dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen moet worden toegepast?**

Vanaf het eerste moment van de rijopleiding

Nadat tenminste de theorie is behandeld

Nadat er een beeld gevormd is van de rijvaardigheid van de student in de praktijk

Aan het einde van de rijopleiding

Uitsluitend tijdens het examen

Dat moet je niet vastleggen, de instructeur moet dit zelf inschatten

Anders, namelijk

**16. Eventuele toelichting**

## Enquête Kenniscentrum Voorrangvoertuigen

**17. Wat zou volgens u de totale omvang van het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg tijdens de rijopleiding per student moeten zijn (al dan niet verdeeld over meerdere ritten)?**

- < 15 minuten
- 15-30 minuten
- 30-60 minuten
- 60-90 minuten
- 90-120 minuten
- > 120 minuten
- Anders, namelijk

**18. Heeft u nog overige opmerkingen, wensen e.d. over de duur en verdeling van de tijd waarmee met optische en geluidssignalen wordt geoefend?**

**19. U heeft aangegeven dat u het niet wenselijk zou vinden dat het in Nederland mogelijk zou moeten zijn om te oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen in de rijopleiding. Wat zijn hiervoor uw argumenten?**

**20. Zijn er voorwaarden (denk aan duur, kwaliteit opleiding, rijgebied, tijd, instructeur, voertuig e.d.) waaronder u van mening bent dat het wel wenselijk zou zijn?**

- Nee
- Ja, namelijk

# Enquête Kenniscentrum Voorrangvoertuigen

## 21. Geef uw mening over de volgende stellingen

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Oefenen op de openbare weg kan prima op een veilige wijze worden uitgevoerd, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De veiligheid moet altijd voorop staan, en daarom is oefenen op de openbare weg per definitie ongewenst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is niet uit te leggen als een hulpverleningsvoertuig een ongeval veroorzaakt tijdens een oefensituatie op de openbare weg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oefenen op de openbare weg is noodzakelijk om goed te leren omgaan met het gedrag van andere weggebruikers en om verkeerssituaties in te schatten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De mogelijkheid tot oefenen op de openbare weg vormt een te grote belasting voor het totale oefenprogramma.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

## 22. Geef uw mening over de volgende stellingen

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Ik verwacht dat bestuurders door het oefenen op de openbare weg beter voorbereid zijn op hun taak en minder schade gaan rijden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn voldoende alternatieven voor oefenen op de openbare weg, denk bijvoorbeeld aan het gebruik van rijsimulators en oefencentra.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het oefenen op de openbare weg worden weggebruikers ook vaker getraind in het omgaan met voorrangvoertuigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik verwacht dat weggebruikers minder alert worden doordat zij vaker met een voorrangvoertuig in contact komen als er geoefend wordt op de openbare weg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voor het leren omgaan met de emoties die komen kijken bij een rit in een voorrangvoertuig is oefenen op de openbare weg wenselijk.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

**23. In hoeverre vindt u het wenselijk dat er in de rijopleidingen waarbij u zelf betrokken bent als rijinstructeur of hoofd/coördinator opleidingen (onder voorwaarden) geoefend zou mogen worden op de openbare weg met optische en geluidssignalen?**

- Ik vind dit wenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.
- Ik vind dit alleen wenselijk als uit de pilot blijkt dat de voordelen in rijkwaliteit opwegen tegen de veiligheidsrisico's.
- Ik vind dit in alle gevallen onwenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.

Toelichting

**24. Heeft u nog algemene opmerkingen over de wenselijkheid van het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg?**

## Vragenlijst weggebruikers

**Welkom bij deze vragenlijst over voertuigen met zwaailicht en sirene. Onder voertuigen met zwaailicht en sirene (voorrangsvoertuigen) vallen o.a. de ambulance, politieauto en brandweerwag.**

**1. Allereerst willen we weten wat uw kennis is over deze voertuigen. Geef bij de volgende stellingen aan of dit waar of niet waar is. Als u het niet zeker weet, kies dan wat u denkt.**

- a) Medewerkers die vanuit hun beroep een voertuig met sirene/zwaailicht besturen, krijgen hiervoor een speciale rijopleiding.
- b) Medewerkers die vanuit hun beroep een voertuig met sirene/zwaailicht besturen, oefenen wel eens op de openbare weg met sirene/zwaailicht.
- c) Het is niet toegestaan om met sirene/zwaailicht op de openbare weg te rijden als er geen noodgeval is.

Antwoordmogelijkheden voor de respondent:

- waar
- niet waar
- weet ik echt niet

*Hulpdiensten mochten eerder niet oefenen met zwaailicht en sirene op de openbare weg. Op dit moment loopt in Nederland een proef waarbij vier opleidingsinstituten van de hulpdiensten (de Politieacademie, de Academie voor Ambulancezorg, de Marechaussee opleiding en Brandweer Opleidingscentrum Amsterdam en Schiphol) mogen oefenen met zwaailicht en sirene op de openbare weg. Het voertuig is voorzien van dubbele bediening, zodat de rijinstructeur kan ingrijpen als dat nodig is. Er wordt niet telkens in hetzelfde gebied gereden, het wordt afgestemd met de meldkamer en de ritten zijn relatief kort: ongeveer 3 ritten van 5 minuten. Er wordt gekeken of er ongelukken gebeuren en of de hulpverleners beter gaan rijden door het oefenen op de openbare weg. De proef loopt nu 1,5 jaar. Er zijn nog geen ongelukken gebeurd. In de proef worden argumenten van voor- en tegenstanders onderzocht door gegevens te verzamelen.*

*Tegenstanders vinden het niet verantwoord, omdat er misschien ongelukken zouden kunnen gebeuren tijdens het oefenen, terwijl er geen echte noodsituatie was. Ook zijn tegenstanders bang dat mensen minder goed op hulpverleningsvoertuigen gaan reageren als zij ze vaker in trainingssituaties tegenkomen.*

*Voorstanders vinden dat het juist belangrijk is dat hulpverleners goed getraind worden, ook in het rijden met zwaailicht en sirene, en in het reageren op het gedrag van andere weggebruikers. Zodat de eerste spoedrit niet gelijk een echte spoedrit is, met alle communicatie met de meldkamer, gevoel van druk etc. erbij. Daarbij geven voorstanders aan dat we ook onervaren 17-jarige cursisten voor het B-rijbewijs opleiden op de openbare weg.*

**2. We willen graag weten wat u vindt van het plan om voorrangsvoertuigen te laten oefenen met sirenes/zwaailicht op de openbare weg. Geef uw mening over de onderstaande stellingen.**

- a) Je mag nooit een risico nemen, en daarom is oefenen met zwaailicht en sirene op de openbare weg geen goed plan.
- b) Ik vind het belangrijk dat hulpdiensten goed kunnen rijden met zwaailicht en sirene, en daarom vind ik het oefenen op de openbare weg een goed idee.
- c) Oefenen op de openbare weg mag alleen als uit de proef blijkt dat hulpverleners beter gaan rijden en dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid beperkt zijn.
- d) Ik verwacht dat bestuurders van hulpdiensten door het oefenen op de openbare weg beter voorbereid zijn op hun taak en minder schade gaan rijden.
- e) Het is niet uit te leggen als een hulpverleningsvoertuig met zwaailicht en sirene een ongeval veroorzaakt tijdens een oefensituatie op de openbare weg.
- f) Als hulpdiensten oefenen met zwaailicht en sirene leer ik hier ook als weggebruiker beter mee omgaan.
- g) Ik verwacht dat ik minder alert word als ik vaker een voertuig met zwaailicht en sirene tegen kom als er geoefend wordt op de openbare weg.

Antwoordmogelijkheden voor de respondent:

- helemaal mee eens
- mee eens
- niet mee eens, niet mee oneens
- mee oneens
- helemaal mee oneens

**3. Als het oefenen met voorrangsvoertuigen op de openbare weg mogelijk wordt, zal dit onder bepaalde voorwaarden plaatsvinden. Hoe belangrijk vindt u de onderstaande voorwaarden?**

- a) Je moet aan de auto van de hulpdiensten kunnen zien dat het een lesauto is.
- b) De auto moet voorzien zijn van dubbele bediening waardoor de instructeur kan ingrijpen.
- c) De opleiding en/of de instructeur moet gecertificeerd zijn.
- d) Er mogen niet teveel ritten in hetzelfde gebied worden gemaakt.

