

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2177

Vragen van het lid **Kooiman** (SP) aan de Minister van Veiligheid en Justitie over *ongevallen met voorrangvoertuigen van de politie, brandweer en ambulance* (ingezonden 18 maart 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 6 mei 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1866

Vraag 1

Kunt u reageren op de conclusies en de aanbevelingen uit de rapporten «Eigenschappen van ongevallen met voorrangvoertuigen» en «Kansrijke oplossingen voor ongevallen met voorrangvoertuigen»?^{1 2}

Antwoord 1

De in de rapporten aangehaalde thematiek speelt bij alle hulpdiensten. Rijden met optische en geluidssignalen kan van levensbelang zijn, maar is ook risicoverhogend. Recent heeft een pilot plaatsgevonden waarbij de instructeurs van politie, brandweer en diensten voor medische hulpverlening voor een periode van maximaal 2 jaar tijdens de rijopleiding met zwaailicht en sirene mochten oefenen op de openbare weg. Deze pilot is geëvalueerd door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). Uit de evaluatie blijkt dat het op de openbare weg trainen in het besturen van een voorrangvoertuig bijdraagt aan de kwaliteit van de rijopleiding voor bestuurders van voorrangvoertuigen, zonder dat het de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Met ingang van 1 april 2015 is een permanente vrijstelling verleend voor het op de openbare weg geven van rijonderricht in het besturen van een voorrangvoertuig met optische en geluidssignalen.

Vraag 2 en 3

Hoe reageert u op de conclusie dat een politiemedewerker tijdens spoedritten een factor 30 tot 35 meer kans heeft op een ongeval met letsel per miljard voertuigkilometers, dat dit bij de brandweer een factor 40 tot 70 is en bij het ambulancepersoneel 15 tot 25? Hoe verklaart u deze verschillen?

¹ Eigenschappen van ongevallen met voorrangvoertuigen, <http://www.infopuntveiligheid.nl/Publicatie/DossierItem/94/6429/eigenschappen-van-ongevallen-met-voorrangvoertuigen.html>

² Kansrijke oplossingen voor ongevallen met voorrangvoertuigen, <http://www.infopuntveiligheid.nl/Publicatie/DossierItem/94/6428/kansrijke-oplossingen-voor-ongevallen-met-voorrangvoertuigen.html>

Hoe verklaart u dat brandweerauto's 2,1 keer vaker betrokken zijn bij een ongeval dan een ambulance en 1,7 keer vaker dan een politieauto? Is een verklaring te vinden in de trainingsintensiteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2 en 3

Voorrangsvoertuigen rijden in een gevaarverhogende setting, waardoor de kans op ongevallen toeneemt. Verschillen worden mogelijk (deels) verklaard door de kenmerken van de voertuigen (o.a. gewicht) en de ervaring van de chauffeur. Bij de ambulance is het werk van de chauffeur een specifieke functie, bij de politie rijdt iedere medewerker in de noodhulp spoedritten en de brandweer werkt veelal met vrijwilligers. Vrijwilligers van de brandweer rijden daardoor logischerwijs het minste aantal kilometers per jaar met optische en geluidssignalen. Ook zou het verschil gedeeltelijk verklaard kunnen worden door de bestaande rijopleiding van de brandweer. Deze richt zich voornamelijk op voertuigbeheersing via baantraining en gebiedskennis. Op dit moment wordt binnen de brandweer overleg gevoerd om de rijopleiding en les- en leerstof van chauffeurs aan te passen. Daarnaast ontbraken tot op heden landelijke standaarden voor blijvende vakbekwaamheid (bij- en nascholing). Deze zijn inmiddels opgesteld en liggen op dit moment ter besluitvorming voor binnen de brandweer.

Vraag 4

Wat is de ontwikkeling van het aantal ongevallen dat jaarlijks plaatsvindt met voorrangsvoertuigen? Kunt u dat uitsplitsen naar politie, brandweer en ambulance? Hebben de door u beloofde inspanningen zin gehad?³

Antwoord 4

Er is pas vorig jaar voor het eerst onderzoek gedaan naar het aantal ongevallen met voorrangsvoertuigen. Het IFV, dat het onderzoek heeft verricht, heeft dit onderzocht over de jaren 2010–2013, doet dit ook voor 2014 en is voornemens om dit ook in de komende jaren te blijven onderzoeken. Om trends te kunnen bepalen, is echter langjarig onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen noodzakelijk en dat is momenteel nog niet beschikbaar. Wel blijkt uit politiecijfers dat het totaal aantal schadegevallen waarbij de politie aansprakelijk was in 2013 is gedaald en in 2014 gelijk gebleven is.

