

Automobilisten geconfronteerd met voorrangsvoertuigen



Automobilisten geconfronteerd met voorrangsvoertuigen

Een enquêteonderzoek naar de ervaringen, kennis en wensen van automobilisten bij de
confrontatie met voorrangsvoertuigen

Instituut Fysieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem

T 026 355 24 00
F 026 351 50 51
info@ifv.nl

Colofon

Titel:	Automobilisten geconfronteerd met voorrangvoertuigen. Een enquêteonderzoek naar de ervaringen, kennis en wensen van automobilisten bij de confrontatie met voorrangvoertuigen.
Titel project:	Weggebruikers en voorrangvoertuigen, elkaar tegemoet komen
Datum:	20 februari 2013
Status:	Definitief rapport
Versie:	2.0
Projectnummer:	431N1205
Auteurs:	Mw. drs. K. Groenewegen - ter Morsche Dhr. W.F. van Rossum BPM Mw. G.J. Wolfs
Projectleider:	Mw. drs. K. Groenewegen - ter Morsche
Review:	Dhr. drs. W. Vermeulen, Rijkswaterstaat Dhr. dr. ir. J.G. Post, IFV
Eindverantwoordelijk:	Dhr. W. Beckmann MEd (Manager Brandweeracademie)
Opdrachtgever:	Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding
Contactpersoon:	Dhr. ing. P. Verhage MCDm

Managementsamenvatting

Bestuurders van voorrangsvoertuigen worden regelmatig geconfronteerd met gedrag van weggebruikers, dat afwijkt van het gewenste of verwachte gedrag. Hierdoor komt de veiligheid en een snelle aanrijtijd in bepaalde gevallen in het geding.

Voor weggebruikers die geconfronteerd worden met voorrangsvoertuigen was tot voor kort niet of nauwelijks beschreven hoe men voorrangsvoertuigen op een veilige en verantwoorde wijze voor kan laten gaan: noch in de wet of een uitwerking daarvan, noch in de lesstof voor het behalen van een rijbewijs, noch elders. In het rapport 'Weggebruikers met voorrang benaderd' (Groenewegen et al., 2012) is een eerste aanzet gegeven tot het opstellen van gedragsadviezen voor weggebruikers. In dat project is een enquête gehouden onder voorrangsvoertuigbestuurders, waarbij gevraagd is naar hun ervaringen en wensen op het gebied van de interactie met weggebruikers.

Aan een beeld van aanwezige kennis, ervaringen en wensen van weggebruikers ontbrak het tot op heden. Inzicht hierin is nodig om voorlichting richting weggebruikers mogelijk te maken en aan te sluiten bij wensen van de weggebruiker.

Het Ministerie van Veiligheid en Justitie heeft ingestemd met het voorstel van de de Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding (LFR) om inzichtelijk te maken wat de ervaringen, kennis en wensen van automobilisten zijn bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen. Dit onderzoek is uitgevoerd door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) en maakt onderdeel uit van het project 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen, elkaar tegemoet komen'.

Aan de hand van een grootschalige enquête onder ruim 2100 automobilisten is inzicht gekregen in de ervaringen, kennis en wensen van automobilisten bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen.

Deelvraag 1: *Welke ervaringen hebben automobilisten bij confrontatie met voorrangsvoertuigen?*

De meeste automobilisten komen enkele keren per maand tot enkele keren per jaar een voorrangsvoertuig tegen. Automobilisten geven in eerste instantie aan goed te weten hoe men met voorrangsvoertuigen om dient te gaan. Zij geven zichzelf een ruime voldoende als het gaat om het veilig voor laten gaan en het niet hinderen van het voorrangsvoertuig. Dit in tegenstelling tot de bestuurders van voorrangsvoertuigen die, in het verkennend onderzoek van het (N)IFV in 2011, het rijgedrag van de automobilisten met een krappe voldoende beoordelen.

Als echter verder gevraagd wordt naar concrete situaties en kennis over de omgang met voorrangsvoertuigen, blijkt dat er een aantal knelpunten te constateren zijn. Zo vindt een ruime meerderheid van de respondenten het wel eens lastig een voorrangsvoertuig veilig en snel voor te laten gaan. Met name wegen binnen de bebouwde kom, kruispunten met verkeersregelinstallaties en rotondes worden genoemd als situaties waarin het soms moeilijk is om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan. Genoemde redenen waarom respondenten het moeilijk vinden om voorrangsvoertuigen voor te laten gaan, zijn beperkingen door de inrichtingen van de weg, gedrag van andere weggebruikers en het te laat opmerken van het voorrangsvoertuig. Wat daarbij opvalt, is dat men over het algemeen (zeer) tevreden is over de hoor- en zichtbaarheid van het voorrangsvoertuigen, maar dat circa een derde van de respondenten een voorrangsvoertuig niet altijd tijdig opmerkt. De genoemde reden hiervoor is dat het geluid van de sirene volgens de respondenten niet voldoende doordringt in de auto,

bijvoorbeeld omdat de auto goed geïsoleerd is of vanwege geluid in de auto, zoals het voeren van een gesprek of het geluid van een autoradio.

Van de respondenten geven 53 personen aan dat zij in de afgelopen twee jaar een (bijna)aanrijding gehad hebben met een voorrangsvoertuig. In de beschrijvingen van de (bijna)aanrijdingen worden incidenten met ambulances relatief vaak genoemd. De beschreven incidenten vonden veelal plaats op kruispunten, zowel met als zonder verkeerslichten, en bij inhaalmanoeuvres van het voorrangsvoertuig.

Deelvraag 2: *In hoeverre beschikken automobilisten over kennis van enerzijds relevante wet- en regelgeving en anderzijds van het gewenste gedrag van automobilisten bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen?*

Het ontbreekt automobilisten het aan kennis over wat zij wel of niet mogen doen wanneer zij een voorrangsvoertuig tegenkomen. Hierbij gaat het om het al dan niet mogen overschrijden van de toegestane maximumsnelheid en het rijden door rood verkeerslicht om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan. Zo geeft de helft van de respondenten aan dat zij om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan, door een rood verkeerslicht zou rijden en denkt 73% dat dit is toegestaan. Ook geeft een derde aan indien nodig harder te gaan rijden dan de toegestane snelheid, en denkt 53% dat dit mag.

Daarnaast komen de handelingen, die de meeste respondenten aangeven te zouden uitvoeren, niet altijd overeen met de eerder opgestelde gedragsadviezen. Uit de enquête blijkt dat het bij het ruime merendeel van de respondenten bekend is dat zij een baan vrij moeten laten als er een baan vrij is, zij niet plotseling moeten remmen wanneer er een voorrangsvoertuig achter hen rijdt en richting aan kunnen geven om te laten zien dat zij het voorrangsvoertuig hebben opgemerkt. Echter geeft de helft van de respondenten aan dat zij de stoep of het fietspad op zouden gaan om ruimte te maken terwijl dit niet gewenst is. Tevens geeft driekwart van de respondenten aan uit te wijken naar de berm om ruimte te maken voor het voorrangsvoertuig terwijl dit niet gewenst is.

Over het algemeen zijn weggebruikers goed op de hoogte van de locatie van het voorrangsvoertuig op de snelweg, hoewel circa 10% denkt dat een voorrangsvoertuig in Nederland altijd middendoor rijdt.

Het merendeel van de respondenten is op de hoogte van wat een voorrangsvoertuig mag in het verkeer. De kennis van respondenten wat betreft de bevoegdheden van de politie, wanneer zij rijden zonder optische en geluidssignalen, laat sterk te wensen over. Zo weet bijna 80% van de weggebruikers niet dat de politie ook zonder optische en geluidssignalen vrijstellingen heeft zoals het rijden door rood licht en het overschrijden van de maximum snelheid.

Dat veel weggebruikers niet goed weten hoe zij voorrangsvoertuigen in specifieke situaties voor moeten laten gaan, is niet vreemd omdat uit de enquête blijkt dat bijna de helft van de respondenten niet heeft geleerd hoe zij moeten omgaan met voorrangsvoertuigen. De respondenten die dit wel geleerd hebben, geven voornamelijk aan dat ze hebben geleerd om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan, en niet zozeer hóé.

Deelvraag 3: *Welke wensen en verbeterpunten hebben automobilisten ten aanzien van de confrontatie met voorrangsvoertuigen?*

Van de ondervraagde automobilisten heeft ruim 90% behoefte aan voorlichting op het gebied van voorrangsvoertuigen. Bijna driekwart van de respondenten geeft aan

behoefte te hebben aan een voorlichtingscampagne. De respondenten wensen meer voorlichting te krijgen over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig, wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer en wat automobilisten wel en niet mogen doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan.

Tevens blijkt dat er draagvlak is voor het invoeren van een vroegtijdig waarschuwingssysteem. Daarbij gaat in de enquêteresultaten de voorkeur uit naar een combinatie van een geluidssignaal en een visueel signaal dat via de autoradio automobilisten waarschuwt voor een voorrangsvoertuig.

De respondenten hebben aangegeven dat de voorspelbaarheid van voorrangsvoertuigen moet worden verbeterd door meer duidelijkheid en eenduidigheid te scheppen in het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Tevens willen ze meer duidelijkheid over en eenheid in het gebruik van optische en geluidssignalen door de hulpdiensten.

Een ruime meerderheid van de respondenten verwacht dat de ANWB meer aandacht vraagt voor het omgaan met voorrangsvoertuigen in de rijopleiding, voor voorlichting aan weggebruikers en zich sterkt maakt voor de invoering van een landelijk early warningsysteem.

Aanbevelingen

Uit het onderzoek vloeien de volgende aanbevelingen voort:

Schep duidelijkheid over regelgeving

Er dient duidelijkheid geschapen te worden over wat automobilisten wel en niet mogen doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan, zoals het rijden door rood licht en het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid.

Geef voorlichting aan automobilisten over gewenst gedrag

Geef voorlichting aan automobilisten over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig en wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer, bijvoorbeeld door middel van voorlichtingscampagnes en meer aandacht voor voorrangsvoertuigen in de rijopleiding.

Verbeter de voorspelbaarheid van voorrangsvoertuigen

Neem initiatieven om de voorspelbaarheid van het gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders te verbeteren, zodat automobilisten beter op voorrangsvoertuigen kunnen anticiperen.

Schep duidelijkheid over vrijstellingen van hulpdiensten

Schep duidelijkheid en eenduidigheid omtrent de vrijstelling van verkeersregels van de hulpdiensten wanneer zij zich zonder optische en geluidssignalen door het verkeer begeven.

Neem maatregelen zodat voorrangsvoertuigen beter waargenomen worden

Zorg dat voorrangsvoertuigen eerder worden waargenomen door weggebruikers. Kijk daarbij naar de mogelijkheid om landelijk één systeem voor vroegtijdige waarschuwing in te voeren.

Inhoud

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond en aanleiding	9
1.2 Onderzoeksvragen	9
1.3 Afbakening	10
1.4 Klankbordgroep	10
2 Dataverzameling	11
2.1 Opbouw enquête	11
2.2 Wijze van dataverzameling	11
2.3 Respons en beschrijving respondenten	12
3 Ervaringen van automobilisten	15
3.1 Gedrag voorrangsvoertuigen	18
3.2 (Bijna)aanrijdingen	18
3.3 Conclusies	19
4 Kennis van gedrag bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen	21
4.1 Situaties	21
4.2 Kennis van relevante wet- en regelgeving	23
4.3 Kennis van gewenst gedrag automobilisten	26
4.4 Leren omgaan met voorrangsvoertuigen in het verkeer	26
4.5 Conclusies	28
5 Knelpunten, wensen en verbeterpunten	31
5.1 Behoefte automobilisten voorlichting	31
5.2 Behoefte automobilisten waarschuwingssysteem	31
5.3 Overige wensen en verbeterpunten	33
5.4 Rol ANWB op het gebied van omgaan met voorrangsvoertuigen	33
5.5 Conclusies	34
6 Conclusies en aanbevelingen	35
6.1 Conclusies	35
6.2 Aanbevelingen	37
Literatuurlijst	39
Bijlage 1 Vragenlijst	41

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Bestuurders van voorrangsvoertuigen worden regelmatig geconfronteerd met gedrag van weggebruikers, dat afwijkt van het gewenste of verwachte gedrag. Hierdoor komt de veiligheid en een snelle aanrijtijd in bepaalde gevallen in het geding. Daarnaast komt dit het comfort van de patiënt in de ambulance niet ten goede. Voor weggebruikers die geconfronteerd worden met voorrangsvoertuigen was tot voor kort niet duidelijk beschreven hoe men voorrangsvoertuigen op een veilige en verantwoorde wijze voor kan laten gaan: noch in de wet of een uitwerking daarvan, noch in de lesstof voor het behalen van een rijbewijs, of elders.

In het rapport 'Weggebruikers met voorrang benaderd' (Groenewegen et al., 2012) is een eerste aanzet gegeven tot het opstellen van gedragsadviezen voor weggebruikers. Ook is in dat project een enquête gehouden onder voorrangsvoertuigbestuurders, waarbij gevraagd is naar hun ervaringen en wensen op het gebied van de interactie met weggebruikers.

Daarnaast zijn er diverse initiatieven en innovatieve producten in ontwikkeling om ervoor te zorgen dat weggebruikers een voorrangsvoertuig eerder waarnemen. Aan een beeld welke kennis, ervaringen en wensen weggebruikers hebben, ontbrak het tot op heden nog. Inzicht hierin is nodig om voorlichting richting weggebruikers mogelijk te maken, en aan te sluiten bij wensen van de weggebruiker bij de eventuele invoering van systemen en om gedrag van weggebruikers en bestuurders van voorrangsvoertuigen nader op elkaar af te stemmen. Naar aanleiding hiervan heeft de Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding aan het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV, destijds nog Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid (NIFV) geheten) gevraagd om een vervolgonderzoek uit te voeren naar gedragsbeïnvloeding van bestuurders van personenvoertuigen. Het onderzoek is gefinancierd door het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Dit rapport is het resultaat van dit vervolgonderzoek en gaat in op de resultaten van een grootschalige enquête onder automobilisten waar het gaat om de confrontaties met voorrangsvoertuigen in het verkeer.

1.2 Onderzoeksvragen

Centraal in dit onderzoek staat de vraag:

Welke kennis, ervaringen en wensen hebben automobilisten ten aanzien van de confrontatie tussen automobilisten en voorrangsvoertuigen?