Antwoordmogelijkheden voor de respondent:

- essentieel
- belangrijk
- niet belangrijk, niet onbelangrijk
- niet belangrijk
- helemaal niet belangrijk

**4. Zijn er volgens u nog andere voorwaarden waaraan voldaan moet worden?**

[open vraag]

**5. Vindt u dat de hulpdiensten in Nederland mogen oefenen op de openbare weg met zwaailicht en sirene als aan de voor u belangrijke voorwaarden wordt voldaan?**

- ja
- nee
- geen mening

**6. Heeft u tot slot nog opmerkingen, suggesties of toevoegingen?**

[open vraag]



# Bijlage 5 Competentieprofiel

# Rapportage m.b.t. de inhoud van de 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig.

## Aanleiding

Deze rapportage is opgemaakt naar aanleiding van een verzoek vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit verzoek is gedaan tijdens een overleg in het kader van het verlenen van vrijstelling om als opleider in de rijopleiding voor politieambtenaren gebruik te mogen maken van optische en geluidssignalen. In een van deze overleggen werd de Politieacademie gevraagd te inventariseren of er vanuit de rijopleidingsbranche gekomen kon worden tot een 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen. De Politieacademie heeft dit verzoek opgenomen en verder uitgewerkt door een aantal opleidingsorganisaties die een of meerdere rijopleidingen voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen verzorgen uit te nodigen en te vragen input te leveren voor een 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig. De organisaties die aan de totstandkoming van deze rapportage meegewerkt hebben zijn:

- de Academie Voor Ambulancezorg,
- het Brandweer Opleidingscentrum Amsterdam-Schiphol,
- het Instituut Fysieke Veiligheid,
- de Koninklijke Marechaussee,
- het Korps Landelijke Politiediensten,
- de Politie Amsterdam,
- de Politie Brabant-Noord, thans Eenheid Oost Brabant,
- de Politie Twente, thans Eenheid Oost Nederland,
- de Politie Utrecht, thans Eenheid Midden Nederland,
- de Politieacademie,
- ACM opleidingen B.V
- PDS Interseco.,
- ProCentrum,
- Prodrive,
- Slipstream Consultancy,
- UMCG Ambulancezorg,
- Verkeersschool Blom.

## Kaders

Bij de vaststelling van de 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen is uitgegaan van het kader waarbinnen de opleiding een plaats heeft. De opleiding is een verdieping van kennis en kunde die op grond van rijbewijsbezit van de deelnemer aanwezig wordt geacht. Uitgangspunt is dan ook dat de bestuurder de basisvaardigheden voor de 'gewone' rijtaak met het voertuig beheerst. Een tweede uitgangspunt is dat de inhoud van de 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig zich alleen richt op de rijtaak en niet op de hulpverleningstaak. Immers de laatste is per hulpverleningsdienst verschillend en vereist vakspecifieke competenties die niet in een standaard opleiding te vatten zijn.

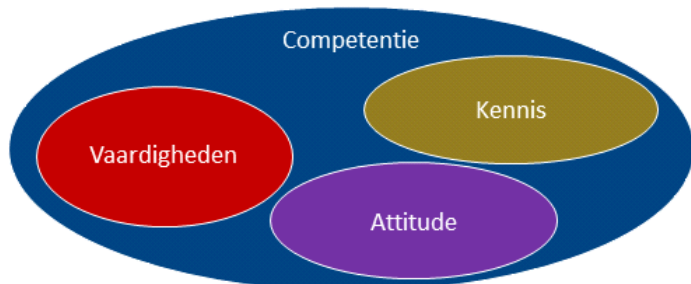
Als kader worden vanuit de wetgeving ook eisen aan de inhoud van een 'standaard' opleiding gesteld. Deze eisen worden aangegeven in artikel 4 van de Regeling optische en geluidssignalen 2009. In dit artikel wordt gesteld dat personen die door de dienst zijn aangewezen om daartoe ingerichte motorvoertuigen met de inwerking zijnde optische en geluidssignalen te mogen besturen een speciale instructie moeten krijgen. In deze speciale instructie moeten zij gewezen worden op onder andere de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit, het

gedrag en de reactie van weggebruikers op de optische en geluidssignalen en het gewenste rijgedrag

Zoals het kader grenzen aangeeft aan de inhoud van de opleiding, geeft het ook aan welke onderdelen niet tot de inhoud van de opleiding behoren. Buiten het kader van de 'standaard' opleiding vallen onderwerpen die zich richten op de branche- en dienstspecifieke taken van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig, zoals het controleren van brancardbevestigingen, de compleetheid van de uitrusting en het gebruik van deze uitrusting. Ook al omdat hierbij veelal aangesloten moet worden bij interne richtlijnen, geldende protocollen en dienstvoorschriften.

## Competent

Bij de invulling van een 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen is voor wat betreft noodzakelijke competenties uitgegaan van het nevenstaande model. Een competentie omvat het geheel aan kennis, vaardigheden en gedragingen benodigd om een taak uit te kunnen voeren. Bij onze inventarisatie hebben we ons beperkt tot een specifieke taak van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig, namelijk de rijtaak. Generiek heeft een 'standaard' rijopleiding voor bestuurders van een hulpverleningsvoertuig een tweetal competenties gemeen, namelijk 1) het uitvoeren van de noodzakelijke voorbereidings- en controlehandelingen en 2) het veilig, verantwoord, voorspelbaar en zindelijk vlot rijden met een hulpverleningsvoertuig.



De concrete invulling van de competentie veilig, verantwoord, voorspelbaar en zindelijk vlot rijden met een hulpverleningsvoertuig bestaat uit het rijden conform de regelgeving vanuit de Wegenverkeerswet, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, de Regeling optische en geluidssignalen 2009 en de binnen de branche overeengekomen brancherichtlijn. Met betrekking tot de laatste zijn de brancherichtlijnen voor ambulancediensten, brandweer en politie zoveel mogelijk gelijkkluidend geworden. Gelet op de specifieke taken van de onderscheidende diensten (bijv. de opsporingstaak van de politie) én de specifieke voertuigen die bij de dienste in gebruik zijn (grootmaterieel bij de brandweer) komen de onderscheidende brancherichtlijnen niet tot in detail met elkaar overeen.

Onderscheid maken tussen de rijbewijsopleiding, de rijopleiding voor de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig en de opleiding gericht op branche- en dienstspecifieke taken betekent niet dat er sprake is van strikte scheiding. Meer of minder overlap is niet te voorkomen. Naast dat er sprake moet zijn van aansluitend onderwijs, moet er sprake zijn van onderwijs gericht op de uitvoering van de hulpverleningstaak, waarbij het optreden als bestuurder een middel is en geen doel. De rijtaak binnen de context moet in de rijopleiding voortdurend een rol spelen.

## Structuur, programma en didactisch concept

In deze rapportage geeft het overleg geen suggesties, richtlijnen of vaststellingen rondom de structuur, het programma en het in te zetten didactische concept van de 'standaard' opleiding. Deze keuze wordt overgelaten aan de individuele opleidingsorganisatie. Hoewel het zinvol lijkt binnen het didactische concept ook praktijkoefeningen te betrekken kan geen

gefundeerde mening gegeven worden over de tijdsduur daarvan, of over de verhouding theorie en praktijk. Wel kan vanuit de literatuur worden vastgesteld dat een rijopleiding meer moet omvatten dan voertuigbeheersing en reguliere verkeersdeelname. Daarbij wordt gewezen op de zogenoemde Goals of Driver Education (GDE)-matrix<sup>1</sup> ontwikkeld op basis van een probleemanalyse bij bestuurders (ongevalsrisico) en psychologische modellen over de rijtaak.

## Goals for Driver Education (GDE) matrix

Gedragsniveau	Kennis en vaardigheden	Risicoverhogende factoren	Zelfreflectie
<b>1. Normen en waarden</b>	De wijze waarop leefstijl en persoonlijke voorkeuren het rijgedrag beïnvloeden. (motieven, groepsnorm, zelfcontrole)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risicoacceptatie</li> <li>• Statusverhoging door rijstijl</li> <li>• Spanningzoeker</li> <li>• Sensatiebelust</li> <li>• Sociale druk</li> <li>• Verwachtingen</li> </ul>	Zelfkennis en bewustheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zelfcontrole</li> <li>• Herkennen van persoonlijke factoren, situaties en gewoontes die risicoverhogend zijn</li> </ul>
<b>2. Planning van verkeersdeelname</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Routekeuze,</li> <li>• Wijze van verplaatsen,</li> <li>• Belang van de rit</li> <li>• Doel van de rit</li> <li>• Verwachtingen bij mede-inzittende</li> </ul>	Risico's verbonden aan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysieke conditie</li> <li>• Vermoeidheid</li> <li>• Alcohol, drugs e.d.</li> <li>• Competitie</li> <li>• Snelheidsverschillen</li> </ul>	Zelfinschatting van de taakbekwaamheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• Routeplanning</li> <li>• Gevaarszetting</li> <li>• Noodzaak van de rit</li> </ul>
<b>3. Verkeersdeelname</b>	Kennis en vaardigheden m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnose en prognose van verkeerssituaties</li> <li>• Toepassing regels</li> <li>• Gebruik signalen</li> <li>• Snelheidsregeling</li> </ul>	Risicoperceptie <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeerde verwachtingen</li> <li>• Risiconemende stijl</li> <li>• Afwijkend verkeersgedrag</li> <li>• Onvoorspelbaar verkeersgedrag</li> </ul>	Afstemming van verkeersstaak op de taakbekwaamheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sterke – en zwakke punten van de taak kennen</li> <li>• Eigen rijstijl kennen</li> <li>• Risicovolle situaties herkennen</li> <li>• Reële zelfinschatting maken</li> </ul>
<b>4. Voertuigbeheersing</b>	Directe handelingen als bestuurder zoals sturen, remmen, schakelen e.d.	Geen geautomatiseerde taakuitvoering	Oordeel over eigen voertuigbeheersing <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewust zijn van eigen niveau</li> <li>• Sterke en zwakke punten van niveau onderscheiden</li> <li>• Reële zelfinschatting maken</li> </ul>