Vraag 5

Deelt u de mening van de onderzoeker dat de veiligheidscultuur en het veiligheidsklimaat voor verbetering vatbaar is? Deelt u de conclusie dat een doeltreffend preventiebeleid kan zorgen voor een lager aantal ongevallen met voorrangsvoertuigen?⁴ Welk werk heeft de werkgroep preventie gedaan die als doel had het aantal aanrijdingen te verminderen?⁵

Antwoord 5

Elk ongeval is er één teveel, dus het veiligheidsklimaat is voortdurend voor verbetering vatbaar. De werkgroep Preventie van de politie heeft een analyse gemaakt over het jaar 2012 inzake de meest voorkomende schadegevallen met voertuigen binnen de politie. Op basis daarvan heeft de werkgroep een plan van aanpak opgesteld met adviezen ten aanzien van mogelijke oplossingen, waaronder preventie-adviezen van de verzekeringsmaatschappij. Door de drie hulpdiensten wordt daarnaast de laatste jaren hard gewerkt aan verbetering door de opleiding aan te passen, de brancherichtlijnen beter op elkaar te laten aansluiten en door meer aandacht aan het onderwerp voorrangsvoertuigen te besteden in de rijopleidingen van burgers. Ook wordt gewerkt aan een gemeenschappelijk competentieprofiel van rijinstructeurs, zodat zij beter zijn toegerust op het begeleiden van bestuurders die rijden met optische en geluidssignalen.

³ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1364

⁴ Kansrijke oplossingen voor ongevallen met voorrangsvoertuigen, <http://www.infopuntveiligheid.nl/Publicatie/DossierItem/94/6428/kansrijke-oplossingen-voor-ongevallen-met-voorrangsvoertuigen.html>

⁵ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1364

Vraag 6

Klopt het dat in Rotterdam de inbouw van de «UnfallDatenSpeicher» (UDS) geleid heeft tot een schadereductie van 25%? Is het waar dat onderdeel van het preventieplan was de landelijke invoering van de UDS en in hoeverre is daar uitvoering aan gegeven?

Antwoord 6

De schadereductie in Rotterdam is het gevolg van permanente aandacht in combinatie met technische hulpmiddelen, waaronder de UDS en kan dus niet uitsluitend aan de UDS worden toegeschreven. Dat neemt niet weg dat de UDS is meegenomen in het plan van aanpak van de werkgroep Preventie, omdat deze kan bijdragen aan schadereductie.

Vraag 7

Deelt u de conclusie dat verkeerslichtbeïnvloeding het aantal ongevallen met voorrangsvoertuigen met 50% kan doen dalen? Kunt u ons voorrekenen welke besparingen kunnen worden geboekt door de toepassing van verkeerslichtbeïnvloeding? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 7

Het percentage van 50% slaat terug op Amerikaanse onderzoeken van eind jaren »70, niet op het onderzoek zoals uitgevoerd door het IFV. Er is geen evaluatie beschikbaar van de mogelijke effecten van verkeerslichtbeïnvloeding door voorrangsvoertuigen in de Nederlandse situatie. Er zijn dan ook onvoldoende gegevens bekend om een berekening hierover te maken. Het staat de lokale wegbeheerders echter vrij om verkeerslichtbeïnvloeding in te voeren wanneer zij dit wenselijk achten. Recent is getoetst of de wetgeving voor verkeerstekens, die valt onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, knelpunten kent voor dit soort oplossingen en dat blijkt niet het geval te zijn.

Vraag 8

Hoe reageert u op de conclusie dat in de opleiding bij de politie slechts in geringe mate aandacht is voor het naderen van stoplichten? Deelt u de mening van de onderzoeker dat de aandacht voor de werking van moderne verkeersregelinstallaties kan worden verbeterd en er meer inzicht aan studenten kan worden gegeven over de gevaren van het door rood rijden? Bent u van plan aanvullende training te organiseren?

Antwoord 8

De conclusie dat in de opleiding bij de politie slechts in geringe mate aandacht is voor het naderen van stoplichten deel ik niet. In alle basis- en specialistische rijopleidingen die door de Politieacademie worden verzorgd is het onderdeel «het berijden van kruisingen» een substantieel onderdeel van het onderwijs. Het betreft kruisingen met en zonder verkeersregelinstallaties. De in het antwoord op vraag 1 genoemde verlenging van de vrijstelling betreffende het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is een effectieve stap vooruit als het gaat om de rijvaardigheidstrainingen bij de politie.

Er wordt tevens gewerkt aan verdere verbetering van de politie-specifieke rijvaardigheid en rijveiligheid van wie reeds werkzaam is bij de politie. Iedere politiemedewerker die gebruik moet kunnen maken van de optische en geluidssignalen is verplicht om een driejaarlijkse Politie Rijvaardigheid Training te volgen. Medewerkers die tijdens deze training een onvoldoende niveau laten zien, zullen aanvullende training krijgen.