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

1. Welke ervaringen hebben automobilisten bij confrontaties met voorrangsvoertuigen?
2. In hoeverre beschikken automobilisten over kennis van enerzijds relevante wet- en regelgeving en anderzijds van het gewenste gedrag van automobilisten bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen?
3. Welke wensen en verbeterpunten hebben automobilisten ten aanzien van de confrontatie met voorrangsvoertuigen?

De onderzoeksvragen zijn beantwoord middels een digitale enquête onder 2125 automobilisten. De enquête is uitgezet onder automobilisten via een oproep in het blad 'Kampioen' van de ANWB. Ook is de link naar de enquête verspreid op enkele andere wijzen. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2.

1.3 Afbakening

Het onderzoek richtte zich op automobilisten. Om deel te kunnen nemen aan de enquête diende de deelnemer minimaal 18 jaar te zijn en te beschikken over een geldig B-rijbewijs (voor het besturen van een personenauto). Motorrijders en vrachtwagenbestuurders zijn in het onderzoek buiten beschouwing gelaten, vanwege het feit dat hun specifieke verkeerssituatie afwijkt van die van de automobilisten.

De enquête richtte zich op automobilisten die lid zijn van de ANWB, maar kon ook door overige automobilisten worden ingevuld.

1.4 Klankbordgroep

Dit onderzoek werd, tezamen met de andere deelprojecten, begeleid door een klankbordgroep bestaande uit een afvaardiging van brandweer, politie, ambulance, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, de ANWB en de opdrachtgever, de Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding.

2 Dataverzameling

2.1 Opbouw enquête

De enquête is opgesteld aan de hand van de onderzoeksvragen. Daarbij is deels aangesloten bij de eerdere enquête onder bestuurders van voorrangsvoertuigen (Groenewegen et al., 2012), zodat de resultaten hiermee vergeleken konden worden.

Naast algemene vragen over bijvoorbeeld leeftijd, aantal jaren dat men in bezit is van rijbewijs B, geslacht en aantal kilometers per jaar is gevraagd hoe vaak men een voorrangsvoertuig tegenkomt. Verder is gevraagd om een beoordeling te geven van de eigen kennis en het rijgedrag bij het tegenkomen van voorrangsvoertuigen, in hoeverre men tevreden is over de waarneembaarheid van voorrangsvoertuigen en of men in de afgelopen 2 jaar een (bijna) aanrijding gehad heeft met een voorrangsvoertuig. Respondenten die hier positief op hebben geantwoord, is gevraagd om contactgegevens achter te laten. Zo kunnen deze gegevens bij toekomstig onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen worden gebruikt.

Om de kennis van automobilisten te testen, is hen een aantal situaties voorgelegd met mogelijke oplossingsrichtingen. Ook is gevraagd om aan te geven of bepaalde stellingen naar hun mening waar of niet waar zijn, en om uit twee oplossingen de beste te kiezen. Deze stellingen sloten aan bij de gedragsadviezen die volgden uit eerder onderzoek (Groenewegen et al., 2012).

Tenslotte is de behoefte aan voorlichting en aan een systeem voor vroegtijdige waarschuwing onderzocht, en de rol die van de ANWB wordt verwacht. Voor een overzicht van de enquêtevragen wordt verwezen naar bijlage 1.

2.2 Wijze van dataverzameling

De enquête is digitaal uitgezet, waardoor op relatief eenvoudige wijze een grote groep automobilisten benaderd kon worden. De enquête is via een oproep in de Kampioen uitgezet met daarin de weblink. Zie ook figuur 1.



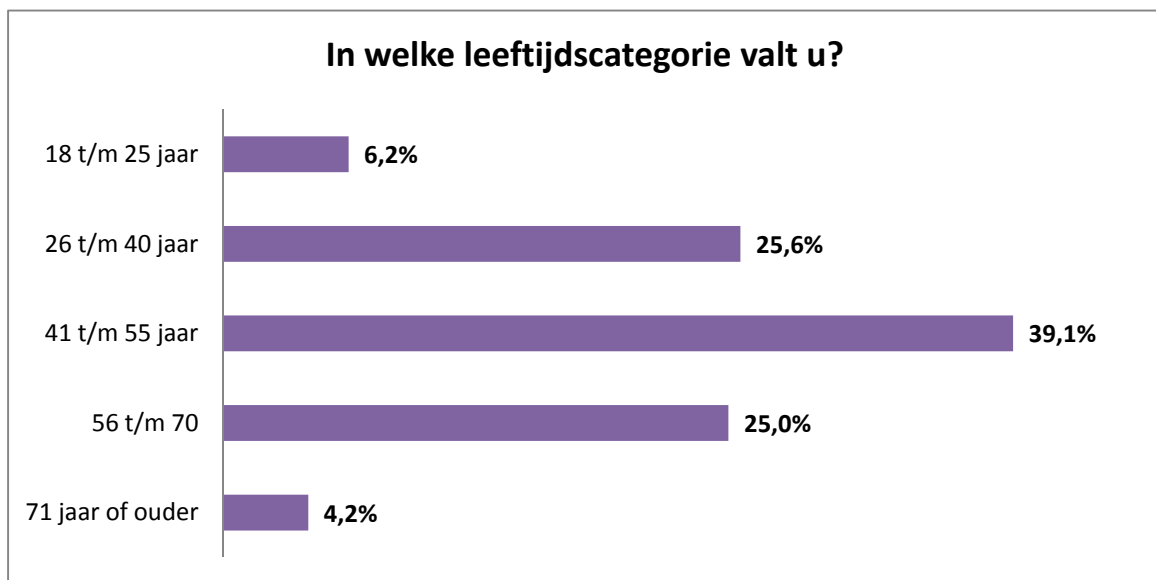
Figuur 1. Oproep in de Kampioen

Tevens is er een oproep verschenen in het blad Verkeerskunde en is het bericht via sociale media en diverse websites uitgezet. Ten slotte is medewerkers van de ANWB en het IFV gevraagd om de link te verspreiden in hun privékring. De enquête heeft open gestaan van 1 september tot en met 31 oktober 2012.

2.3 Respons en beschrijving respondenten

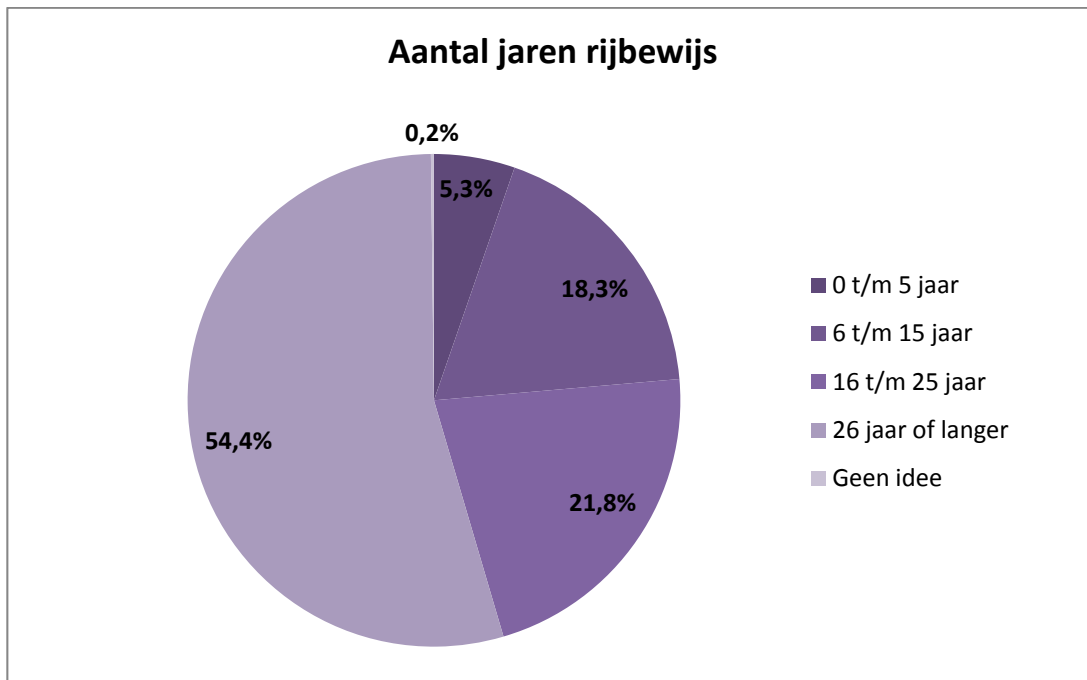
De enquête is gestart door 2125 respondenten. Van deze respondenten voldeden 24 respondenten niet aan de ingangseis (18 jaar of ouder en in bezit van een geldig B-rijbewijs). Deze zijn dan ook niet meegenomen in de data-analyse. Dit betekent dat 2101 mensen de enquête hebben ingevuld. Ongeveer twee derde van de respondenten (67,6%; n=1227) is man.

De respondenten is gevraagd naar de leeftijdscategorie waarbinnen zij vallen. In figuur 2 is weergegeven hoe hierop is geantwoord.



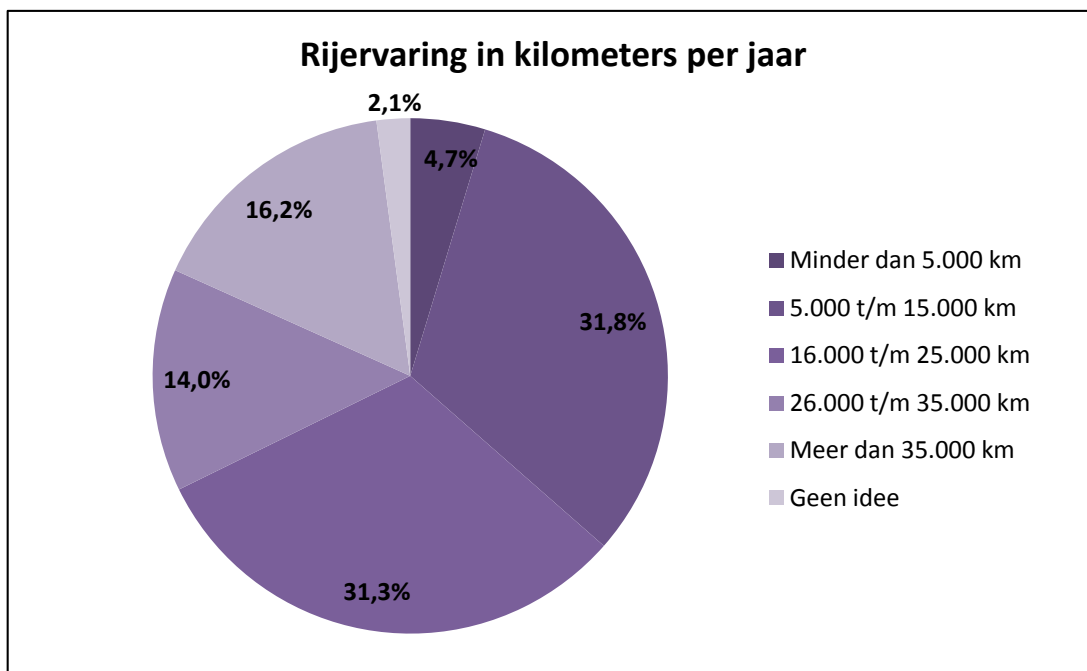
Figuur 2. Leeftijdscategorie respondenten

Gevraagd is hoe lang men beschikt over het B-rijbewijs. Het merendeel van de respondenten is 26 jaar of langer in bezit van het B-rijbewijs (54,3%; n=986) en een minderheid (5,3%; n=97) heeft zijn rijbewijs in de afgelopen vijf jaar behaald. Een en ander is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3. Aantal jaren dat respondenten in bezit zijn van rijbewijs

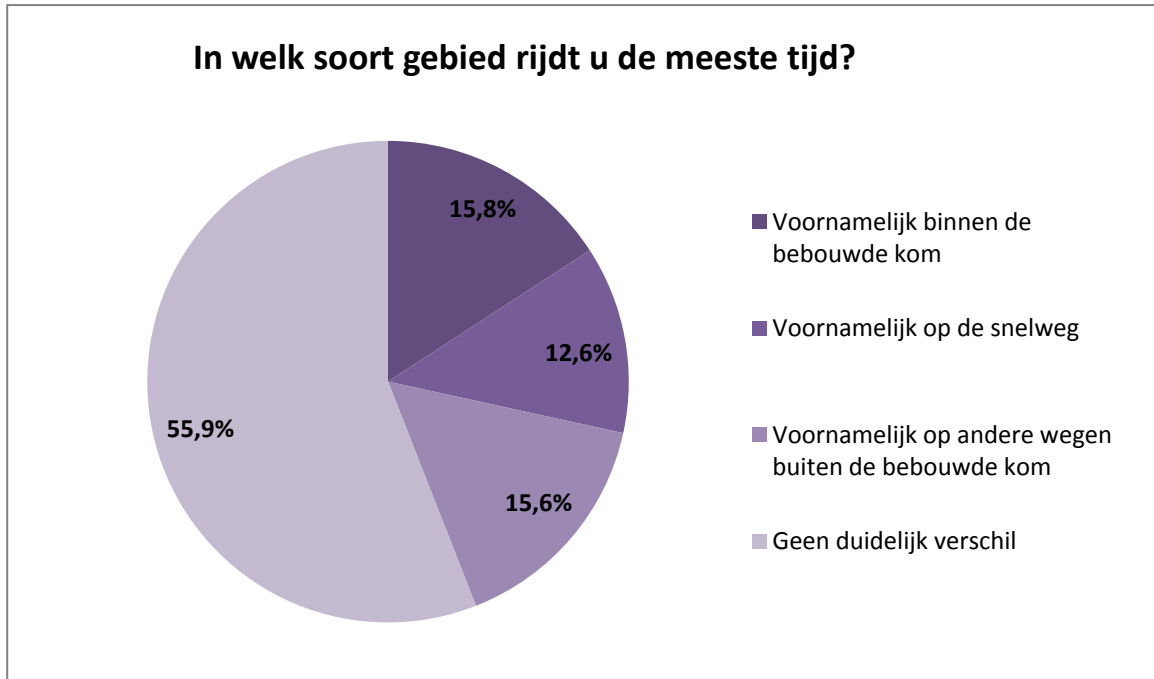
Ook is gevraagd naar de rijervaring in kilometers per jaar. Het blijkt dat ongeveer een derde van de respondenten jaarlijks 5.000 tot en met 15.000 kilometer rijdt (31,8%). Ook rijdt ongeveer een derde van de respondenten 16.000 tot en met 25.000 kilometer per jaar (31,3%). Van de respondenten rijdt 16,2% meer dan 35.000 kilometer per jaar, 14% 26.000 tot en met 35.000 kilometer per jaar en 4,7% rijdt minder dan 5.000 kilometer per jaar (N=1814). Zie ook figuur 4.