De matrix maakt duidelijk dat om eigen verkeersveiligheid te verbeteren de bestuurder niet alleen competenties op het niveau van voertuigbediening, voertuigbeheersing en verkeersdeelname (gedragsniveau 1 en 2, in de matrix lichtblauw gemarkeerd) moeten bezitten, maar meer nog competenties op het gebied van verkeersinzicht, risicoherkenning en het kiezen van veilige oplossingen (niveau 3) en inzicht in de wijze waarop persoonlijke normen en waarden invloed uit oefenen op eigen verkeersgedrag (niveau 4). Van bestuurders van hulpverleningsvoertuigen mag verwacht worden dat zij op de hoogte zijn van de factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid en dat zij in staat zijn eigen

<sup>1</sup> Naar Hatakka et al. (2002)

waarden en normen bij het maken van keuzes te evalueren op het effect daarvan in relatie tot verkeersveiligheid.

Niveau 4 (voertuigbediening) en niveau 3 (verkeersdeelname) vormen de basis van de rijtaak en omvatten de kennis en vaardigheid die noodzakelijk zijn om aan de minimumeis van het rijbewijs te voldoen. De inzet en context waarbinnen de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zijn rijtaak verricht vereist echter aanvullende competenties. Competenties gekoppeld aan de factor mens in relatie tot het voorkomen van verkeersongevallen. Deze hogere niveaus benadrukken het belang van persoonlijk inzicht in eigen waarden, normen en vaardigheden en op basis daarvan te onderkennen wat dit voor het gedrag bij de uitvoering van een veilige en verantwoorde rijtaak feitelijk betekent.

### Input vanuit de opleidingsorganisaties

Kijkend naar de input vanuit de bijeenkomsten met de opleidingsorganisaties worden de volgende competenties, deelcompetenties en taakonderdelen belangrijke elementen van de opleiding voor de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig aangemerkt. Elementen die naar de mening van de opleiders in een opleidingsprogramma terug moeten komen zijn:

Competenties	Deelcompetenties	Taakonderdelen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het uitvoeren van de noodzakelijke voorbereidings- en controlehandelingen. (zorg voor operationeel voertuig)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruik maken van (vereiste) verlichting en communicatiemiddelen, w.o. optische en geluidssignalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlichting, signalen en communicatiemiddelen kunnen bedienen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bekend zijn met de invloeden van technische voertuigveiligheden op de eigen rijvaardigheid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enige kennis van de in het voertuig aanwezige veiligheidssystemen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienen van specifiek instrumentarium</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aanwezige routegeleidingssysteem bedienen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het veilig, verantwoord, voorspelbaar en zonnig vlot rijden met een hulpverleningsvoertuig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anticiperen en verkeersinzicht</li> </ul>	Herkennen en voorspellen van <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg- en verkeersverloop</li> <li>• Licht- en weersomstandigheden</li> <li>• Gedrag van verkeersdeelnemers</li> <li>• Beperkingen van verkeersdeelnemers</li> <li>• Risicovolle situaties</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het veilig, verantwoord, voorspelbaar en zonodig vlot rijden met een hulpverleningsvoertuig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De rijtechnieken uitvoeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorrijden van bochten</li> <li>• Inhalen van voertuigen</li> <li>• Van richting veranderen</li> <li>• Gebruik kruisingsvlakken</li> <li>• Gebruik autosnelwegen</li> <li>• Gebruik bijzondere weggedeelten</li> <li>• Bijzondere manoeuvres</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De rijtaak gerelateerde regelgeving toepassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artikel 5 en 6 WVV</li> <li>• Artikel 19 RVV 1990</li> <li>• Regeling O&amp;G 2009</li> <li>• (eigen) Brancherichtlijn</li> <li>• Straf- en civielrechtelijke consequenties van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel</li> <li>• Jurisprudentie</li> <li>• Maatschappelijke voorbeeldfunctie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risico's herkennen en vermijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Juiste snelheid en positie t.a.v. andere weggebruikers</li> <li>• Groot snelheidsverschil voorkomen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besluitvaardig rijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiezen van veilige oplossingen</li> <li>• Kiezen van doelmatige oplossingen</li> <li>• Juiste prioritering van handelingen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorspelbaar rijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De rijveiligheid van anderen positief beïnvloeden</li> <li>• Eigen positie/bedoeling duidelijk maken</li> <li>• Voertuig verantwoord gebruiken</li> <li>• Vrije ruimte benutten</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presteren onder (tijds-) druk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aandacht verdelen</li> <li>• Herkennen van stressfactoren</li> <li>• Hanteren van reductie strategieën</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het voertuig onder controle houden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzicht in snelheid in relatie met rem-, stop- en volgafstand.</li> <li>• Inzicht in snelheid in relatie met richtingverandering</li> </ul>

## Bekwaamheidseisen te stellen aan de opleider

Voor wat betreft de eisen van bekwaamheid waaraan voldaan moet worden alvorens ingezet te worden als docent bij de rijopleiding van een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig kan worden aangesloten bij de in Bijlage I van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 gestelde bekwaamheidseisen. Deze wel aangevuld met inzicht in en ervaring met het rijden met een hulpverleningsvoertuig. In opsomming:

- A. Competentie: Verantwoord rijden als eerste bestuurder
1. De docent laat in reële verkeerssituaties zien dat hij als eerste bestuurder van een hulpverleningsvoertuig veilig, verantwoord, voorspelbaar en zondig vlot kan autorijden, doordat hij:
    - a. vooraf de voor de rijtaak noodzakelijke voorbereidings- en controlehandelingen kan uitvoeren.
    - b. in zijn keuze en planning van de verkeersdeelname als bestuurder van een hulpverleningsvoertuig rekening houdt met zowel persoonlijke risicovolle kenmerken en omstandigheden als externe risicovolle factoren en omstandigheden;
    - c. onder alle omstandigheden het hulpverleningsvoertuig beheerst, zijn specifieke rijtaak voortdurend afstemt op de eigen gedragsmogelijkheden en tevens afstemt op externe risico's;
    - d. zorgt dat het gekozen rijgedrag voortdurend in overeenstemming is met de voorschriften van de verkeerswetgeving en de betreffende brancherichtlijn en hij de handelingen op een correcte en verantwoorde wijze uitvoert conform de inhoud van de brancherichtlijn Dit betekent dat hij op een veilige, verantwoorde, voorspelbare, zondig vlotte en verkeersinzichtelijke wijze en met een zodanige besluitvaardigheid aan het verkeer deelneemt, zodat hij zoveel mogelijk bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer.
  2. De docent beschikt over kennis van en inzicht in onderwerpen die voor een veilige, verantwoorde, voorspelbare en zondig vlotte verkeersdeelname relevant zijn, doordat hij:
    - a. relevante wet- en regelgeving kent en deze kan toepassen in concrete verkeerssituaties waarbij een hulpverleningsvoertuig is betrokken;
    - b. in verkeerssituaties, waarbij geen specifieke wet of regel geldt, zijn beslissing laat afhangen van de dan geldende maatschappelijke criteria (veiligheid, doel van de rit, doorstroming en milieu);
    - c. beschikt over het gewenste rij- en weginzicht in relatie tot het rijden met een hulpverleningsvoertuig;
    - d. hij kan de risico's in relatie tot het rijden met een hulpverleningsvoertuig in het verkeer inschatten;
    - e. hij kan de risico's van de weg- en de weersomstandigheden in relatie tot het rijden met een hulpverleningsvoertuig inschatten;
    - f. hij kent zwakke en sterke punten van het andere verkeer bij het tegenkomen en naderen van een hulpverleningsvoertuig en weet hoe hij daarmee rekening moet houden;
    - g. beschikt over het gewenste inzicht in eigen risicovolle neigingen bij het rijden met een hulpverleningsvoertuig;
    - h. hij heeft kennis van en inzicht in persoonlijke factoren en omstandigheden die van invloed kunnen zijn op zijn gedragskeuzen in het verkeer in geval er gereden wordt met een hulpverleningsvoertuig;
    - i. hij kent zwakke en sterke punten van zijn eigen rijvaardigheid in relatie tot het rijden met een hulpverleningsvoertuig en weet hoe hij daarmee rekening moet houden;

- j. beschikt over kennis van het hulpverleningsvoertuig met betrekking tot de bediening, de werking, de defectenbehandeling en het onderhoud voor zover die relevant zijn voor een veilige, verantwoorde en vlotte verkeersdeelname.

B. Competentie: verwoorden van de taakprocessen

De docent kan na afloop van een zelfstandig gereden verkeersopgave in een hulpverleningsvoertuig in reële verkeerssituaties verwoorden hoe de taakprocessen, die nodig zijn om concrete verkeersopgaven op te lossen, doorlopen moeten worden. Hij beschikt daartoe over kennis van en inzicht in de verkeerstaak van de bestuurder en in de taakprocessen die doorlopen moeten worden om te kunnen komen tot een veilige, verantwoorde, voorspelbare en zonnig vlotte uitvoering van de verkeerstaak.

C. Competentie: inzicht in effect op verkeersgedrag

De docent heeft inzicht in het effect van het rijden met een hulpverleningsvoertuig in het verkeer en de invloed daarvan op het gedrag van andere weggebruikers en kan hiermee de cursist/bestuurder van een hulpverleningsvoertuig ondersteunen in het verwerven van de competenties.

C. Competentie: juridische kennis

De docent heeft kennis van de relevante wetgeving en het gebruik van de ontheffing t.b.v. het geven van instructie aan de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig.

Namens de 'werkgroep' bestuurder hulpverleningsvoertuig

M. van Burg  
Manager Onderwijs  
School voor Handhaving  
Politieacademie



# Bijlage 6 Overzicht van ongevallen tijdens oefensituaties vóór de pilotperiode

Hieronder is een overzicht opgenomen van ongevallen met politievoertuigen **zonder gebruik van optische en geluidssignalen** tijdens oefensituaties in de periode 2010-2012.

Datum	Plaats	Type voertuig	Omschrijving ongeval	Gewonden
01-09-2010	Apeldoorn	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig wilde op provinciale weg linksaf slaan, motor haalde links in en is vol in de zijkant van het hulpverleningsvoertuig gereden. Motor is totaal vernield en verbrand, hulpverleningsvoertuig heeft schade aan linker achterkant (aanrijding) en rechterzijkant (doorgeschoten tegen lantaarnpaal)	Ja
17-02-2011	Apeldoorn	Personenauto	Personenvoertuig is achterop hulpverleningsvoertuig gereden toen die stond te wachten voor een verkeerslicht. Bestuurder hulpverleningsvoertuig kon daar niets aan doen	Nee
15-06-2011	Harderwijk	Personenauto	Automobilist reed zonder te kijken achteruit. Reed eerst nog door na aanrijding omdat hij niet door had dat er een aanrijding was gebeurd. Lichte schade aan bumper voorzijde van hulpverleningsvoertuig, personenauto had geen schade	Nee
23-06-2011	Rotterdam	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig sloeg linksaf, maar van rechts kwam nog een automobilist. Hulpverleningsvoertuig met rechterzijkant tegen de linker achterkant van de automobilist gereden. Schade aan bumper, spatbord en koplampen voor hulpverleningsvoertuig, achterdeur links ingedeukt bij personenauto.	Nee
24-10-2011	Amersfoort (A28)	Motor	Bestuurder hulpverleningsvoertuig raakte uit balans, stond stil op snelweg (verm. file). Motor viel tegen rechterzijkant van stilstaande auto aan, die heeft daardoor deukjes en wat krassen. Motor niet beschadigd.	Nee
14-12-2011	Apeldoorn	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig stond stil, automobilist reed achteruit tegen hulpverleningsvoertuig aan. Beide voertuigen schade aan bumper achterzijde.	Nee
09-02-2012	Rotterdam	Busje	Hulpverleningsvoertuig reed achteruit tegen de voorzijde van een andere weggebruiker aan.	Nee

			Trekhaak van het busje heeft de bumper van het personervoertuig beschadigd.	
27-03-2012	Spijkenisse	Motor	Motor stond stil, toen andere weggebruiker op de achterkant is ingereden. Uitlaten en valbeugels van motor stuk, weggebruiker heeft schade aan de voorzijde	Nee
25-05-2012	Rotterdam	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig reed achteruit tegen stilstaand voertuig aan. Hulpverleningsvoertuig schade aan de bumper linksachter, weggebruiker schade aan de bumper linksvoor.	Nee
30-05-2012	Heesch	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig op achterzijde weggebruiker ingereden. Ingedeukte voorzijde voor hulpverleningsvoertuig, schade aan de bumper achterzijde voor weggebruiker.	Nee
30-08-2012	Delft	Personenauto	Hulpverleningsvoertuig reed achteruit tegen stilstaand voertuig aan. Linker achterzijde bumper ingedeukt bij hulpverleningsvoertuig, rechtersvoorzijde van weggebruiker ingedeukt.	Nee
04-11-2012	Soest	Motor	Hulpverleningsvoertuig haalde een personenauto links in, terwijl de bestuurder daarvan vanuit de file waarin hij stilstond linksaf sloeg. Motor heeft schade aan de achterzijde, personenauto aan de linker voorzijde.	Nee
16-11-2012	Apeldoorn	Motor	De ene politiemotor reed tegen de achterzijde van de andere aan. Eén motor schade aan de voorkant, één schade aan de koffer en ophanging	Nee
23-01-2013	Nijkerk	Personenauto	Bestuurder hulpverleningsvoertuig reed te dicht op bestelbusje voor hem en kon niet meer stoppen. Lichte schade aan de achterzijde van het bestelbusje, geen zichtbare schade aan hulpverleningsvoertuig	Nee

# Bijlage 7 Overzicht van ongevallen tijdens oefensituaties tijdens de pilotperiode

Hieronder is een overzicht opgenomen van ongevallen met politievoertuigen **zonder gebruik van optische en geluidssignalen** tijdens oefensituaties in de pilotperiode. Er hebben geen ongevallen **met** optische en geluidssignalen plaatsgevonden.

Type voertuig	Oorzaak/beschrijving aanrijding	Aantal aanrijdingen	Ernst letsel
Opvallende personenauto <sup>65</sup>	Vanuit stilstand achteruitrijden	2	Geen gewonden
Opvallende personenauto	Stilstaande auto schampen	1	Geen gewonden
Opvallende personenauto	Afslaan met doorgaand verkeer	1	Geen gewonden
Onopvallende personenauto <sup>66</sup>	Verandering van rijstrook	1	Geen gewonden
Opvallende personenauto	Stilstaand aangereden	1	Geen gewonden
Opvallende motorfiets	Kop-staartaanrijding met collega	4	Geen gewonden
Opvallende motorfiets	Kop-staartaanrijding	1	Geen gewonden
Opvallende motorfiets	Stilstaand voertuig raken bij manoeuvreren	3	Geen gewonden
Opvallende motorfiets	Voertuig omgevallen bij manoeuvreren	1	Geen gewonden

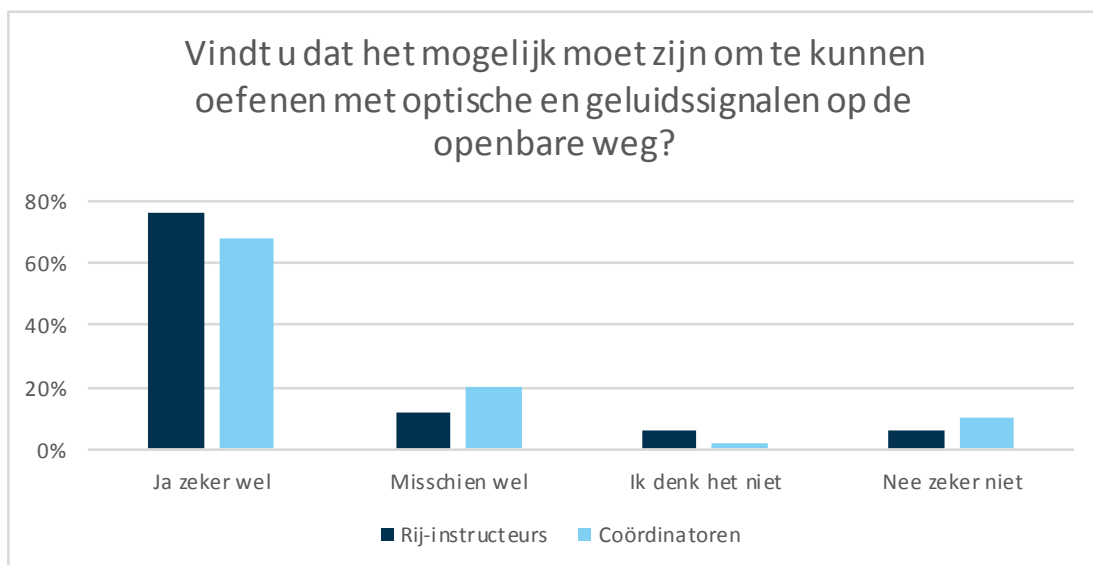
---

<sup>65</sup> Een opvallend voertuig is voorzien van striping en herkenbaar als politievoertuig.