Figuur 4. Aantal kilometers dat respondenten rijden per jaar

Tenslotte is gevraagd op welk type wegen men voornamelijk rijdt: binnen de bebouwde kom, op snelwegen, op andere wegen buiten de bebouwde kom of dat er geen duidelijk

verschil bestaat. Het blijkt dat het merendeel van de respondenten aangeeft dat er geen duidelijk verschil is. De ondervraagde automobilisten die wel in een bepaald gebied rijden zijn ongeveer gelijk verdeeld over het rijden binnen de bebouwde kom, het rijden op de snelweg, of op overige wegen buiten de bebouwde kom. Dit is weergegeven in figuur 5.



Figuur 5. Verdeling gebied volgens respondenten

Samengevat

Uit de enquête blijkt dat de meeste respondenten in de leeftijdscategorie 41 tot en met 55 jaar vallen en 26 jaar of langer in het bezit van het B-rijbewijs zijn. Bijna twee derde van de respondenten is van het mannelijk geslacht. De meeste respondenten rijden 5.000 tot en met 25.000 kilometer per jaar. Tevens geeft het merendeel aan dat er geen duidelijk verschil is in welk soort gebied men doorgaans de meeste tijd rijdt.

3 Ervaringen van automobilisten

In de enquête is gevraagd naar de ervaringen van de respondenten bij de confrontatie met voorrangvoertuigen in het verkeer.

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij per jaar een voorrangvoertuig tegenkomen (N=2069). De meeste bestuurders geven aan dat dit enkele keren per jaar voorkomt, maar er is sprake van een grote mate van spreiding, zoals ook te zien is in tabel 1.

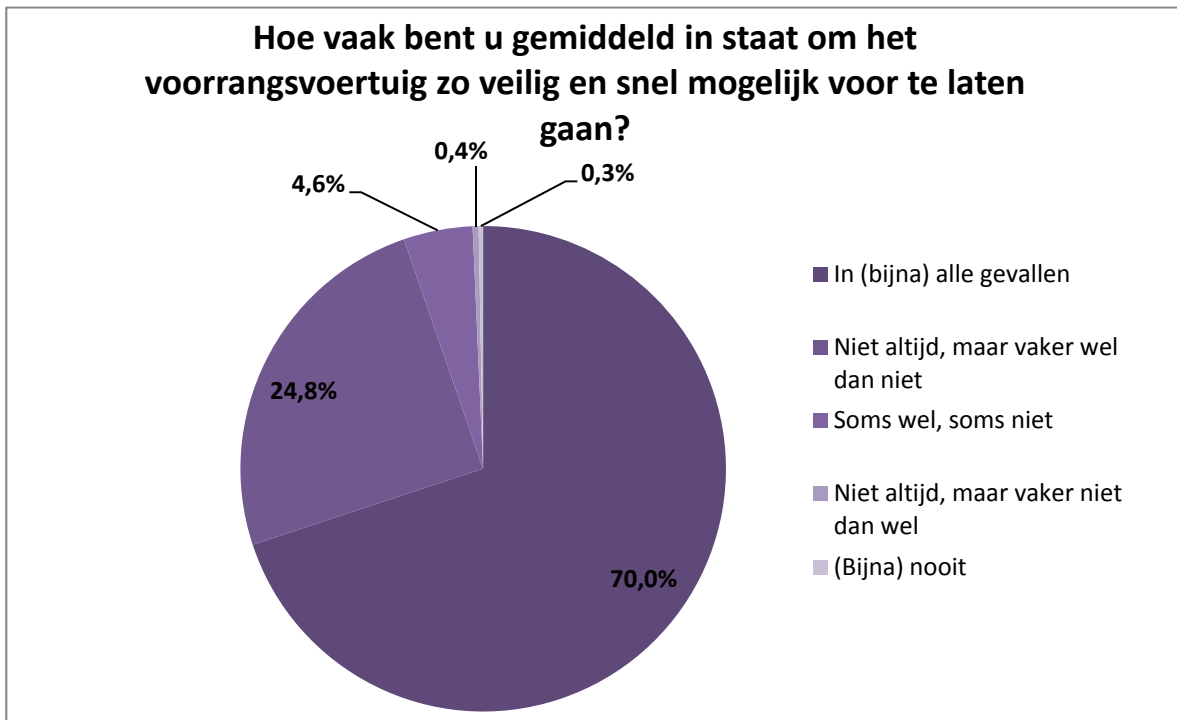
Tabel 1. Hoe vaak komt u een voorrangvoertuig tegen?

Frequentie	Percentage
Dagelijks	8,1%
Enkele keren per week	14,5%
Enkele keren per maand	31,6%
Enkele keren per jaar	41,5%
Minder dan 1 keer per jaar	3,8%
Nog nooit mee geconfronteerd	0,5%

De meeste respondenten komen enkele keren per jaar of enkele keren per maand een voorrangvoertuig tegen. Circa tien respondenten zijn nog nooit een voorrangvoertuig tegengekomen.

De respondenten is gevraagd in hoeverre zij weten wat ze moeten doen wanneer ze een voorrangvoertuig tegenkomen. Het merendeel gaf aan dit goed (34,3%) of zelfs zeer goed (44,3%) te weten. Circa 17% gaf aan dit voldoende te weten. Slechts een klein aantal respondenten weet matig (3,7%) of zelfs slecht (0,4%) wat zij moeten doen wanneer ze geconfronteerd worden met voorrangvoertuigen (N=2040).

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij vinden dat zij gemiddeld in staat zijn om een voorrangvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan. Het blijkt dat 70% van de respondenten vindt dat zij in (bijna) alle gevallen hier toe in staat is. Ongeveer 25% geeft aan dat men niet altijd in staat is om het voorrangvoertuig veilig en snel door te laten gaan maar dat dit vaker wel lukt dan niet. Slechts een beperkt deel van de respondenten geeft aan dat dit soms wel en soms niet gaat of dat het niet altijd gaat maar vaker niet dan wel of bijna nooit. Dit is weergegeven in figuur 6.



Figuur 6. Mate waarin respondenten in staat zijn om voorrangsvoertuigen veilig en snel voor te laten gaan

Respondenten die minder dan één keer per jaar een voorrangsvoertuig tegenkomen geven zichzelf gemiddeld een lager cijfer voor de mate waarin zij in staat zijn om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan zonder daarbij te hinderen.

Uit de enquête blijkt dat het merendeel van de respondenten (61,4%) het wel eens lastig vindt om een voorrangsvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan (N=1990). Zij vinden dit voornamelijk lastig omdat zij door de inrichting van de weg niet kunnen doen wat zij willen doen (69,9%) of omdat andere automobilisten niet goed reageren (59,7%). Een andere reden die vaak genoemd wordt is dat zij dit lastig vinden omdat zij het voorrangsvoertuig te laat zien of horen (31,5%) (N=1181).

Respondenten die vaker een voorrangsvoertuig tegenkomen en het lastig vinden om deze zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan geven voornamelijk aan dat dit komt door gedrag van andere automobilisten. Automobilisten die minder vaak een voorrangsvoertuig tegenkomen en dit lastig vinden geven voornamelijk aan dat dit komt omdat zij door de inrichting van de weg niet kunnen doen wat zij willen doen.

Tevens is gevraagd in welke situaties de respondenten de meeste moeite hebben om een voorrangsvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan. De respondenten is gevraagd om drie situaties te kiezen en die in volgorde van moeilijkheid te zetten, met op één de moeilijkste verkeerssituatie. De top drie van moeilijkste verkeerssituaties volgens de respondenten:

1. Wegen binnen de bebouwde kom
2. Kruispunten met verkeerslichten
3. Rotondes.

De respondenten werd gevraagd zichzelf een rapportcijfer te geven op een schaal van 1 (heel ontevreden) tot en met 10 (heel tevreden) over de mate waarin zij in staat zijn om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan zonder deze daarbij te hinderen. Gemiddeld geeft de respondent zichzelf hiervoor een 7,7. Ook werd gevraagd naar de

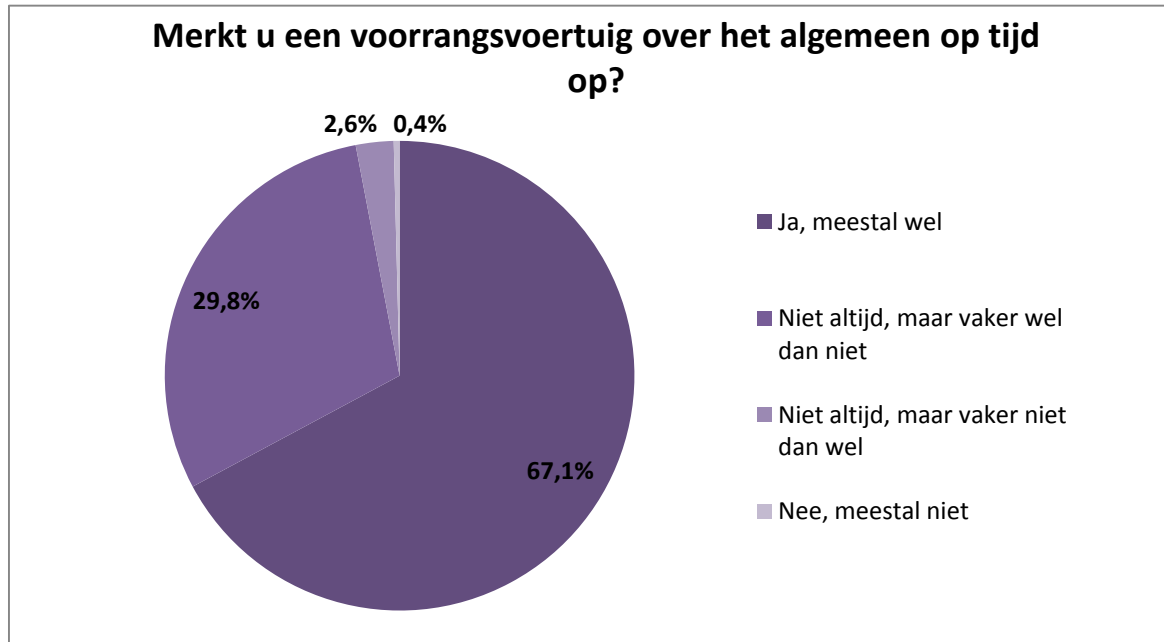
mate waarin zij over het algemeen in staat zijn dit op een veilige manier te doen. Hierbij geeft de respondent zichzelf gemiddeld een 7,9.

Uit de enquête onder chauffeurs van voorrangsvoertuigen, die tijdens een verkennend onderzoek van het IFV (2012) is afgenomen, blijkt echter dat zij regelmatig geconfronteerd worden met onveilig gedrag van automobilisten. Circa 14% van de voorrangsvoertuigbestuurders geeft aan dagelijks te maken te krijgen met onveilig gedrag van automobilisten, 24% wekelijks en 18% maandelijks.

Tijdens het verkennend onderzoek werd aan chauffeurs van voorrangsvoertuigen gevraagd een rapportcijfer te geven voor het gedrag van automobilisten. De chauffeurs van voorrangsvoertuigen gaven gemiddeld een 5,9 voor het gedrag van automobilisten. Dit cijfer valt dus aanzienlijk lager uit dan het cijfer dat de automobilisten zichzelf in de enquête toekennen.

Het merendeel van de respondenten, in de nu uitgevoerde enquête, is (zeer) tevreden over de zicht- en hoorbaarheid van voorrangsvoertuigen (68,1%). De overige respondenten zijn hier (zeer) ontevreden over (16,6%) of gaven aan hier neutraal in te staan (15,4%) (N=1933). Met zicht- en hoorbaarheid van voorrangsvoertuigen werden sirene, striping op het voertuig, zwaailichten en verlichting bedoeld.

Ook werd gevraagd of men een voorrangsvoertuig over het algemeen op tijd opmerkt. Ruim tweederde merkt het voorrangsvoertuig meestal op tijd op (67,1%). Ongeveer 30% merkt het voorrangsvoertuig niet altijd op tijd op maar vaker wel dan niet. Een gering aantal respondenten merkt het voorrangsvoertuig vaker niet dan wel tijdig op of meestal niet tijdig op (N=1933). Dit is weergegeven in figuur 7.



Figuur 7. Tijdig opmerken van voorrangsvoertuigen

De respondenten die voorrangsvoertuigen over het algemeen niet altijd op tijd waarnemen (n=633) horen het voertuig vaak laat (55,3%). Ruim een kwart van deze respondenten zien het voertuig vaak laat (28,9%). Daarnaast geeft het merendeel van deze respondenten aan het voorrangsvoertuig wel op tijd te horen maar niet te weten waar deze vandaan komt (59,7%).

Respondenten die het voorrangvoertuig laat zien en/of horen geven voornamelijk aan dat dit komt omdat de sirene niet hard genoeg is (54,6%), door geluid in de auto zoals de autoradio, gesprekken die gevoerd worden (50,6%) of omdat de auto redelijk geluidsdicht is (41,7%). Ook de weginrichting speelt een belangrijke rol.

3.1 Gedrag voorrangvoertuigen

De meeste respondenten weten over het algemeen op tijd wat het voorrangvoertuig gaat doen. Het merendeel geeft aan dat dit in de meeste situaties het geval is (50,7%). Ruim 20% geeft aan dat vrijwel altijd te weten, 23% geeft aan dat soms wel en soms niet te weten en 4,5% dat zij dit vaak niet weten. Slechts 1,1% geeft aan zelden of nooit op tijd te weten wat het voorrangvoertuig gaat doen (N=1896).

Bestuurders van voorrangvoertuigen geven volgens de respondenten over het algemeen genoeg ruimte en tijd om te kunnen reageren. Ruim de helft van de respondenten (52,3%) geeft aan dat dit in de meeste gevallen zo is. Daarnaast geeft 28,3% aan dat dit vrijwel altijd zo is, 17,5% dat dit soms wel en soms niet gebeurt, 1,8% dat dit vaak niet het geval is en 0,2% geeft aan dat zij zelden of nooit genoeg ruimte en tijd krijgen om te reageren en te handelen (N=1896).