<sup>66</sup> Een onopvallend voertuig is niet voorzien van striping en niet herkenbaar als politievoertuig.

# Bijlage 8 Uitwerking enquête onder coördinatoren en rijinstructeurs

De rijinstructeurs en de coördinatoren is gevraagd of zij vinden dat mogelijke moet zijn om te kunnen oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. In figuur 1 is weergegeven hoe ze hier over denken.



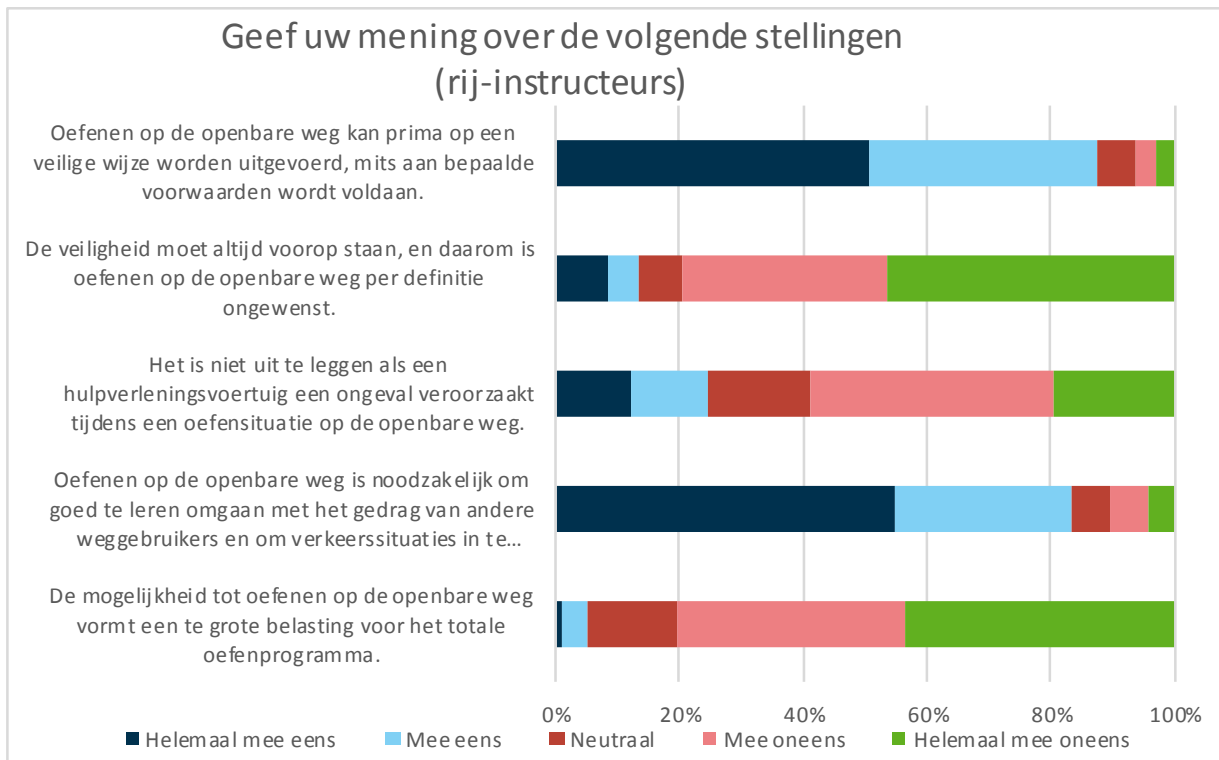
Figuur 1. Mening rijinstructeurs en coördinatoren over oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Een ruime meerderheid van 76% (n=72) van de rijinstructeurs en 68% (n=35) van de opleidingscoördinatoren geeft aan zeker behoefte aan hebben aan het oefenen op de openbare weg. Van de rijinstructeurs en de coördinatoren is in beide gevallen 12% geen (sterke) voorstander van oefenen op de openbare weg. Opvallend is dat met name het geval is bij de instructeurs van particuliere rijopleiders: van de zes instructeurs die 'nee, zeker niet' kozen, waren er vijf werkzaam bij een particuliere rijopleider. Bij de coördinatoren betreft dit mensen van de brandweer en de ambulancesector.

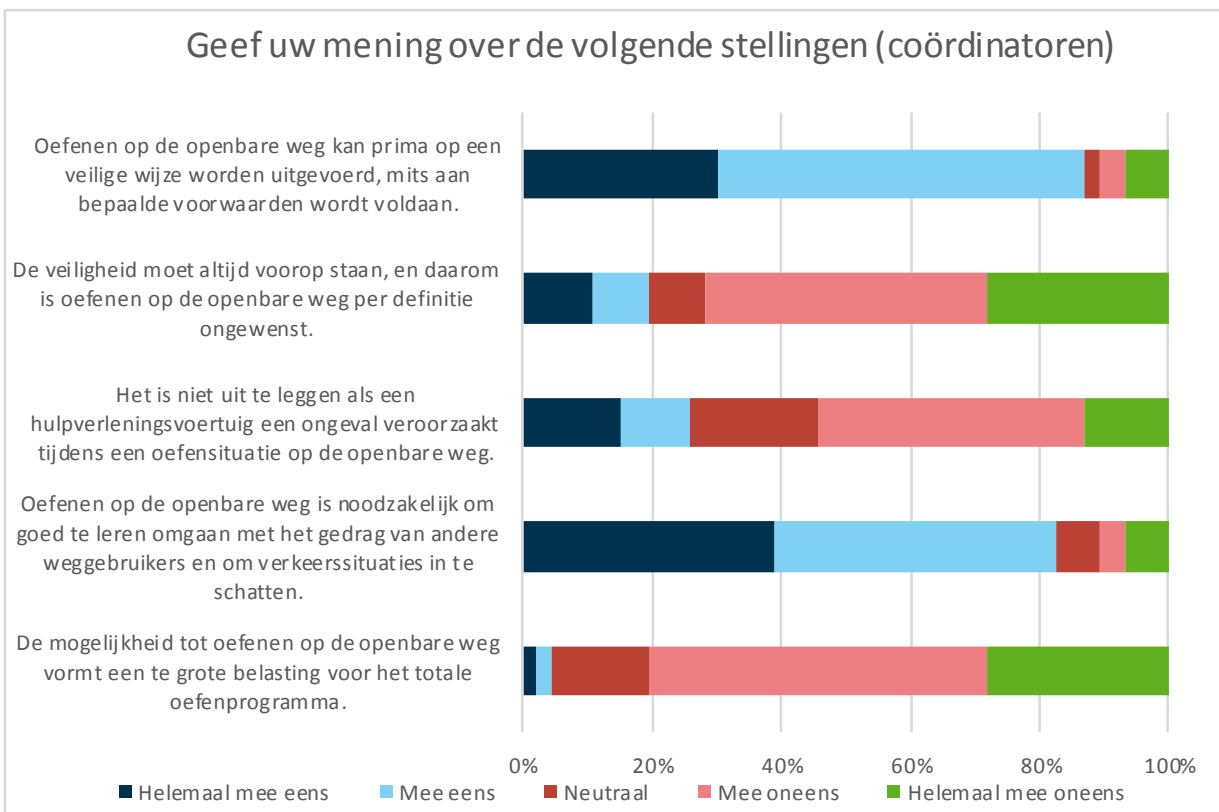
Genoemde argumenten tegen het oefenen op de openbare weg zijn de verwachting dat mensen minder goed en alert zullen reageren als ze weten dat er geoefend wordt, dat het een onaanvaardbaar risico is, dat er een toename is van geluidsoverlast en afwijkende verkeersbewegingen, en dat er alternatieven beschikbaar zijn. Eén particuliere rijinstructeur meldt dat de deelnemers aan de opleidingen niet klaar zijn voor oefenen op de openbare weg, enkelen uitgezonderd. Bijna de helft (46%, n=6) van de rijinstructeurs die tegen is, geeft aan dat het met voorwaarden wellicht in de toekomst wel zou kunnen, waarbij competentiegericht opleiden, mentorschap en het afwegen van risico's belangrijk zijn. Bij de coördinatoren is dit slechts één persoon.

Tussen de disciplines valt verder op dat er bij de politie- en marechaussee rijinstructeurs en –coördinatoren iets meer draagvlak is dan bij de brandweer- en ambulanceopleiders en coördinatoren, hoewel ook zij in ruime meerderheid voor het oefenen op de openbare weg zijn.

Het draagvlak voor oefenen op de openbare weg is verder nagevraagd door de mening te peilen op verschillende stellingen.



Figuur 2. Mening van rijinstructeurs over oefenen op de openbare weg



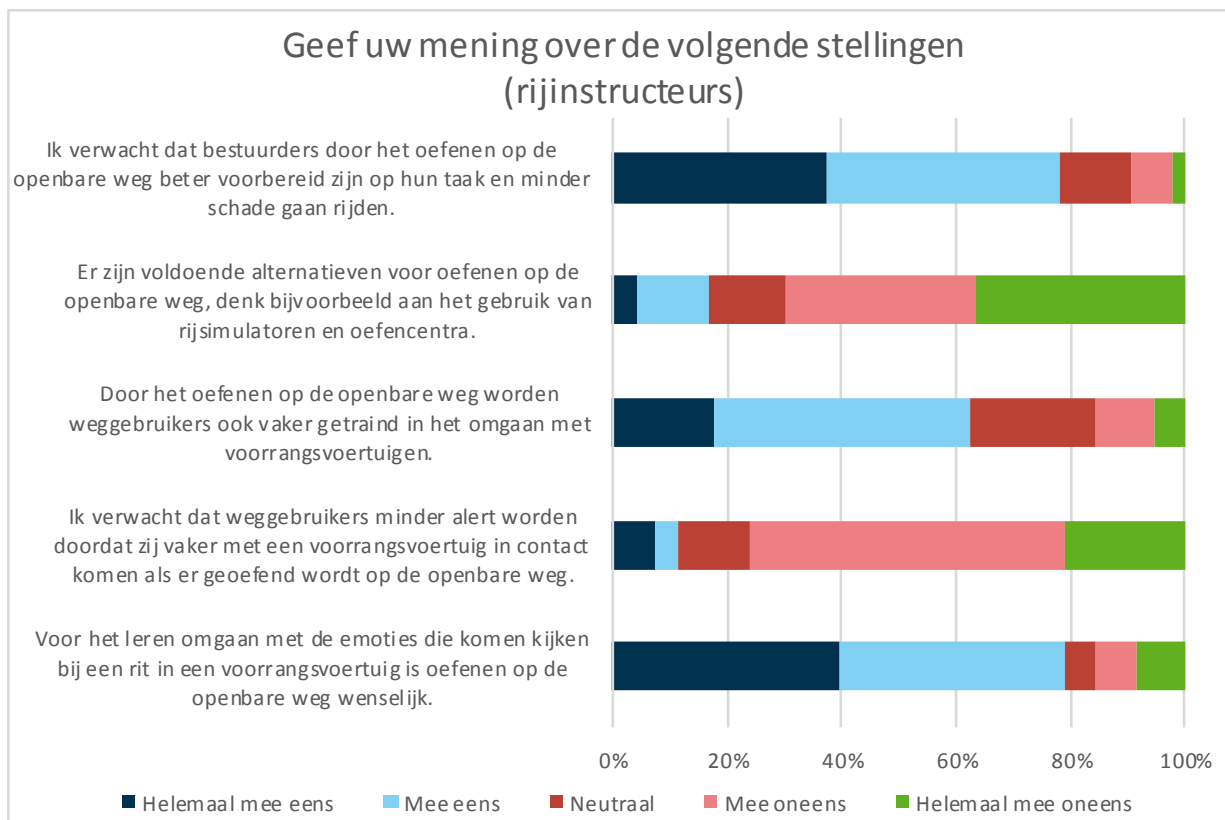
Figuur 3. Mening van coördinatoren over oefenen op de openbare weg

Uit figuur 2 en 3 blijkt dat 80% (n=78) van de instructeurs en 81% (n=37) van de coördinatoren het (helemaal) oneens is met de stelling dat oefenen op de openbare weg een belasting vormt voor het oefenprogramma.

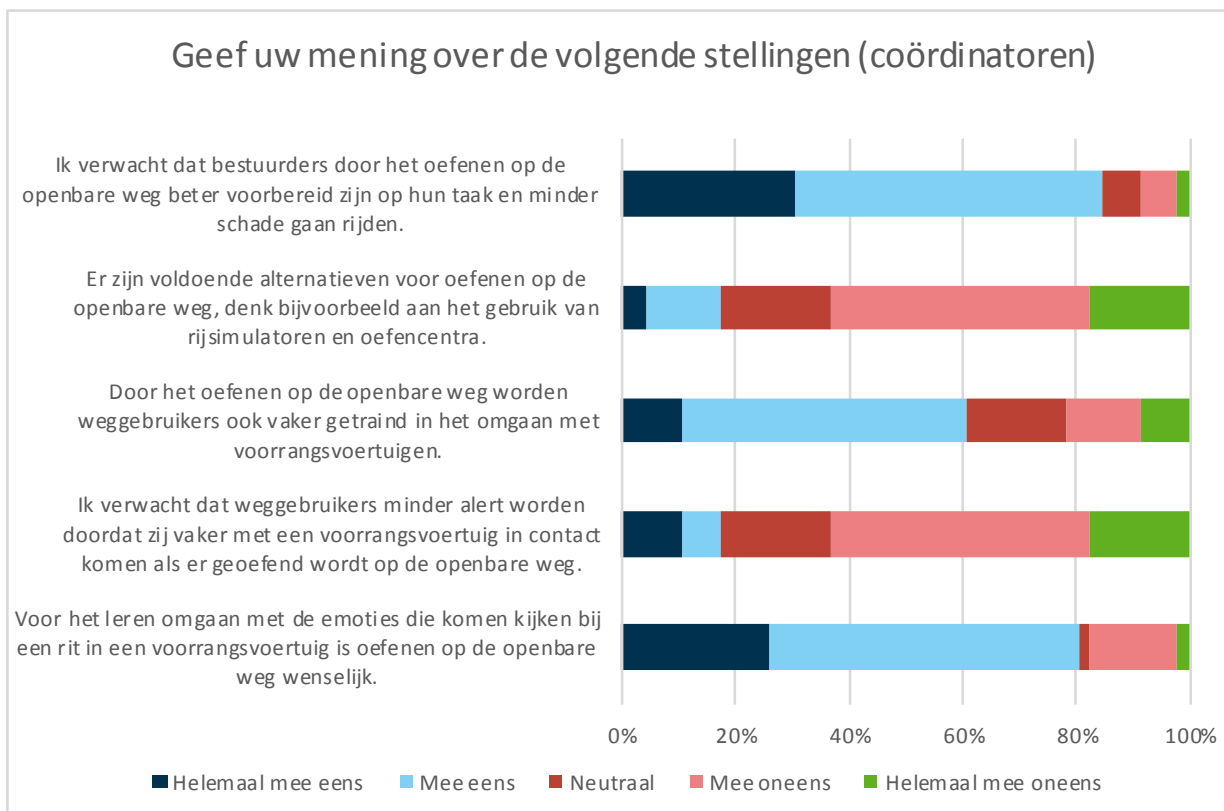
Verder blijkt dat 84% (n=81) van de instructeurs en 83% (n=38) van de coördinatoren het oefenen noodzakelijk vindt om te leren omgaan met andere weggebruikers. Over de stelling dat het niet uit te

leggen is als tijdens een dergelijke oefensituatie een ongeval plaatsvindt, zijn de meningen verdeeld. Van de rijinstructeurs geeft 57% (n=57) aan het niet eens te zijn met de stelling, terwijl 25% (n=24) van mening is dat het inderdaad niet uit te leggen is. Bij de coördinatoren is dit respectievelijk 54% (n=25) en 26% (n=12). Hier betreft het voornamelijk particuliere en brandweerinstructeurs en coördinatoren van de brandweer. Met de stelling dat oefenen per definitie ongewenst is in het kader van veiligheid, is 79% (n=77) van de instructeurs en 72% (n=33) het (helemaal) oneens. Met de laatste stelling, dat oefenen op de openbare weg prima veilig kan, onder voorwaarden, is 88% (n=85) van de instructeurs en 87% (n=40) het (helemaal) eens.

Verder zijn de rijinstructeurs en de coördinatoren stellingen voorgelegd om het draagvlak voor en behoefte aan oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen te peilen.



Figuur 4. Mening van rijinstructeurs over stellingen over oefenen op de openbare weg



Figuur 5. Mening van coördinatoren over stellingen over oefenen op de openbare weg

Uit figuur 4 en 5 blijkt dat 78% (n=75) van de instructeurs en 85% (n=39) van de coördinatoren verwacht dat bestuurders door het oefenen beter voorbereid zijn op hun taak en minder schade gaan rijden. Ook blijkt dat 70% (n=67) van de rijinstructeurs en 63% (n=29) het oneens is met de stelling dat er voldoende alternatieven zijn, zoals rijsimulatoren en oefencentra. De stelling dat weggebruikers door het oefenen ook beter leren omgaan met voorrangsvoertuigen, wordt door een meerderheid (63%, n=60) van de instructeurs en coördinatoren (61%, n=28) gesteund, circa een vijfde van de respondenten is neutraal. De verwachting dat weggebruikers minder alert worden door het oefenen wordt door een meerderheid niet gedeeld, ruim 76% (n=73) van de rijinstructeurs en 63% (n=29) van de coördinatoren is het oneens. Ten slotte is gevraagd of men van mening is dat oefenen wenselijk is voor het leren omgaan met emoties van een spoedrit. 79% (n=76) van de instructeurs en 80% (n=37) van de coördinatoren is het hier (helemaal) mee eens.