Ook gedragen bestuurders van voorrangvoertuigen zich meestal veilig volgens de respondenten (50,8%). Van de respondenten geeft 29,9% aan dat dit vrijwel altijd het geval is. 17,5% geeft aan dat dit soms wel en soms niet het geval is, 1,7% dat dit vaak niet het geval is en 0,1% van de respondenten geeft aan dat bestuurders van voorrangvoertuigen zich zelden of nooit veilig gedragen (N=1896).

Aan de respondenten is gevraagd of men verschil maakt in reactie als er een voorrangvoertuig van politie, brandweer of ambulance aankomt. Van de respondenten geeft 96,5% aan dat men geen verschil maakt hierin. De respondenten die wel verschil maken geven aan dat men minder snel aan de kant gaat voor politie omdat zij volgens deze respondenten een minder urgente taak hebben dan de andere disciplines, voertuigen van politie kleiner en lager zijn en daardoor minder snel zichtbaar zijn en omdat de politie wel eens ten onrechte met zwaailicht en sirene rijdt volgens deze respondenten. Ook het feit dat politie over het algemeen agressiever rijgedrag zou vertonen dan de andere disciplines speelt hierin volgens de betreffende respondenten een rol.

Er werd aan de respondenten gevraagd een gemiddeld rapportcijfer te geven voor het verkeersgedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen. Dit konden de respondenten per discipline aangeven op een schaal van 1 (heel ontevreden) tot en met 10 (heel tevreden). De respondenten geven het verkeersgedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen van de brandweer een gemiddeld rapportcijfer van 7,9. Voorrangvoertuigbestuurders van de politie krijgen een gemiddeld rapportcijfer van 7,0. De bestuurders van voorrangvoertuigen van de ambulance krijgen gemiddeld het hoogste rapportcijfer van de respondenten, namelijk een 8,3.

3.2 (Bijna)aanrijdingen

Het merendeel (97,2%) geeft desgevraagd aan dat men de afgelopen 2 jaar geen (bijna)aanrijding heeft gehad met een voorrangvoertuig (N=1894). Dit houdt in dat 53 respondenten (2,8%) wel een (bijna)aanrijding heeft gehad. Vijftig respondenten hebben een beschrijving gegeven van de (bijna)aanrijdingen die ze hebben meegemaakt. Uit de beschrijvingen van de (bijna)aanrijdingen kwam naar voren dat ambulances hier vaak bij betrokken zijn geweest.

De meeste (bijna)aanrijdingen vonden volgens de respondenten plaats in de volgende situaties:

- Kruispunten met verkeerslichten waarbij de automobilist groen heeft en het voorrangsvoertuig door rood rijdt.
- Wanneer het voorrangsvoertuig een inhaalmanoeuvre uitvoerde waarbij de weggebruiker een uitwijkmanoeuvre of noodstop moest maken.
- Kruispunten zonder verkeerslichten.

3.3 Conclusies

De meeste respondenten komen enkele keren per jaar of enkele keren per maand een voorrangsvoertuig tegen. Het merendeel geeft aan te weten wat ze moeten doen bij een confrontatie en zijn in staat om het voorrangsvoertuig veilig en snel voor te laten gaan. Een aanzienlijk deel van de respondenten geeft ook te kennen dit wel eens lastig te vinden. Dit ligt volgens hen aan de inrichting van de weg, de reacties van andere automobilisten en het te laat zien of horen van het voorrangsvoertuig. Dit komt volgens de respondenten vooral voor op wegen binnen de bebouwde kom, rotondes en kruispunten met verkeerslichten.

De respondenten geven zichzelf een ruime voldoende als het gaat om het veilig voor laten gaan en het niet hinderen van het voorrangsvoertuig. Dit in tegenstelling tot de bestuurders van voorrangsvoertuigen welke zijn geënquêteerd in het verkennend onderzoek van het IFV (2011). Zij beoordelen het rijgedrag van de automobilisten met een krappe voldoende.

Opmerken voorrangsvoertuig

Over het algemeen vinden de respondenten dat zij het voorrangsvoertuig op tijd opmerken. Ondanks dat het voorrangsvoertuig ook wel eens laat wordt opgemerkt, is men over het algemeen (zeer) tevreden over de zicht- en hoorbaarheid. De respondenten die het voorrangsvoertuig niet altijd tijdig opmerken, geven aan dat ze het voertuig vaak laat horen doordat het geluid van de sirene niet voldoende doordringt in de auto, bijvoorbeeld omdat de auto goed geïsoleerd is of vanwege geluid in de auto, zoals het voeren van een gesprek of het geluid van een autoradio.

Gedrag voorrangsvoertuig

Over het verkeersgedrag van de bestuurders van voorrangsvoertuigen zijn de respondenten over het algemeen tevreden. Volgens de respondenten gedragen de bestuurders van voorrangsvoertuigen zich meestal veilig en geven genoeg ruimte en tijd aan de respondenten om te kunnen reageren.

(Bijna)aanrijdingen

Van de respondenten hebben 53 personen aangegeven een (bijna)aanrijding te hebben gehad met een voorrangsvoertuig. Uit de beschrijvingen van de (bijna)aanrijdingen kwam naar voren dat ambulances hier vaak bij betrokken zijn geweest. Dit is met name het geval op kruispunten, zowel met als zonder verkeerslichten, en bij inhaalmanoeuvres van het voorrangsvoertuig.

4 Kennis van gedrag bij de confrontatie met voorrangvoertuigen

In de enquête zijn vragen gesteld over het gedrag van voorrangvoertuigen en het gedrag van automobilisten.

4.1 Situaties

Aan de respondenten zijn twee concrete verkeerssituaties voorgelegd, waarbij zij konden aangeven wat zij zouden doen in die situaties. Daarnaast zijn er twee concrete verkeerssituaties voorgelegd waarbij de respondenten konden aangeven wat zij verwachten dat het voorrangvoertuig gaat doen in die specifieke situaties.

De situaties waarbij de respondenten hebben aangegeven wat zij zouden doen in die situaties, zijn gerelateerd aan de gedragsadviezen die in het IFV-rapport 'Weggebruikers met voorrang benaderd' zijn beschreven.

Situatie 1

De respondenten is gevraagd wat zij zouden doen wanneer zij de bestuurder van de blauwe auto zouden zijn (figuur 8). In deze situatie staat men te wachten voor het rode verkeerslicht en alle rijstroken zijn bezet en van achteren nadert een voorrangvoertuig. In deze situatie is het niet wenselijk dat men door rood verkeerslicht rijdt. Dit is niet alleen strijdig met de opgestelde gedragsadviezen, maar ook in strijd met wet- en regelgeving (artikel 63 van het RVV 1990).



Figuur 8. Afbeelding bij situatie 1

Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat zij in deze situatie door rood zouden rijden, maar voor het kruispunt zouden stoppen (50,5%). Iets minder dan de helft zou ruimte maken door iets naar links of rechts uit te wijken (44,7%). Slechts een gering percentage van de respondenten zou door rood rijden en vervolgens het kruispunt oprijden (3,4%) of stil blijven staan tot het verkeerslicht op groen springt en pas ruimte maken zodra men het kruispunt oprijdt (1,4%) (N=1898).

Situatie 2

Vervolgens is gevraagd wat men zou doen wanneer men op een provinciale weg met dubbele doorgetrokken streep rijdt en van achteren een voorrangvoertuig nadert zoals is afgebeeld in figuur 9. In deze situatie is het niet wenselijk dat men op hoge snelheid de berm inrijdt of de toegestane maximumsnelheid overschrijdt om het

voorrangvoertuig te laten passeren. Dit is strijdig met de opgestelde gedragsadviezen, maar ook in strijd met wet- en regelgeving (artikelen 21 en 63 van het RVV 1990).



Figuur 9. Afbeelding bij situatie 2

De grootste groep respondenten geeft aan in deze situatie zo ver mogelijk aan de rechterkant van de weg te gaan rijden, maar rijdt daarbij niet de berm in (40,3%). Ongeveer een derde (30,5%) geeft aan in deze situatie sneller te gaan rijden en maakt ruimte zodra het kan en 26,5% van de respondenten remt in deze situatie en rijdt de berm in om ruimte te maken. Slechts een beperkt aantal respondenten zou niets doen in deze situatie (2,7%). Zij houden zich aan de normale snelheid en blijven op de normale plaats op de weg (N=1897).

Situatie 3

De respondenten is gevraagd wat zij verwachten van het voorrangvoertuig in het geval van file op een snelweg met twee rijstroken en een vluchtstrook waarbij beide rijstroken vol staan met verkeer. Deze situatie is weergegeven in figuur 10. In de brancherichtlijnen van de hulpdiensten is beschreven dat het voorrangvoertuig in deze situatie gebruikmaakt van de vluchtstrook.



Figuur 10. Afbeelding bij situatie 3

Het merendeel geeft aan dat men verwacht dat het voorrangvoertuig in deze situatie gebruik zal maken van de vluchtstrook (87,3%). Een kleine groep (11,1%) geeft aan dat zij verwacht dat het voorrangvoertuig tussen de twee rijstroken door zal rijden.

Slechts 1,6% verwacht dat het voorrangvoertuig in deze situatie een rijstrook laat afkruisen (door een rood kruis op een matrixbord) en vervolgens over de afgekruiste rijstrook zal rijden (N=1890).

Situatie 4

De laatste situatie die is voorgelegd aan de respondenten heeft eveneens te maken met file op de snelweg. In dit geval staat er file op een snelweg met twee rijstroken. De vluchtstrook wordt als spitsstrook gebruikt en staat vol met verkeer, zoals is afgebeeld in figuur 11. Een voorrangvoertuig wil middendoor passeren. Aan de respondenten is gevraagd wat zij verwachten dat het voorrangvoertuig gaat doen. De brancherichtlijnen van de hulpdiensten schrijven voor dat in deze situatie wordt gekozen om tussen de twee meest linker rijstroken (rijstrook 1 en 2) door te rijden.



Figuur 11. Afbeelding bij situatie 4

Een ruime meerderheid van de respondenten (86,2%) geeft aan dat zij verwachten dat het voorrangvoertuig tussen de twee meest linker rijstroken door gaat rijden. Een klein deel van de respondenten (13,8%) verwacht dat het voorrangvoertuig tussen de twee meest rechter rijstroken door gaat rijden (N=1879).

4.2 Kennis van relevante wet- en regelgeving

Aan de hand van acht stellingen is de kennis van respondenten van relevante wet- en regelgeving ten aanzien van de confrontatie met voorrangvoertuigen getoetst.

Stelling 1: Een politieauto mag door rood rijden als ze geen zwaailichten of sirene aan hebben.

Deze stelling is waar. De politie mag de verkeersregels overtreden als dat noodzakelijk is voor de uitvoering van haar taken. De politie heeft namelijk vrijstelling van de regels van het RVV 1990. De politie mag onder andere, zonder gebruik te maken van optische en geluidssignalen, door rood rijden. De vrijstelling is opgenomen in de regeling van de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) van 20 mei 2010, nummer UT2010/21621 (Mag de politie de verkeersregels overtreden?).

Opvallend is dat ruim driekwart van de respondenten (79,9%) aangeeft dat deze stelling niet waar is en dus het verkeerde antwoord geeft. Minder dan een kwart

(20,1%) geeft aan dat de stelling wel waar is (N=1863). Opvallend is dat respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen procentueel vaker het juiste antwoord geven.

Stelling 2: Een ambulancebestuurder moet, als er file staat en de vluchtstrook vrij is, deze gebruiken als hij rijdt met zwaailicht en sirene.

In de brancherichtlijn van de spoedeisende medische hulpverlening (2009) staat aangegeven dat de ambulance op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) met een vluchtstrook, bij file gebruikmaakt van deze vluchtstrook (Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening, 2009). Dit houdt in dat de stelling waar is.

Een meerderheid van de respondenten (76,4%) heeft het goede antwoord gegeven door aan te geven dat deze stelling waar is. Bijna een kwart van de respondenten (23,6%) geeft aan dat de stelling niet waar is (N=1863). Respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen geven vaker een onjuist antwoord dan respondenten die minder vaak een voorrangvoertuig tegenkomen.

Stelling 3: Een brandweerauto met zwaailicht en sirene mag, als dit veilig kan, een eenrichtingsweg van de verkeerde kant inrijden.

Deze stelling is waar. De brandweer mag, volgens de brancherichtlijn 'Optische en geluidssignalen brandweer', tegen het verkeer in rijden op een eenrichtingsweg (Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer, 2003).

87,9% van de respondenten heeft aangegeven aan dat de stelling waar is en geeft dus het goede antwoord. Volgens een kleine groep (12,1%) is de stelling niet waar (n=1863). Respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen geven procentueel vaker aan dat de stelling waar is dan respondenten die minder vaak een voorrangvoertuig tegenkomen.

Stelling 4: Een ambulance die geen zwaailicht en sirene voert maar wel haast heeft, moet je voor laten gaan.

De stelling is niet waar. In artikel 50 van het RVV 1990 staat dat automobilisten bestuurders van een voorrangvoertuig voor moeten laten gaan. Een voorrangvoertuig is een voertuig van politie, brandweer of ambulance die met zwaailichten en sirene rijdt (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). Bij deze stelling is geen sprake van een voorrangvoertuig en hoeft de weggebruiker de ambulance niet voor te laten gaan.

Het merendeel (95%) geeft aan dat de stelling niet waar is en geeft dus het juiste antwoord. Slechts 5% van de respondenten heeft aangegeven dat je de ambulance wel voor moet laten gaan wanneer deze zonder zwaailicht en sirene rijdt (N=1863). Er zijn geen verschillen waargenomen in antwoorden door respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen en respondenten die hier minder vaak mee geconfronteerd worden.

Stelling 5: Om plaats te maken voor een hulpverleningsvoertuig dat rijdt met zwaailicht en sirene mag je harder rijden dan de maximumsnelheid, mits je het verkeer niet in gevaar brengt.

Deze stelling is niet waar. In de artikelen 20 en 21 van het RVV 1990 zijn regels over maximumsnelheden opgenomen waaraan de bestuurders van motorvoertuigen zich

moeten houden. Bovendien staat in artikel 63 van het RVV 1990 beschreven dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan.

Over deze stellingen zijn de meningen redelijk gelijk verdeeld. Een kleine meerderheid (53,2%) geeft aan dat de weggebruiker wel harder mag rijden dan de maximumsnelheid om ruimte te maken voor een voorrangvoertuig en geeft dus het verkeerde antwoord. 46,8% geeft aan de stelling niet waar is (N=1863).

Respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen geven vaker het goede antwoord dan respondenten die minder vaak een voorrangvoertuig tegenkomen.

Stelling 6: Als een politieauto geen zwaailicht en sirene aan heeft, mag hij niet harder rijden dan het overige verkeer.

Deze stelling is niet waar. Zoals aangegeven bij de eerste stelling, heeft de politie, voor zover dit voor de uitvoering van haar taak noodzakelijk is, vrijstelling van de regels van het RVV 1990. De politie mag onder andere, zonder gebruik te maken van zwaailicht en sirene, de maximumsnelheid overschrijden.

Minder dan de helft van de respondenten (38,7%) geeft het goede antwoord door aan te geven dat de stelling niet waar is. Opvallend is dat ruim de helft (61,3%) aangeeft dat de politie niet de maximumsnelheid mag overschrijden (N=1863). Ook hierbij geldt dat respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen vaker het goede antwoord geven dan respondenten die minder vaak een voorrangvoertuig tegenkomen.

Stelling 7: Om plaats te maken voor een hulpverleningsvoertuig dat rijdt met zwaailicht en sirene mag je door rood licht rijden, mits je het verkeer niet in gevaar brengt.

Deze stelling is niet waar. Ook in dit geval geldt dat verkeerstekens (verkeerslichten) boven verkeersregels (voor laten gaan voorrangvoertuig) gaan, zoals vermeld in artikel 63 van het RVV 1990.

Het merendeel van de respondenten (72,6%) geeft aan dat er door rood licht gereden mag worden om ruimte te maken voor een voorrangvoertuig. Zij geven hierbij het verkeerde antwoord. 27,4% geeft aan dat je niet door rood licht mag rijden om ruimte maken (N=1863). Hoe vaker men een voorrangvoertuig tegenkomt hoe minder vaak men het juiste antwoord geeft op deze stelling.

Stelling 8: Bij stilstaande file op de snelweg mag een brandweervoertuig met zwaailicht en sirene met maximaal 50 kilometer per uur via de vluchtstrook passeren.

In de brancherichtlijn van de brandweer staat dat wanneer de snelheid van het verkeer op de snelweg lager is dan 30 kilometer per uur, de brandweer 50 kilometer per uur mag rijden op de vluchtstrook (Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer, 2003). Dit betekent dat de stelling waar is.

Een meerderheid (64%) geeft het goede antwoord door aan te geven dat de stelling waar is. Ongeveer een derde van de respondenten (36%) heeft aangegeven dat de brandweer niet met maximaal 50 kilometer per uur via de vluchtstrook mag passeren (N=1863). Er zijn geen verschillen waargenomen in antwoorden door respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen en respondenten die hier minder vaak mee geconfronteerd worden.

4.3 Kennis van gewenst gedrag automobilisten

Aan de respondenten is de vraag gesteld wat zij denken dat ze in het algemeen moeten doen als zij een voorrangvoertuig tegenkomen. Er zijn over vijf onderwerpen telkens twee opties voorgelegd, waarbij ze bij elk onderwerp de, volgens hen, beste optie moesten kiezen.

De verschillende opties die zijn voorgelegd aan de respondenten zijn gebaseerd op de eerder opgestelde gedragsadviezen. Bij elk onderwerp kreeg de respondent de keuze uit twee opties, waarbij één optie overeenkomt met het gedragsadvies.

Vrije baan

De optie die overeenkomt met het gedragsadvies 'Als er een baan vrij is, laat deze dan vrij' is gekozen door de meerderheid van de respondenten (86%). Een kleine groep (14%) heeft gekozen voor de optie 'Als er een baan vrij is, ga daar naartoe om ruimte te maken' (N=1851).

Remmen

Een ruime meerderheid (91,5%) heeft gekozen voor de optie die overeenkomt met het gedragsadvies 'Rem niet meteen, maar rijd door tot er een veilige plaats is'. Een minderheid van de respondenten (8,5%) kiest voor de optie 'Rem als je een voorrangvoertuig ziet en zoek een veilige plaats' (N=1851).

Ruimte maken

De antwoorden op deze vraag zijn redelijk gelijk verdeeld. De optie 'Als je geen ruimte kunt maken op de rijbaan, ga de stoep of het fietspad op' is gekozen door iets meer dan de helft van de respondenten (51,9%). 48,1% kiest voor de optie die overeenkomt met het gedragsadvies 'Als je geen ruimte kunt maken op de rijbaan, blijf rijden en volg je weg' (N=1851). Respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen geven vaker aan dat zij blijven rijden en hun weg blijven volgen als zij geen ruimte kunnen maken.

Provinciale weg

Driekwart van de respondenten (75,4%) heeft gekozen voor de optie 'Op een provinciale weg kun je, als er geen andere uitwijkmogelijkheid is, over het algemeen uitwijken naar de berm om ruimte te maken'. De optie die overeenkomt met het gedragsadvies 'Op een provinciale weg moet je in principe nooit uitwijken naar de berm, dan moet het voorrangvoertuig maar even wachten' is gekozen door 24,6% van de respondenten (N=1844).

Gebruik richtingaanwijzer

Het merendeel (80,5%) heeft gekozen voor de optie die overeenkomt met het gedragsadvies 'Als je een voorrangvoertuig ziet, is het verstandig met je richtingaanwijzer te laten zien dat je hem gezien hebt en wat je gaat doen'. 19,5% van de respondenten kiest voor de optie 'Als je een voorrangvoertuig ziet, moet je geen richtingaanwijzer gebruiken, omdat dit verwarrend is. Je kunt beter direct aan de kant gaan' (N=1844). Uit de analyse van de gegevens blijkt dat de meeste respondenten die minder dan één keer per jaar een voorrangvoertuig tegenkomen geen richting aangeven wanneer zij geconfronteerd worden met een voorrangvoertuig. Dit in tegenstelling tot respondenten die vaker een voorrangvoertuig tegenkomen.

4.4 Leren omgaan met voorrangvoertuigen in het verkeer

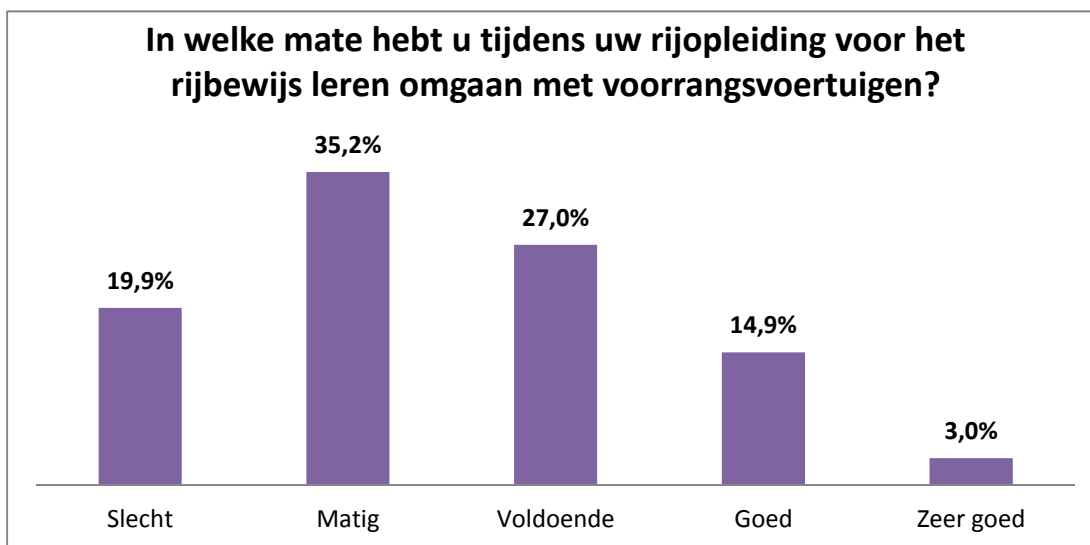
Aan de respondenten is gevraagd of ze geleerd hebben hoe ze moeten reageren op een voorrangvoertuig in het verkeer. Een kleine meerderheid (51,6%) geeft aan geleerd te

hebben hoe ze moeten reageren. Dit houdt in dat 48,4% van de respondenten niet heeft geleerd hoe ze moeten reageren op een voorrangvoertuig (N=1842).

De respondenten die hebben aangegeven wel geleerd te hebben hoe ze moeten reageren, is gevraagd wat ze hebben geleerd. Zij geven voornamelijk aan dat ze hebben geleerd om het voorrangvoertuig voor te laten gaan (86,2%), hoe ze op een veilige en goede manier kunnen reageren (69,5%) en wat een voorrangvoertuig wel en niet mag (52,7%). In mindere mate wordt aangegeven dat de respondenten hebben geleerd wat ze wel en niet mogen doen om een voorrangvoertuig voor te laten gaan (39,3%) (N=947).

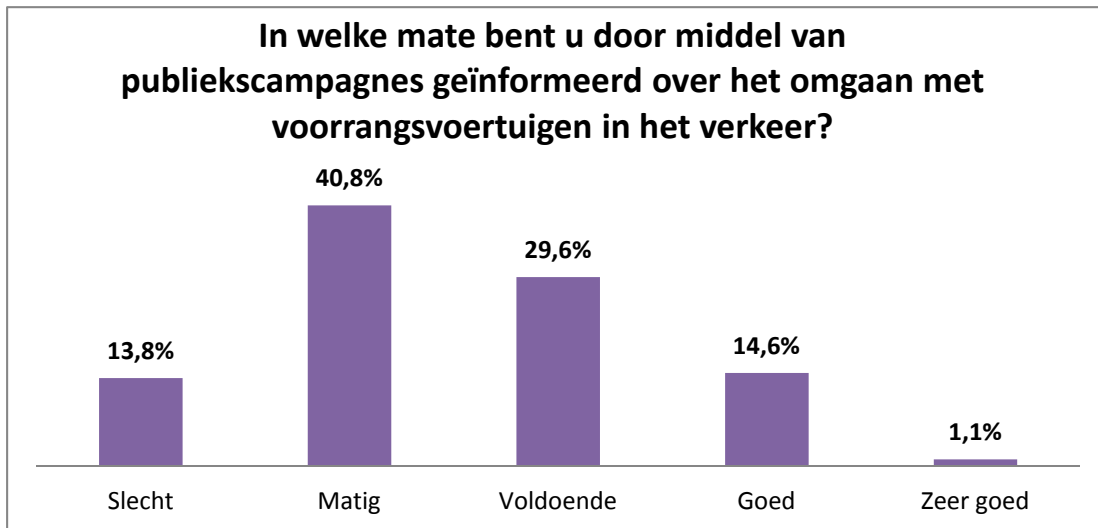
Daarnaast is gevraagd hoe de respondenten geleerd hebben hoe ze moeten reageren op een voorrangvoertuig. Op deze vraag geven ze voornamelijk aan dit geleerd te hebben tijdens de rijopleiding (77,8%). Tevens wordt het leren door persoonlijke ervaring (52,8%) en door voorlichting van hulpdiensten of overheid (31,9%) aangegeven door de respondenten (N=947).

De respondenten is gevraagd om aan te geven in welke mate ze tijdens de rijopleiding voor het rijbewijs hebben leren omgaan met voorrangvoertuigen in het verkeer. De meeste respondenten gaven matig (35,2%) of voldoende (27%) aan. Slechts 3% geeft aan zeer goed hebben leren omgaan met voorrangvoertuigen tijdens de rijopleiding (N=1835). Dit is weergegeven in figuur 12.



Figuur 12. Leren omgaan met voorrangvoertuigen tijdens de rijopleiding

Ook is gevraagd aan de respondenten in welke mate ze door middel van publiekscampagnes zijn geïnformeerd over het omgaan met voorrangvoertuigen in het verkeer. In figuur 13 is weergegeven hoe hier op is geantwoord.



Figuur 13. Leren omgaan met voorrangsvoertuigen door publiekscampagnes

Van de respondenten geeft meer dan de helft aan dat ze matig (40,8%) tot slecht (13,8%) zijn geïnformeerd. 29,6% geeft aan voldoende te zijn geïnformeerd door middel van publiekscampagnes. Slechts 1,1% van de respondenten vindt dat ze zeer goed geïnformeerd zijn over het omgaan met voorrangsvoertuigen (N=1835).

4.5 Conclusies

Situaties

Uit de reacties op de voorgelegde situaties blijkt dat de respondenten niet goed op de hoogte zijn van de geldende wet- en regelgeving omtrent het door rood licht rijden en het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid om ruimte te maken voor een voorrangsvoertuig. Daarnaast komen de handelingen, die de meeste respondenten zouden uitvoeren in deze situaties, niet overeen met de eerder opgestelde gedragsadviezen.

De verwachtingen van de respondenten over het gedrag van voorrangsvoertuigen op de snelweg komen overeen met hetgeen in de brancherichtlijnen optische en geluidssignalen is omschreven.

Kennis van relevante wet- en regelgeving

Het merendeel van de respondenten is op de hoogte van wat een voorrangsvoertuig mag in het verkeer. De kennis wat betreft de bevoegdheden van de politie wanneer zij rijden zonder optische en geluidssignalen laat te wensen over. Ook ontbreekt het aan kennis over wat automobilisten wel of niet mogen doen wanneer zij een voorrangsvoertuig tegenkomen. Hierbij gaat het om het al dan niet mogen overschrijden van de toegestane maximumsnelheid en het rijden door rood verkeerslicht om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan.

Kennis van gewenst gedrag automobilisten

Het blijkt dat het bij het ruime merendeel van de respondenten bekend is dat zij een baan vrij moeten laten als er een baan vrij is, zij niet plotseling moeten remmen wanneer er een voorrangsvoertuig achter hen rijdt en richting aan kunnen geven om te laten zien dat zij het voorrangsvoertuig hebben opgemerkt. Echter geeft de helft van de respondenten aan dat zij de stoep of het fietspad op zouden gaan om ruimte te maken terwijl dit niet gewenst is. Tevens geeft driekwart van de

respondenten aan uit te wijken naar de berm om ruimte te maken voor het voorrangsvoertuig terwijl dit niet gewenst is.