Ten slotte is in het kader van draagvlak gevraagd of men het wenselijk vindt voor de eigen rijopleiding. Een zeer ruime meerderheid vindt dit wenselijk, waarvan een deel dit wel laat afhangen van de uitkomsten van de pilot. Zie ook tabel 1.

Tabel 2. In hoeverre vindt u het wenselijk dat er in uw eigen rijopleidingen geoefend zou mogen worden op de openbare weg met optische en geluidssignalen?

Antwoord	Rij-instructeurs	Opleidings-coördinatoren
Ik vind dit wenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.	64% (n=61)	30% (n=14)
Ik vind dit alleen wenselijk als uit de pilot blijkt dat de v oordelen in rijkwaliteit opwegen tegen de veiligheidsrisico's .	26% (n=25)	61% (n=28)
Ik vind dit in alle gevallen onwenselijk, ongeacht de uitkomsten van de pilot.	10% (n=10)	9% (n=4)

Gevraagd is naar de voorwaarden waaronder en wijze waarop geoefend zou moeten worden. De voorgelegde voorwaarden zijn weergegeven in tabel 3, met daarin het percentage dat (helemaal) oneens is, en (helemaal) eens.

Tabel 3. Mening van rijinstructeur en coördinatoren over voorwaarden voor oefenen op de openbare weg

Stelling	Rijinstructeurs		Coördinatoren	
	% (helemaal) oneens	% (helemaal) eens	% (helemaal) oneens	% (helemaal) eens
Een lesauto van de hulpdiensten zou als zodanig herkenbaar moeten zijn.	43% (n=37)	52% (n=45)	33% (n=14)	56% (n=24)
Een lesauto zou uitgevoerd moeten zijn met dubbele bediening.	8% (n=7)	82% (n=71)	19% (n=8)	74% (n=32)
Alleen opleidingen die voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen zouden moeten mogen oefenen op de openbare weg.	3% (n=3)	90% (n=78)	0% (n=0)	100% (n=43)
Er moeten geen eisen gesteld worden aan de opleiders om te mogen oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.	87% (n=76)	10% (n=9)	79% (n=34)	19% (n=8)
Alleen instructeurs die aantoonbaar bekwaam zijn (verstand van didactiek en het rijden met optische en geluidssignalen), zouden het oefenen op de openbare weg mogen begeleiden.	2% (n=2)	95% (n=83)	7% (n=3)	93% (n=30)
Er moet voldoende draagvlak zijn onder hulpdiensten.	7% (n=6)	82% (n=71)	7% (n=3)	84% (n=36)
Er moet voldoende draagvlak zijn onder de bevolking.	35% (n=30)	31% (n=27)	16% (n=7)	49% (n=21)
De juridische risico's moeten goed zijn afgedekt voor de bestuurder en zijn instructeur.	0% (n=0)	99% (n=85)	2% (n=1)	98% (n=41)

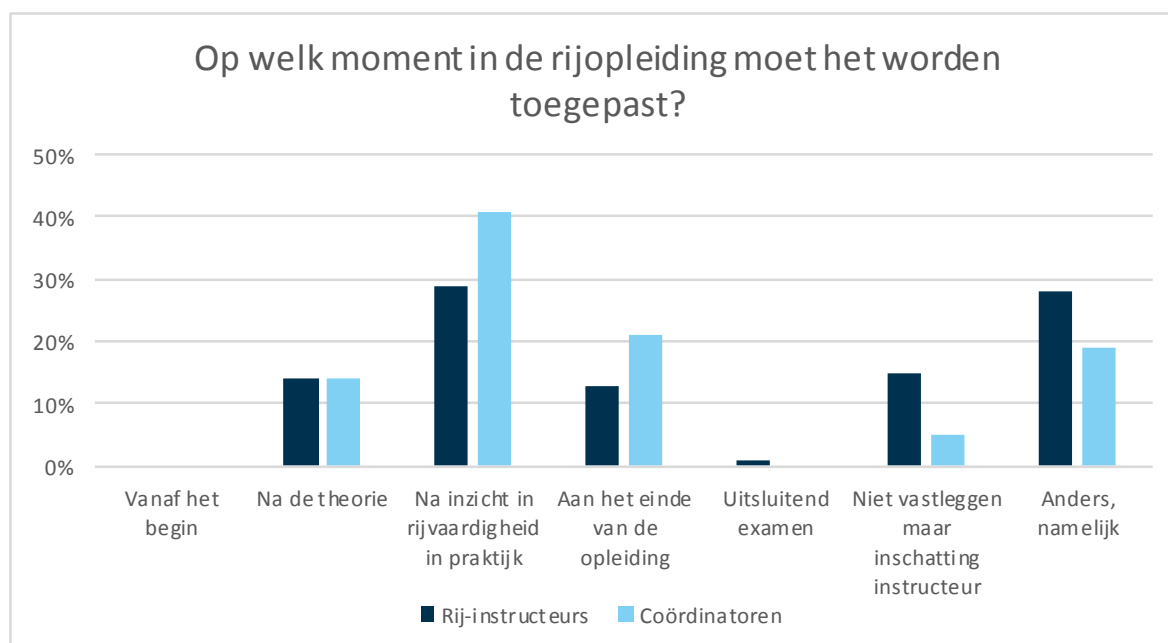


Een oefenrit zou altijd vooraf moeten worden aangekondigd bij de meldkamer.	8% (n=7)	80% (n=69)	2% (n=1)	98% (n=41)
Een oefenrit zou nooit een interventie richting een daadwerkelijk incident mogen verstoren	2% (n=2)	90% (n=77)	0% (n=0)	100% (n=42)
De duur en frequentie van het rijden met optische en geluidssignalen in de rijopleiding zou beperkt moeten zijn, om overlast voor de omgeving te voorkomen.	19% (n=16)	61% (n=52)	17% (n=7)	69% (n=29)
De rijinstructeur dient zelf de vrijheid te hebben om te bepalen waar, wanneer en hoe vaak met optische en geluidssignalen wordt geoefend, afhankelijk van de kwaliteit van de student.	5% (n=4)	90% (n=77)	19% (n=8)	69% (n=29)

Uit tabel 2 blijkt dat er veel voorstanders zijn van de volgende voorwaarden (in volgorde van draagvlak): het afdekken van juridische risico's, kwaliteitseisen stellen aan opleiding en rijinstructeurs, het niet verstoren van interventies van echte meldingen, om dubbele bediening te gebruiken en het aanmelden van de rit bij de meldkamer. Het minste draagvlak is er voor het herkenbaar uitvoeren van het voertuig als lesauto.

Andere voorwaarden die genoemd zijn, zijn het bijhouden van een rapportage door de trainer over de competenties van de chauffeur, de noodzaak van plaatselijke bekendheid, spreiding, een volledig operationeel ingerichte voertuig en uitsluitend oefenen aan het eind van de opleiding.

De rijinstructeurs en coördinatoren is gevraagd om aan te geven op welk moment in de rijopleiding het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg moet worden toegepast. De antwoorden hierop zijn weergegeven in figuur 6.



Figuur 6. Mening van rijinstructeurs en coördinatoren over het moment waarop oefenen op de openbare weg moet worden toegepast

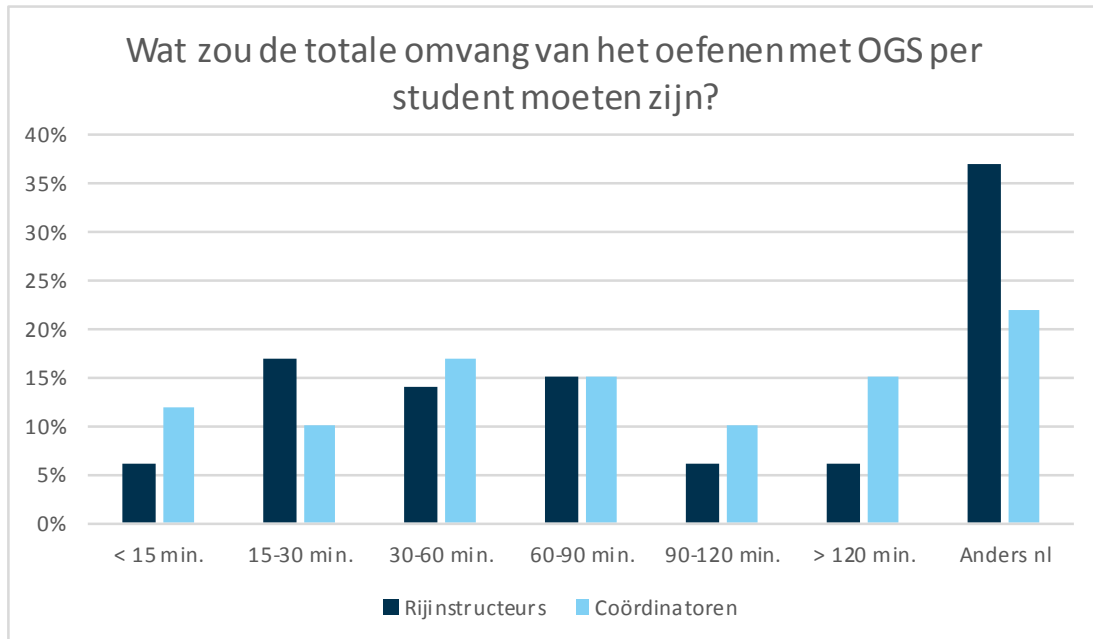
Iets minder dan de helft van de coördinatoren is van mening dat na inzicht in de rijvaardigheid in de praktijk mag worden geoefend op de openbare weg (41%, n=17). Daarnaast vindt 21% (n=9) van de coördinatoren

dat er aan het einde van de opleiding geoefend mag worden en heeft bijna eenzelfde percentage (19%, n=8) 'anders, namelijk' aangegeven.

Bij de rijinstructeurs zijn de meningen wat meer verdeeld. Bijna een derde van de rijinstructeurs (29%, n=25) is van mening dat er geoefend mag worden nadat er inzicht is verkregen in de rijvaardigheid in de praktijk. Vrijwel eenzelfde percentage (28%, n=24) heeft 'anders, namelijk' aangegeven.

Bij de categorie 'anders, namelijk' wordt vooral genoemd dat het rijden met optische en geluidssignalen pas wordt uitgevoerd nadat de basisrijvaardigheid op orde is, in combinatie met theoretische kennis over het rijden met optische en geluidssignalen of een combinatie van verschillende antwoorden.

Na het moment waarop het oefenen moet plaatsvinden in de rijopleiding is ook gevraagd naar de totale tijdsomvang van het oefenen.



Figuur 7. Mening van rijinstructeurs en coördinatoren over omvang van oefenen op de openbare weg

Uit figuur 7 blijkt dat de respondenten bij de vraag naar de omvang voornamelijk 'anders, namelijk' kiezen. Vrijwel al deze personen geven aan dat de omvang niet kan worden bepaald in algemeenheden, maar dat dit afhankelijk is van de student en opleidingssituatie.

# Bijlage 9 Alternatieve scores voor gemiste scenario's als gevolg van aanrijdingen en afwijken van de route

De huidige methode is heel bewust gekozen: het veroorzaken van een aanrijding is ernstig, en dient dus zwaar mee te wegen in de totaalscore. Dit mede omdat het doel van de spoedrit, namelijk het bereiken van de locatie waar hulp verleend moet worden, niet wordt gehaald. Daarnaast waren onderzoekers en pilootdeelnemers bij de bepaling van de methode het er over eens dat iemand die weliswaar slecht rijdt maar veilig overkomt, een hogere score dient te krijgen dan iemand die halverwege een aanrijding krijgt. Wel zijn volledigheidshalve alternatieve keuzes rondom het omgaan met gemiste scenario's als gevolg van aanrijdingen en afwijken van de route onderzocht.

Hieronder nogmaals de gebruikte methode en de daarbij behorende gemiddelde totaalscores voor de controlegroep en de experimentele groep.

## *Gebruikte methode:*

- a) na een aanrijding eindigt de rit en krijgt men voor de overige gemiste scenario's per scenario nul punten die meetellen voor de gemiddelde scores op scenarioniveau én op de totaalscore*
- b) bij een gemist scenario door afwijken van de route krijgt men op de gemiste scenario's een 'missing' score (die niet meetelt in het gemiddelde op scenarioniveau) maar wordt voor het gemiste scenario bij de totaalscore het gemiddelde van de overige scenario's toegevoegd (zodat afwijken van de route het niet hetzelfde effect heeft als een aanrijding)*

	Controlegroep	Experimentele groep	Significant verschil?
<b>Gemiddelde totaalscore</b>	31,8 (53%)	34,2 (57%)	Ja (t=-2,214, p=0,028)

Voor de volledigheid is aanvullend geanalyseerd wat het effect van andere keuzes rondom de score in de gemiste scenario's na afwijken van de route en een ongeval zou zijn geweest op de uitkomsten en conclusies van dit onderzoek. Hierbij zijn drie varianten onderzocht:

## *Alternatief 1:*

- a) na een aanrijding wordt de procedure gebruikt zoals beschreven bij 'gebruikte methode'*
- b) bij een gemist scenario door afwijken van de route krijgt men op de gemiste scenario's een 'missing' score (die niet meetelt in het gemiddelde op scenarioniveau) en scoort men op de gemiste scenario's dus ook geen punten die meetellen in de totaalscore. Een gemist scenario door afwijken van de route telt daardoor net zo zwaar als een gemist scenario door een aanrijding.*

	Controlegroep	Experimentele groep	Significant verschil?
<b>Gemiddelde totaalscore</b>	31,5 (53%)	34,1 (57%)	Ja (t=-2,466, p=0,014)

Ook met behulp van alternatief 1 blijft de conclusie overeind staan dan er een significant verschil is tussen de deelnemers in de controlegroep en experimentele groep, waarbij de deelnemers in de experimentele groep hoger scoren.

*Alternatief 2:*

*a) na een aanrijding eindigt de rit en krijgt men voor de overige gemiste scenario's per scenario een 'missing' waardoor de gemiste ritten niet worden meegenomen in de gemiddelde scores op scenarioniveau. Voor de totaalscore wordt voor de gemiste scenario's een correctie uitgevoerd, waarbij het gemiddeld aantal punten van de eerder gereden scenario's per gemist scenario wordt toegevoegd.*  
*b) bij een gemist scenario wordt de procedure gebruikt zoals beschreven bij 'gebruikte methode'. Een gemist scenario door afwijken van de route wordt daardoor in de totaalscore niet 'bestraft', een gemist scenario door een aanrijding wel.*

Ook bij alternatief 2 zijn de effecten ervan onderzocht. Uiteraard zijn de gemiddelde scores hoger, maar er blijkt wederom sprake van een significant verschil tussen de controlegroep en de experimentele groep.

	Controlegroep	Experimentele groep	Significant verschil?
<b>Gemiddelde totaalscore</b>	33,5 (56%)	35,3 (59%)	Ja (t=-2,466, p=0,014)

Ook de gemiddelde scores op de scenario's veranderen door dit alternatief. Dat komt omdat bij dit alternatief bij de vergelijking per scenario de 'missing' scores niet meegeteld in het gemiddelde, terwijl een '0'-score dat wel doet.<sup>67</sup> Het gevolg daarvan is dat er geen significante verschillen meer zijn bij de deelscores op de scenario's.

*Alternatief 3:*

*a) na een aanrijding eindigt de rit en krijgt men voor de overige gemiste scenario's per scenario een 'missing' waardoor de gemiste ritten niet worden meegenomen in de gemiddelde scores op scenarioniveau. Voor de totaalscore wordt voor de gemiste scenario's een correctie uitgevoerd, waarbij het gemiddeld aantal punten van de eerder gereden scenario's per gemist scenario wordt toegevoegd.*  
*b) bij een gemist scenario door afwijken van de route krijgt men op de gemiste scenario's een 'missing' score (die niet meetelt in het gemiddelde op scenarioniveau) en scoort men op de gemiste scenario's dus ook geen punten die meetellen in de totaalscore.*

Bij alternatief 3 worden zowel aanrijdingen als afwijkingen van de route niet 'bestraft' doordat gemiste scenario's geen effect hebben, zowel niet op scenarioniveau als op totaalscore. Alleen de daadwerkelijk gereden scenario's hebben invloed op de scores.

In dat geval is er alleen nog sprake van een significant verschil bij een betrouwbaarheidspercentage van 90%, en dus niet bij 95%.

	Controlegroep	Experimentele groep	Significant verschil?
<b>Gemiddelde totaalscore</b>	33,8 (56%)	35,4 (59%)	Nee, niet op 95%, alleen op 90% betrouwbaarheids-niveau (t=-1,800, p=0,073)

<sup>67</sup> Een voorbeeld: het gemiddelde van 8, 6 en 0 is 4,6 ((8+6+0)/3), terwijl het gemiddelde van 8, 6 en 'missing' 7 is ((8+6)/2)

Uit het bovenstaande blijkt dat er weliswaar kleine verschillen in uitkomst zijn, afhankelijk van de gemaakte keuzes, maar dat in alternatief 1 en 2 nog steeds sprake blijft van een significant verschil op 95% betrouwbaarheidsniveau. Bij alternatief 3 is er uitsluitend een significant verschil op 90% betrouwbaarheid. Echter, alternatief 3 laat aanrijdingen geen effect hebben in de eindscore, wat naar het oordeel van de pilotgroep en de onderzoekers geen recht doet aan de operationalisatie van 'rijvaardigheid van de student'. Zij zijn van mening dat een aanrijding leidt tot het niet aankomen op de plaats van de hulpverlening, en daarom effect moet hebben op de totaalscore.