Leren omgaan met voorrangsvoertuigen

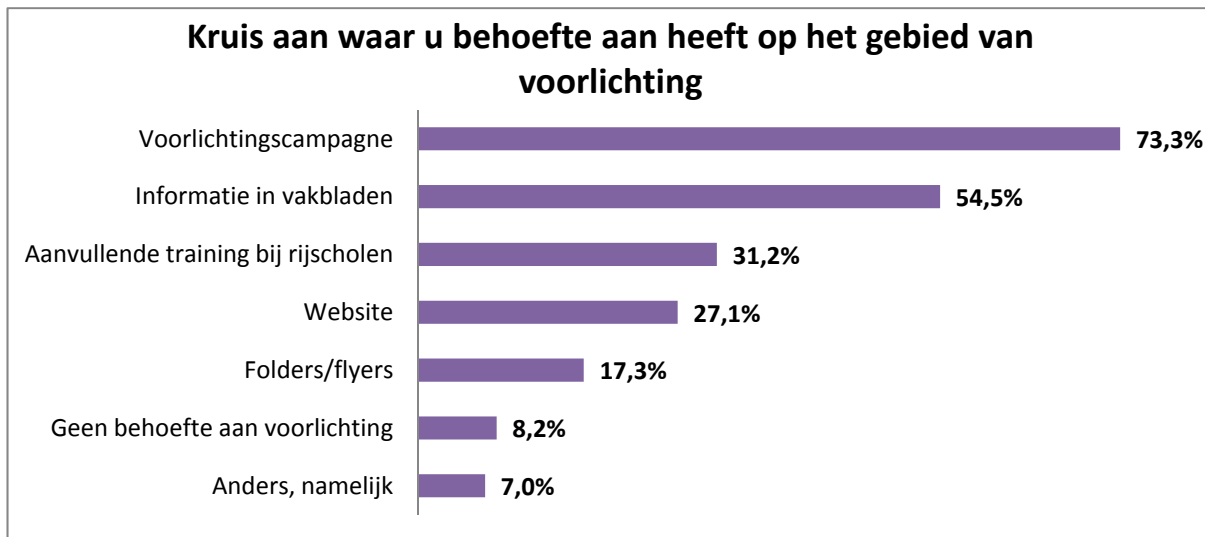
Het blijkt dat bijna de helft van de respondenten niet heeft geleerd hoe ze moeten reageren op een voorrangsvoertuig. De respondenten die dit wel geleerd hebben, geven voornamelijk aan dat ze hebben geleerd om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan, hoe ze dit op een veilige en goede manier kunnen doen en wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag. Ze hebben dit voornamelijk geleerd tijdens de rijopleiding, door persoonlijke ervaring of door voorlichting. Het blijkt dat zij tijdens de rijopleiding of door middel van publiekscampagnes matig geïnformeerd zijn of hebben leren omgaan met voorrangsvoertuigen in het verkeer.

5 Knelpunten, wensen en verbeterpunten

De respondenten is gevraagd om aan te geven welke wensen en verbeterpunten ze hebben ten aanzien van de confrontatie met voorrangsvoertuigen. Zo is gevraagd naar de voorkeur voor eenzelfde of verschillende sirenes voor de hulpverleningsdisciplines. Daarnaast is gevraagd naar de behoefte aan voorlichting en aan een systeem in de auto dat een waarschuwing geeft als er een voorrangsvoertuig nadert.

5.1 Behoefte automobilisten voorlichting

Er is gevraagd naar de behoefte van respondenten op het gebied van voorlichting. Van de respondenten geeft 91,8% aan behoefte te hebben aan een vorm van voorlichting. Zij geven aan voornamelijk behoefte te hebben aan een voorlichtingscampagne met tv- en radiospotjes, billboards, etc. (73,3%) en aan informatie in vakbladen (54,5%). In mindere mate hebben zij behoefte aan een aanvullende training bij rij scholen (31,2%) en aan informatievoorziening via websites (27,1%). Slechts 8,2% geeft aan geen behoefte te hebben aan voorlichting (N=1833). Dit is weergegeven in figuur 14.

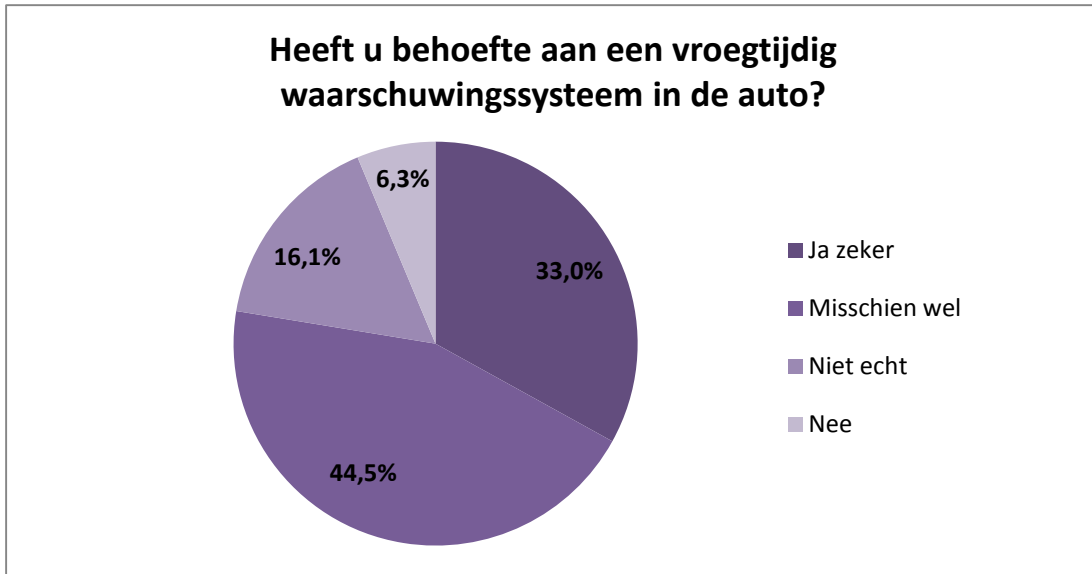


Figuur 14. Behoefte aan voorlichting

5.2 Behoefte automobilisten waarschuwingssysteem

Er worden op dit moment verschillende systemen ontwikkeld die de weggebruiker in de auto kunnen waarschuwen voor nadering van een voorrangsvoertuig, nog voordat deze te zien of te horen is. Op de vraag of men behoefte heeft aan zo'n systeem, geeft de meerderheid aan dat ze misschien wel (44,5%) of zeker (33%) behoefte hebben aan zo'n systeem. De overige respondenten hebben niet echt (16,1%) of geen (6,3%) behoefte aan een dergelijk systeem (N=1832). Dit is weergegeven in figuur 15.

Respondenten die vrijwel dagelijks een voorrangsvoertuig tegenkomen geven aan meer behoefte te hebben aan een vroegtijdig waarschuwingssysteem dan respondenten die minder vaak een voorrangsvoertuig tegenkomen.

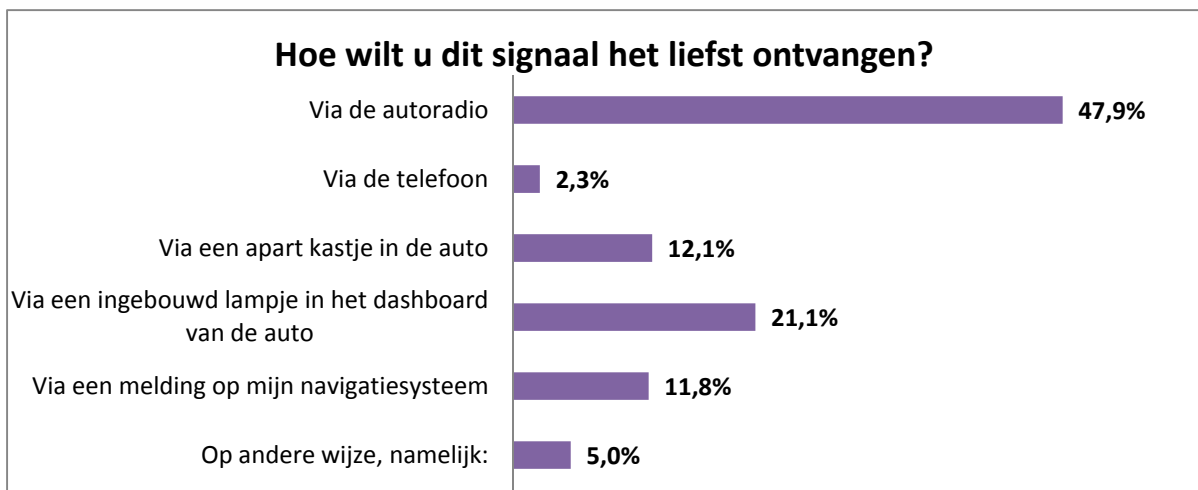


Figuur 15. Behoeftte aan een vroegtijdig waarschuwingssysteem

De respondenten die hebben aangegeven dat ze niet echt of geen behoefte aan zo'n systeem hebben, geven voornamelijk aan dat ze het voorrangsvoertuig meestal op tijd opmerken (64,2%). Daarnaast wordt in mindere mate aangegeven dat het juist voor afleiding zorgt (31,2%) en dat er twijfels zijn of zo'n systeem wel effect heeft (29,8%) (N=413).

Respondenten die misschien wel of zeker behoefte hebben aan een vroegtijdig waarschuwingssysteem, is gevraagd welk soort waarschuwingssignaal hun voorkeur heeft. Daarbij kon gekozen worden uit een geluidssignaal, een signaal in de vorm van een lampje, een signaal in de vorm van een plaatje of een combinatie van signalen. Een ruime meerderheid (68,6%) geeft de voorkeur aan een combinatie van een geluidssignaal en een zichtbaar signaal. 20,4% kiest voor een geluidssignaal, 7,7% voor een signaal in de vorm van een lampje en slechts 3,3% voor een signaal in de vorm van een plaatje (N=1419).

Vervolgens is gevraagd aan de respondenten hoe ze het waarschuwingssignaal het liefst willen ontvangen. In figuur 16 is weergegeven hoe hierop is geantwoord.



Figuur 16. Ontvangen waarschuwingssignaal

Bijna de helft van de respondenten (47,9%) wil het signaal via de autoradio ontvangen. 21,1% geeft aan gewaarschuwd te willen worden via een ingebouwd lampje in het dashboard van de auto, 12,1% via een apart kastje in de auto en 11,8% via een melding op het navigatiesysteem. Slechts 2,3% van de respondenten wil via de telefoon het signaal ontvangen. De respondenten die aangeven op een andere wijze gewaarschuwd te willen worden, geven voornamelijk aan dat ze het signaal via meer dan één apparaat willen ontvangen (N=1419).

5.3 Overige wensen en verbeterpunten

Voorkeur sirene

Op de vraag of men voorkeur heeft voor eenzelfde of juist verschillende sirenes voor brandweer, politie en ambulance geeft de helft van respondenten (50,8%) aan voorkeur te hebben voor eenzelfde sirene voor de drie disciplines. De overige respondenten geven de voorkeur aan een verschillende sirene per discipline (N=1922). Zij geven aan dat het gebruik van verschillende sirenes per discipline de herkenbaarheid van het voorrangsvoertuig bevordert.

De respondenten is gevraagd of ze overige wensen of verbeterpunten hebben op het gebied van voorrangsvoertuigen en automobilisten. Het geven van voorlichting wordt veruit het meest genoemd. Publiekscampagnes, meer aandacht voor voorrangsvoertuigen tijdens de rijopleiding, online (opfris)cursussen, informatie via sociale media en in vakbladen, en aandacht voor voorrangsvoertuigen in tv-programma's zijn enkele suggesties die respondenten genoemd hebben. Men wil graag voorlichting ontvangen over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig, wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer en wat de weggebruiker wel en niet mag doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan. Dit komt overeen met het beeld van het huidige kennisniveau van respondenten.

Tevens wordt de hoorbaarheid van het voorrangsvoertuig genoemd als een verbeterpunt. Het vervangen van huidige sirenes door beter hoorbare sirenes en het harder/luider maken van de sirene zijn enkele suggesties die genoemd zijn.

De respondenten hebben aangegeven dat de voorspelbaarheid van voorrangsvoertuigen moet worden verbeterd door meer duidelijkheid en eenduidigheid in het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Tevens willen ze meer duidelijkheid over en eenheid in het gebruik van optische en geluidssignalen door de hulpdiensten.

Andere wensen en verbeterpunten die worden aangegeven zijn:

- Verbeter de zichtbaarheid van voorrangsvoertuigen door meer en betere verlichting;
- Waarschuw automobilisten eerder voor een voorrangsvoertuig door middel van een waarschuwingssysteem in de auto of door dynamische verkeersborden langs de weg;
- Plaats een zender in het voorrangsvoertuig die zorgt dat de autoradio automatisch uit of zachter gaat zodra het voorrangsvoertuig nadert;
- Pas de weginrichting aan zodat er meer ruimte ontstaat voor het voorrangsvoertuig en de weggebruiker om uit te wijken;
- Stel een geluidslimiet is voor muziekinstallaties in personenvoertuigen.

5.4 Rol ANWB op het gebied van omgaan met voorrangsvoertuigen

Desgevraagd geeft ruim driekwart van de respondenten (78,7%) aan wel iets te verwachten van de ANWB op het gebied van omgaan met voorrangsvoertuigen terwijl 21,3% aan geeft niets te verwachten van de ANWB (N=1828).

Vervolgens is gevraagd op welke manier de ANWB zou kunnen helpen om het rijgedrag van automobilisten en bestuurders van voorrangsvoertuigen beter op elkaar af te stemmen. De respondenten is gevraagd om drie maatregelen te kiezen en deze in volgorde van belangrijkheid te zetten. De top drie van maatregelen die gekozen zijn, ziet er als volgt uit:

1. Meer aandacht besteden aan het onderwerp 'voorrangsvoertuigen' in de rijopleiding.
2. Meer voorlichting geven in campagnes op radio en tv.
3. Proberen te regelen dat er landelijk een systeem wordt ingevoerd dat eerder waarschuwt voor een naderend voorrangsvoertuig.

5.5 Conclusies

Voorlichting

Uit de enquête blijkt dat respondenten een sterke behoefte hebben aan voorlichting op het gebied van voorrangsvoertuigen. Ze hebben voornamelijk behoefte aan een voorlichtingscampagne met onder andere tv- en radiospotjes en aan informatie in vakbladen. De ANWB zou hier een rol in kunnen spelen. Volgens de respondenten kan de ANWB namelijk helpen om het rijgedrag van automobilisten en bestuurders van voorrangsvoertuigen beter op elkaar af te stemmen door middel van het geven van voorlichting in campagnes op radio en tv.

Respondenten geven voornamelijk aan meer voorlichting te willen over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig, wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer en wat de weggebruiker wel en niet mag doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan.

Vroegtijdig waarschuwingssysteem

Tevens blijkt dat er mogelijk behoefte is aan een vroegtijdig waarschuwingssysteem. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een combinatie van een geluidssignaal en een zichtbaar signaal dat via de autoradio de automobilisten waarschuwt voor een voorrangsvoertuig.

Overige wensen

Respondenten geven aan dat de hoorbaarheid en voorspelbaarheid van het voorrangsvoertuig volgens hen voor verbetering vatbaar is.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de centrale onderzoeksvraag aan de hand van de in hoofdstuk 1 gestelde deelvragen.

Deelvraag 1: *Welke ervaringen hebben automobilisten bij confrontatie met voorrangsvoertuigen?*

De meeste automobilisten komen enkele keren per maand tot enkele keren per jaar een voorrangsvoertuig tegen. Automobilisten geven in eerste instantie aan goed te weten hoe men met voorrangsvoertuigen om dient te gaan. Zij geven zichzelf een ruime voldoende als het gaat om het veilig voor laten gaan en het niet hinderen van het voorrangsvoertuig. Dit in tegenstelling tot de bestuurders van voorrangsvoertuigen die, in het verkennend onderzoek van het (N)IFV in 2011, het rijgedrag van de automobilisten met een krappe voldoende beoordelen.

Als echter verder gevraagd wordt naar concrete situaties en kennis over de omgang met voorrangsvoertuigen, blijkt dat er een aantal knelpunten te constateren zijn. Zo vindt een ruime meerderheid van de respondenten het wel eens lastig een voorrangsvoertuig veilig en snel voor te laten gaan. Met name wegen binnen de bebouwde kom, kruispunten met verkeersregelinstallaties en rotondes worden genoemd als situaties waarin het soms moeilijk is om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan. Genoemde redenen waarom respondenten het moeilijk vinden om voorrangsvoertuigen voor te laten gaan, zijn beperkingen door de inrichtingen van de weg, gedrag van andere weggebruikers en het te laat opmerken van het voorrangsvoertuig. Wat daarbij opvalt, is dat men over het algemeen (zeer) tevreden is over de hoor- en zichtbaarheid van het voorrangsvoertuigen, maar dat circa een derde van de respondenten een voorrangsvoertuig niet altijd tijdig opmerkt. De genoemde reden hiervoor is dat het geluid van de sirene volgens de respondenten niet voldoende doordringt in de auto, bijvoorbeeld omdat de auto goed geïsoleerd is of vanwege geluid in de auto, zoals het voeren van een gesprek of het geluid van een autoradio.

Van de respondenten geven 53 personen aan dat zij in de afgelopen twee jaar een (bijna)aanrijding gehad hebben met een voorrangsvoertuig. In de beschrijvingen van de (bijna)aanrijdingen worden incidenten met ambulances relatief vaak genoemd. De beschreven incidenten vonden veelal plaats op kruispunten, zowel met als zonder verkeerslichten, en bij inhaalmanoeuvres van het voorrangsvoertuig.

Deelvraag 2: *In hoeverre beschikken automobilisten over kennis van enerzijds relevante wet- en regelgeving en anderzijds van het gewenste gedrag van automobilisten bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen?*

Het ontbreekt automobilisten het aan kennis over wat zij wel of niet mogen doen wanneer zij een voorrangsvoertuig tegenkomen. Hierbij gaat het om het al dan niet mogen overschrijden van de toegestane maximumsnelheid en het rijden door rood verkeerslicht om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan. Zo geeft de helft van de respondenten aan dat zij om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan, door een rood verkeerslicht zou rijden en denkt 73% dat dit is toegestaan. Ook geeft een derde aan indien nodig harder te gaan rijden dan de toegestane snelheid, en denkt 53% dat dit mag.

Daarnaast komen de handelingen, die de meeste respondenten aangeven te zouden uitvoeren, niet altijd overeen met de eerder opgestelde gedragsadviezen.

Uit de enquête blijkt dat het bij het ruime merendeel van de respondenten bekend is dat zij een baan vrij moeten laten als er een baan vrij is, zij niet plotseling moeten remmen wanneer er een voorrangsvoertuig achter hen rijdt en richting aan kunnen geven om te laten zien dat zij het voorrangsvoertuig hebben opgemerkt. Echter geeft de helft van de respondenten aan dat zij de stoep of het fietspad op zouden gaan om ruimte te maken terwijl dit niet gewenst is. Tevens geeft driekwart van de respondenten aan uit te wijken naar de berm om ruimte te maken voor het voorrangsvoertuig terwijl dit niet gewenst is.

Over het algemeen zijn weggebruikers goed op de hoogte van de locatie van het voorrangsvoertuig op de snelweg, hoewel circa 10% denkt dat een voorrangsvoertuig in Nederland altijd middendoor rijdt.

Het merendeel van de respondenten is op de hoogte van wat een voorrangsvoertuig mag in het verkeer. De kennis van respondenten wat betreft de bevoegdheden van de politie, wanneer zij rijden zonder optische en geluidssignalen, laat sterk te wensen over. Zo weet bijna 80% van de weggebruikers niet dat de politie ook zonder optische en geluidssignalen vrijstellingen heeft zoals het rijden door rood licht en het overschrijden van de maximum snelheid.

Dat veel weggebruikers niet goed weten hoe zij voorrangsvoertuigen in specifieke situaties voor moeten laten gaan, is niet vreemd omdat uit de enquête blijkt dat bijna de helft van de respondenten niet heeft geleerd hoe zij moeten omgaan met voorrangsvoertuigen. De respondenten die dit wel geleerd hebben, geven voornamelijk aan dat ze hebben geleerd om het voorrangsvoertuig voor te laten gaan, en niet zozeer hóé.

Deelvraag 3: Welke wensen en verbeterpunten hebben automobilisten ten aanzien van de confrontatie met voorrangsvoertuigen?

Van de ondervraagde automobilisten heeft ruim 90% behoefte aan voorlichting op het gebied van voorrangsvoertuigen. Bijna driekwart van de respondenten geeft aan behoefte te hebben aan een voorlichtingscampagne. De respondenten wensen meer voorlichting te krijgen over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig, wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer en wat automobilisten wel en niet mogen doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan.

Tevens blijkt dat er draagvlak is voor het invoeren van een vroegtijdig waarschuwingssysteem. Daarbij gaat in de enquêteresultaten de voorkeur uit naar een combinatie van een geluidssignaal en een visueel signaal dat via de autoradio automobilisten waarschuwt voor een voorrangsvoertuig.

De respondenten hebben aangegeven dat de voorspelbaarheid van voorrangsvoertuigen moet worden verbeterd door meer duidelijkheid en eenduidigheid te scheppen in het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Tevens willen ze meer duidelijkheid over en eenheid in het gebruik van optische en geluidssignalen door de hulpdiensten.

Een ruime meerderheid van de respondenten verwacht dat de ANWB meer aandacht vraagt voor het omgaan met voorrangsvoertuigen in de rijopleiding, voor voorlichting aan weggebruikers en zich sterkt maakt voor de invoering van een landelijk early warningsysteem.

6.2 Aanbevelingen

Uit het onderzoek vloeien de volgende aanbevelingen voort:

Schep duidelijkheid over regelgeving

Er dient duidelijkheid geschapen te worden over wat automobilisten wel en niet mogen doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan, zoals het rijden door rood licht en het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid.

Geef voorlichting aan automobilisten over gewenst gedrag

Geef voorlichting aan automobilisten over hoe te handelen bij een confrontatie met een voorrangsvoertuig en wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag in het verkeer, bijvoorbeeld door middel van voorlichtingscampagnes en meer aandacht voor voorrangsvoertuigen in de rijopleiding.

Verbeter de voorspelbaarheid van voorrangsvoertuigen

Neem initiatieven om de voorspelbaarheid van het gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders te verbeteren, zodat automobilisten beter op voorrangsvoertuigen kunnen anticiperen.

Schep duidelijkheid over vrijstellingen van hulpdiensten

Schep duidelijkheid en eenduidigheid omtrent de vrijstelling van verkeersregels van de hulpdiensten wanneer zij zich zonder optische en geluidssignalen door het verkeer begeven.

Neem maatregelen zodat voorrangsvoertuigen beter waargenomen worden

Zorg dat voorrangsvoertuigen eerder worden waargenomen door weggebruikers. Kijk daarbij naar de mogelijkheid om landelijk één systeem voor vroegtijdige waarschuwing in te voeren.

Literatuurlijst

- Ambulancezorg Nederland en V&VN Ambulancezorg. (2009). *Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening*. Vereniging Ambulancezorg Nederland en V&VN Ambulancezorg.
- Directie Rampenbeheersing en Brandweer. (2003). *Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
- Groenewegen, K., Van den Dikkenberg R.P., Van Rossum, W.F. & Bangoer, M.M. (2012). *Weggebruikers met voorrang benaderd, een verkennend onderzoek naar het huidige en gewenste gedrag van weggebruikers bij confrontatie met voorrangvoertuigen*, NIFV. Arnhem.
- Mag de politie de verkeersregels overtreden?* (sd). Opgeroepen op november 2012, van Rijksoverheid.nl:
<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/mag-de-politie-de-verkeersregels-overtreden.html>
- Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990*. (sd). Opgehaald van Wetten.overheid.nl:
http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/volledig/geldigheidsdatum_11-12-2012#HoofdstukIII_i3

Bijlage 1 Vragenlijst

ANWB weggebruikers

Fijn dat u deelneemt aan deze enquête. Het onderzoek gaat over brandweer, politie en ambulance met zwaailicht en sirene die u tegenkomt in het verkeer. Deze voertuigen worden voorrangsvoertuigen genoemd. In dit onderzoek willen we graag weten wat uw ervaringen zijn wanneer u zo'n voorrangsvoertuig tegenkomt op de weg.

Alle gegevens die u invult worden vertrouwelijk behandeld. Het invullen van de vragenlijst kost ongeveer 10-15 minuten. De enquête kan tot 31 oktober 2012 worden ingevuld. Onder de deelnemers worden de volgende prijzen verloot:

- Een rijvaardigheidstraining op een ANWB-oefencentrum
- Vier ANWB-cadeaubonnen ter waarde van €25,- per stuk

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@nifv.nl

1. Bent u 18 jaar of ouder en bent u in het bezit van een geldig B-rijbewijs?

- Ja
- Nee

Confrontatie voorrangsvoertuig

Voertuigen van brandweer, politie en ambulance die rijden met zwaailicht en sirene worden voorrangsvoertuigen genoemd.

In dit deel van de enquête willen wij graag uw ervaringen weten die u heeft met voorrangsvoertuigen in het verkeer.

2. Hoe vaak komt u als automobilist een voorrangsvoertuig tegen?

- Vrijwel dagelijks
- Enkele keren per week
- Enkele keren per maand
- Enkele keren per jaar
- Minder dan 1 keer per jaar
- Nog nooit mee geconfronteerd

3. In hoeverre weet u wat u moet doen als u een voorrangsvoertuig tegenkomt?

- Zeer goed
- Goed
- Voldoende
- Matig
- Slecht

ANWB weggebruikers

4. Hoe vaak bent u gemiddeld in staat om het voorrangsvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan?

- In (bijna) alle gevallen
- Niet altijd, maar vaker wel dan niet
- Soms wel, soms niet
- Niet altijd, maar vaker niet dan wel
- (Bijna) nooit

5. Geef u zelf een rapport cijfer.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hoe goed bent u in het algemeen in staat om op een VEILIGE manier een voorrangsvoertuig voor te laten gaan?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoe goed bent u in het algemeen in staat om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan ZONDER het voertuig TE HINDEREN?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Vindt u het wel eens lastig om een voorrangsvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan?

- Ja
- Nee

7. Hoe komt het dat u dit lastig vindt? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Doordat ik het voorrangsvoertuig te laat zie of hoor
- Doordat ik onrustig word of in paniek raak
- Doordat ik niet weet wat ik moet doen
- Doordat ik door de inrichting van de weg niet kan doen wat ik wil doen
- Doordat de bestuurder van het voorrangsvoertuig niet goed reageert
- Doordat andere weggebruikers niet goed reageren
- Anders, namelijk:

ANWB weggebruikers

8. Geef aan in welke situaties u de meeste moeite hebt om een voorrangvoertuig zo veilig en snel mogelijk voor te laten gaan. Stel een top 3 samen, met op 1 de voor u moeilijkste verkeerssituatie.

	1	2	3
Snelweg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoweg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Overige wegen buiten de bebouwde kom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wegen binnen de bebouwde kom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30 km zones en woonerven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kruispunten zonder verkeerslichten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kruispunten met verkeerslichten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eenrichtingswegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rotondes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Waarnemen van het voorrangvoertuig

De volgende vragen gaan over het op tijd zien en horen van het voorrangvoertuig.

9. Hoe tevreden bent u over het algemeen over de zicht- en hoorbaarheid van een voorrangvoertuig (sirene, strepen op het voertuig, zwaailicht, verlichting)?

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

Eventuele toelichting:

10. Merkt u een voorrangvoertuig over het algemeen op tijd op?

- Ja, meestal wel
- Niet altijd, maar vaker wel dan niet
- Niet altijd, maar vaker niet dan wel
- Nee, meestal niet

ANWB weggebruikers

11. U heeft aangegeven dat u het voorrangvoertuig over het algemeen niet altijd op tijd waarneemt. Kruis aan wat van toepassing is. Meerdere antwoorden mogelijk.

- Ik hoor het voertuig laat
- Ik zie het voertuig laat
- Ik ben soms bezig met andere activiteiten tijdens het rijden (bv. telefoneren, bedienen navigatiesysteem etc.)
- Ik hoor het voertuig wel op tijd, maar ik weet dan niet waar hij vandaan komt
- Anders, namelijk:

12. U heeft aangegeven het voertuig laat te zien en/of te horen. Hoe komt dit? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Doordat mijn auto redelijk geluidsdicht is, waardoor ik hem laat hoor
- Doordat de sirene niet hard genoeg is, waardoor ik hem laat hoor
- Door geluid in mijn auto, zoals een autoradio die aanstaat of gesprekken met medepassagiers, waardoor ik hem laat hoor
- Doordat het voertuig veel sneller rijdt dan ik, waardoor ik hem laat zie
- Door de inrichting van de weg of de omgeving, waardoor ik hem laat zie
- Het zwaailicht valt onvoldoende op, waardoor ik hem laat zie
- De kleur en de reflecterende strepen op het voertuig vallen onvoldoende op, waardoor ik hem laat zie
- Anders, namelijk:

13. Kruis aan wat uw voorkeur heeft:

- Dezelfde sirene voor brandweer, politie en ambulance
- Verschillende sirenes voor brandweer, politie en ambulance

Eventuele toelichting:

ANWB weggebruikers

14. Voor wie gaat u het minst snel aan de kant als een voertuig met zwaailicht en sirene u nadert?

- Brandweer
- Politie
- Ambulance
- Ik maak geen verschil

15. Hoe komt dit?

Gedrag voorrangvoertuig

Wij stellen u nu enkele vragen over het gedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen.

16. Geef een gemiddeld rapportcijfer voor het verkeersgedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen (cijfer van 1-10).

	Cijfer voor gedrag
Brandweer	<input type="text"/>
Politie	<input type="text"/>
Ambulance	<input type="text"/>

Eventuele toelichting:

17. Geef antwoord op de volgende vragen.

Weet u over het algemeen op tijd wat een voorrangvoertuig gaat doen?

Geef de bestuurder van het voorrangvoertuig u genoeg ruimte en tijd om te reageren/handelingen?

Vindt u dat bestuurders van voorrangvoertuigen zich veilig gedragen in het verkeer?

Eventuele toelichting:

ANWB weggebruikers

18. Heeft u in de afgelopen 2 jaren een (bijna)aanrijding gehad met een voorrangvoertuig?

Ja

Nee

19. Geef een korte beschrijving van de (bijna) aanrijding

20. Wij zijn erg geïnteresseerd in uw verhaal. Mogen wij u benaderen voor meer informatie? Zo ja, vul hieronder uw e-mailadres en/of telefoonnummer in zodat wij contact met u kunnen opnemen.

E-mail:

Telefoonnummer:

Situatievragen

Graag willen wij u enkele situaties voorleggen. Geef aan hoe u zou reageren. Kies het antwoord dat het meest bij u past.

ANWB weggebruikers

Afbeelding 1



21. Stel, u bent de bestuurder van de blauwe auto (afgebeeld in afbeelding 1). U staat stil voor een kruispunt op een weg met drie rijstroken. U staat te wachten voor het verkeerslicht dat op rood staat. Alle rijstroken zijn bezet. Achter u komt er een voorrangsvoertuig aan. Wat zou u doen?

- Ik rij door rood, en rij het kruispunt op
- Ik rij door rood, maar stop voor het kruispunt
- Ik maak ruimte door iets naar links of rechts uit te wijken
- Ik blijf stilstaan en wacht tot het verkeerslicht op groen springt en zodra ik het kruispunt oprijd, maak ik ruimte

ANWB weggebruikers

Afbeelding 2



22. Stel, u rijdt zoals is afgebeeld in afbeelding 2 op een provinciale weg met dubbele doorgetrokken streep. Achter u komt er een voorrangvoertuig aan. Deze kan u niet inhalen. Wat zou u doen?

- Ik ga sneller rijden en maak ruimte zodra het kan
- Ik rem en rij de berm in om ruimte te maken
- Ik ga zo ver mogelijk aan de rechterkant van de weg rijden, maar rij niet de berm in
- Niets, dit is een overmachtsituatie. Ik houd me aan de normale snelheid en blijf op de normale plaats op de weg

ANWB weggebruikers

Afbeelding 3



23. Stel, u rijdt op een snelweg (met twee rijstroken en een vluchtstrook). Er staat een file op beide rijstroken. Zie ook afbeelding 3. Een voorrangvoertuig wil passeren. Wat denkt u dat het voorrangvoertuig gaat doen?

- Het voorrangvoertuig gaat tussen de twee rijstroken door rijden
- Het voorrangvoertuig laat een rijstrook afkruisen (door een rood kruis op een matrixbord) en gaat over de afgekruste rijstrook rijden
- Het voorrangvoertuig gaat over de vluchtstrook rijden.

ANWB weggebruikers

Afbeelding 4



24. Stel, er staat een file op een snelweg met twee rijstroken en een vluchtstrook. De vluchtstrook wordt gebruikt als spitsstrook en staat vol met verkeer zoals is afgebeeld in afbeelding 4. Een voorrangsvoertuig wil MIDDENDOOR passeren. Wat denkt u dat het voorrangsvoertuig gaat doen?

- Het voorrangsvoertuig gaat tussen de twee meest rechter rijstroken door rijden
- Het voorrangsvoertuig gaat tussen de twee meest linker rijstroken door rijden

ANWB weggebruikers

25. Geef van de volgende stellingen aan of ze volgens u waar of niet waar zijn.

	Waar	Niet waar
Een politieauto mag door rood rijden als ze geen zwaailichten of sirene aan hebben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een ambulancebestuurder moet, als er file staat en de vluchtstrook vrij is, deze gebruiken als hij rijdt met zwaailicht en sirene.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een brandweerauto met zwaailicht en sirene mag, als dit veilig kan, een eenrichtingsweg van de verkeerde kant inrijden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een ambulance die geen zwaailicht en sirene voert maar wel haast heeft moet je voor laten gaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om plaats te maken voor een hulpverleningsvoertuig dat rijdt met zwaailicht en sirene mag je harder rijden dan de maximum snelheid, mits je het verkeer niet in gevaar brengt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als een politieauto geen zwaailicht en sirene aan heeft, mag hij niet harder rijden dan het overige verkeer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om plaats te maken voor een hulpverleningsvoertuig dat rijdt met zwaailicht en sirene mag je door rood licht rijden, mits je het verkeer niet in gevaar brengt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bij stilstaande file op de snelweg mag een brandweervoertuig met zwaailicht en sirene met maximaal 50 kilometer per uur via de vluchtstrook passeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wat denkt u dat u IN HET ALGEMEEN moet doen als u een voorrangvoertuig tegenkomt? Kies het volgens u beste antwoord wat u kunt doen om een voorrangvoertuig zo veilig en snel mogelijk ruimte te geven.

26. Kies de beste optie:

- Als er een baan vrij is, laat deze dan vrij.
- Als er een baan vrij is, ga daar naartoe om ruimte te maken.

27. Kies de beste optie:

- Rem als je een voorrangvoertuig ziet en zoek een veilige plaats.
- Rem niet meteen maar rij door tot er een veilige plaats is.

28. Kies de beste optie:

- Als je geen ruimte kunt maken op de rijbaan, blijf rijden en volg je weg.
- Als je geen ruimte kunt maken op de rijbaan, ga de stoep of het fietspad op.

29. Kies de beste optie:

- Op een provinciale weg kun je, als er geen andere uitwijkmogelijkheid is, over het algemeen uitwijken naar de berm om ruimte te maken.
- Op een provinciale weg moet je in principe nooit uitwijken naar de berm, dan moet het voorrangvoertuig maar even wachten.

ANWB weggebruikers

30. Kies de beste optie:

- Als je een voorrangsvoertuig ziet, is het verstandig met je richtingaanwijzer te laten zien dat je hem gezien hebt en wat je gaat doen.
- Als je een voorrangsvoertuig ziet, moet je geen richtingaanwijzer gebruiken, omdat dit verwarrend is. Je kunt beter direct aan de kant gaan.

Voorlichting en informatie

31. Hebt u geleerd hoe u moet reageren op een voorrangsvoertuig in het verkeer?

- Ja
- Nee

32. Kruis aan wat u geleerd heeft. Meerdere antwoorden mogelijk.

- Dat ik voorrangsvoertuigen voor moet laten gaan
- Hoe ik op een veilige en goede manier kan reageren
- Wat ik wel en niet mag doen om een voorrangsvoertuig voor te laten gaan
- Wat een voorrangsvoertuig wel en niet mag
- Anders, namelijk:

33. Hoe heeft u dit geleerd? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Dat is behandeld tijdens de rijopleiding
- Door voorlichting van hulpdiensten of overheid
- Door verkeersborden langs de weg
- Door persoonlijke ervaring
- Geïnformeerd door anderen
- Anders, namelijk:

ANWB weggebruikers**34. Geef aan in welke mate u:**

tijdens uw rijopleiding voor het rijbewijs hebt leren omgaan met voorrangvoertuigen in het verkeer.

door middel van publiekscampagnes bent geïnformeerd over het omgaan met voorrangvoertuigen in het verkeer

35. Kruis aan waar u behoefte aan heeft op het gebied van voorlichting. Meerdere antwoorden mogelijk.

- Voorlichtingscampagne met tv- en radiospotjes, billboards etc.
- Folders/flyers
- Website
- Informatie in vakbladen (bv. Kampioen)
- Aanvullende training bij rij scholen
- Ik heb geen behoefte aan voorlichting
- Anders, namelijk

Systemen voor het sneller opmerken van een voorrangvoertuig

Er worden op dit moment verschillende systemen ontwikkeld die u in de auto kunnen waarschuwen dat er een voorrangvoertuig aankomt, nog voordat u hem kunt zien of horen. Dit kan bijvoorbeeld via de radio, via een lampje in de auto, via uw navigatiesysteem of via uw telefoon.

36. Heeft u behoefte aan zo'n systeem in de auto?

- Ja zeker
- Misschien wel
- Niet echt
- Nee

ANWB weggebruikers

37. Waarom heeft u hier niet echt of geen behoefte aan? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Ik merk het voorrangsvoertuig meestal op tijd op
- Zo'n systeem zorgt juist voor afleiding in het verkeer
- Ik heb twijfels of zo'n systeem wel effect heeft
- Ik kom zelden een voorrangsvoertuig tegen
- Anders, namelijk:

38. Welk soort waarschuwingssignaal zou uw voorkeur hebben?

- Een geluidssignaal
- Een signaal wat je ziet in de vorm van een lampje
- Een signaal wat je ziet in de vorm van een plaatje
- Een combinatie van een geluidssignaal en een signaal dat je ziet

Ruimte voor toelichting of een eventueel alternatief

39. Hoe wilt u dit signaal het liefst ontvangen?

- Via de autoradio
- Via de telefoon
- Via een apart kastje in de auto
- Via een ingebouwd lampje in het dashboard van de auto
- Via een melding op mijn navigatiesysteem
- Op andere wijze, namelijk:

Wensen en verbeterpunten

ANWB weggebruikers

40. De ANWB is er voor de weggebruiker. Zij doet onder andere aan belangenbehartiging en beïnvloeding van bijvoorbeeld de overheid, heeft diensten zoals de Wegenwacht, de ANWB-winkels en geeft voorlichting aan weggebruikers. Verwacht u iets van de ANWB op het gebied van omgaan met voorrangvoertuigen?

- Ja
- Nee

41. Op welke manier zou de ANWB volgens u kunnen helpen om het rijgedrag van weggebruikers en van bestuurders van voorrangvoertuigen beter op elkaar af te stemmen? Kies drie maatregelen, en zet ze in volgorde van belangrijkheid (1=belangrijkst).

	1	2	3
Meer aandacht besteden aan het onderwerp 'voorrangvoertuigen' in de rijopleiding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer voorlichting geven in campagnes op radio en tv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer voorlichting geven in de Kampioen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opkomen voor de belangen van automobilisten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De ANWB zou moeten proberen te regelen dat er landelijk een systeem wordt ingevoerd dat eerder waarschuwt voor een naderend voorrangvoertuig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Eventuele toelichting

42. Heeft u nog wensen of verbeterpunten op het gebied van voorrangvoertuigen en weggebruikers? Denk bijvoorbeeld aan de zichtbaarheid, hoorbaarheid, voorspelbaarheid, gedrag van bestuurders, voorlichting aan weggebruikers enzovoort.

Ten slotte vragen wij u algemene gegevens in te vullen.

ANWB weggebruikers

43. In welke leeftijdscategorie valt u?

- 18 t/m 25 jaar
- 26 t/m 40 jaar
- 41 t/m 55 jaar
- 56 t/m 70
- 71 jaar of ouder

44. In welk soort gebied rijdt u de meeste tijd?

- Voornamelijk binnen de bebouwde kom
- Voornamelijk op de snelweg
- Voornamelijk op andere wegen buiten de bebouwde kom
- Geen duidelijk verschil

45. Geslacht

- Man
- Vrouw

46. Aantal jaren rijbewijs

- 0 t/m 5
- 6 t/m 15
- 16 t/m 25
- 26 jaar of langer
- Geen idee

47. Rijervaring in km per jaar

- Minder dan 5.000 km
- 5.000 t/m 15.000 km
- 16.000 t/m 25.000 km
- 26.000 t/m 35.000 km
- Meer dan 35.000 km
- Geen idee

ANWB weggebruikers**48. Bouwjaar auto (kies de auto die in uw huishouden het meest wordt gebruikt)**

- 2007 - 2012
- 2002 - 2006
- 1997 - 2001
- 1992 - 1996
- Bouwjaar voor 1992
- Onbekend

49. Ten slotte willen wij u vragen op welke wijze u attent gemaakt bent op deze enquête.

- Via een oproep in de Kampioen
- Via een oproep in Verkeerskunde
- Via sociale media
- Via een bericht op een website
- Via een e-mailbericht
- Anders, namelijk

Dit is het einde van de vragenlijst. Wilt u kans maken op de ANWB-rijvaardigheidstraining, een dagdeel meerijden met de hulpdiensten of een ANWB-cadeaubon, vul dan zometeen uw e-mailadres in. Ook als u op de hoogte gehouden wilt worden van de uitkomsten van het onderzoek, vragen wij u uw e-mailadres in te vullen. Dit e-mailadres wordt niet voor andere doeleinden gebruikt dan de door u gekozen optie.

50. Kruis aan wat van toepassing is.

- Ik wil kans maken op één van de prijzen en/of ik wil op de hoogte gehouden worden van de uitkomsten van het onderzoek.
- Ik wil geen kans maken op één van de prijzen en ik wil niet op de hoogte gehouden worden van de uitkomsten van het onderzoek.

51. Vul uw e-mailadres in en kruis aan wat van toepassing is (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik wil kans maken op één van de prijzen.
- Ik wil op de hoogte gehouden worden van de uitkomsten van het onderzoek.

E-mailadres:

ANWB weggebruikers

52. In het najaar van 2012 zal er een kort vervolgonderzoek plaatsvinden, specifiek gericht op vroegtijdige waarschuwingssystemen om voorrangvoertuigen op te merken. Mogen wij u tegen die tijd benaderen voor het invullen van een korte digitale vragenlijst? Dit betreft een eenmalig onderzoek. U wordt verder niet benaderd voor deelname aan andere onderzoeken en er wordt zorgvuldig omgegaan met uw persoonsgegevens.

Ja

Nee