

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 81 11 / Jaap Valkema
Onderwerp Oneigenlijk gebruik van (absolute) prioriteit
bij verkeerslichten

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 8 MRT 2010

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO09.2106625

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

In Groningen is, evenals in een aantal andere – met name grote – gemeenten, ervoor gekozen de brandweervoertuigen en ambulances uit te rusten met een transponder ter beïnvloeding van de verkeerslichten op kruispunten. Daardoor meldt een voertuig zich vroegtijdig aan bij de verkeerslichten waardoor deze prioriteit krijgt en de lichten op groen springen. Zodoende kan het voertuig doorrijden zonder dat het belemmerd wordt door wachtende auto's. Dit alles om niet alleen de aanrijtijden naar calamiteiten zo kort mogelijk te laten zijn, maar ook om in het kader van ambulancezorg het vervoer van de patiënt zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Het signaal van de transponder van de hulpdiensten heeft prioriteit boven dat van de lijnbussen. De politie heeft dit systeem niet, omdat zij van mening is dat de politie met het voeren van sirenes op tijd vrij baan krijgt. Een logisch uitgangspunt omdat de politie geen patiënten vervoert. Het gebruik van transponders heeft derhalve twee aspecten, enerzijds het verkeerstechnisch belang anderszijds het belang van de patiënt (zorgbelang).

Bij de invoering in de jaren '80 is afgesproken dat de transponder alleen dan is ingeschakeld wanneer gebruik wordt gemaakt van visuele en akoestische signalen. Dus bij echte spoedritten: zogenaamde A1-ritten. In het begin waren om deze reden de transponders daadwerkelijk fysiek gekoppeld aan de optische en akoestische signalen. Chauffeurs hadden hier geen invloed op.

Inmiddels constateren wij dat bij de ambulances, in tegenstelling tot de brandweervoertuigen, deze koppeling er niet langer is. In de praktijk blijkt dat de transponder in ambulances bijna altijd ingeschakeld staat. Hier zit dan ook de crux van het probleem.

De druk op het wegennet neemt fors toe

De doorstroming en de afwikkeling op een kruispunt worden vaak verstoord doordat ambulances absolute prioriteit krijgen op een kruispunt terwijl er geen sprake is van een spoedrit. De beïnvloeding van de transponders zorgt er namelijk voor dat de fasen van de kruispuntregeling onderbroken worden, zodat de overige richtingen langer

moeten wachten (openbaar vervoer, fietsers, etc.). De capaciteit op kruispunten daalt al snel met zo'n 10 à 15%. Mede hierdoor treedt op een aantal kruispunten in de stad Groningen regelmatig congestie op. Het onterecht gebruik maken van de transponder door de hulpdiensten, vooral in de spitsen, leidt tot een daling van de verwerkingscapaciteit en dus tot extra congestie. In die zin heeft het gebruik van transponders dus een nadeel.

Op de Verbindingskanaalzone hebben we in 2004/2005 geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen. Er zijn behalve infrastructurele ook regeltechnische maatregelen genomen. Zo zijn de verkeerslichten Eeldersingel-Emmaviaduct, Stationsplein en Hereweg-Zuiderpark op elkaar afgestemd. Beïnvloeding van het ene kruispunt heeft daarbij gevolgen voor de andere twee kruispunten. In noodgevallen is dit uiteraard geen probleem, maar wanneer er alleen een 'economische' reden aan ten grondslag ligt, is dit uiteraard niet de bedoeling. Het onterecht gebruik maken van de transponder doet in dat geval een deel van de investering (tijd en geld) teniet. De verwachting is dat de komende jaren ook op andere locaties in de stad Groningen dergelijke doorstromingsmaatregelen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld op de Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan en de Europaweg. Het belang van goede afspraken over het wanneer wel en wanneer niet ingeschakeld staan van de transponder wordt daarmee dan ook steeds groter.

Behalve automobilisten hebben met name het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), en in de toekomst ook de RegioTram, hinder van de absolute prioriteit van hulpdiensten. Eén en ander leidt tot extra wachttijden en dus verliestijden, waar de openbaar vervoerreiziger maar ook de fietser de dupe van is.

Ambulancerit moet snel en geleidelijk verlopen

Binnen de ambulancezorg wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende ambulanceritten. Een A1-rit is een urgente rit waarbij de ambulance binnen vijftien minuten bij de patiënt moet zijn of dat de ambulance met de patiënt zo spoedig mogelijk in het ziekenhuis moet zijn. In dat geval worden visuele en akoestische signalen gebruikt. Een A2-rit is minder urgent; in dat geval moet de ambulance binnen dertig minuten bij de patiënt zijn of is met de patiënt onderweg naar het ziekenhuis. Een A3-rit is een zogenaamde besteld vervoer rit. Hiervoor geldt geen expliciete norm. Bij A2- en A3-ritten worden geen visuele en akoestische signalen gebruikt.

Het gebruik van de transponder bij A1-ritten staat niet ter discussie. Bij minder urgente ritten (A2- en A3-ritten) kan de patiënt er belang bij hebben dat de ambulancerit geleidelijk verloopt. Dat wil zeggen dat de ambulance niet steeds moet afremmen, stoppen en weer optrekken. Er zijn verschillende aandoeningen waar dit een belangrijke rol speelt (zoals aandoeningen waarbij bewegen pijn doet, buikvliesontstekingen, breuken, etc.). Het stoppen en optrekken van de ambulance leidt dan tot meer pijn.

De oplossing

Wij hechten er groot belang aan om de doorstroming van het verkeer in Groningen te verbeteren. Het gebruik van transponders bevordert deze doorstroming veelal niet. In dat kader zijn in het verleden met de ambulancedienst vanaf 2006 afspraken gemaakt om zich aan de regels te houden als het gaat over het aan hebben staan van de transponders.

Op de kruispunten Europaweg-Damsterdiep en Europaweg-Sontweg is in februari 2008 gedurende een week bijgehouden hoeveel 'ingrepen' zijn gedaan door de hulpdiensten. Dit is gedaan door het maken van een zogenaamde 'log' van de verkeerslichten. Uit de 'log' bleek dat dagelijks (op een werkdag) per kruispunt ongeveer vijftig tot zestig maal werd ingegrepen door een voertuig van de hulpdienst. Informatie bij de centrale meldkamer van de ambulancedienst heeft uitgewezen dat per kruispunt ongeveer vijftien ritten zogenaamde spoedritten (A1-ritten) waren. Bij de overige 'ingrepen' in de verkeersregeling kunnen dan ook vraagtekens worden gezet.

Bovendien hebben verschillende overleggen plaatsgehad met de directie van AmbulanceZorg Groningen. Meest recent uitvloeisel hiervan is dat in juli 2009 de volgende afspraken zijn gemaakt:

- bij urgentie (A1- én A2-ritten) zijn de transponders in de ambulances geactiveerd;
- wanneer er geen ritopdracht is zijn de transponders in de ambulances uitgeschakeld;
- bij urgentie (A3-ritten) wordt door de verpleegkundige kritisch bekeken of de transponder in de ambulance geactiveerd moet zijn voor het vervoer van een patiënt.

Verder is afgesproken dat wij vanaf september een aantal metingen zouden uitvoeren om te bepalen of deze nieuwe afspraken hebben geleid tot een afname van het gebruik van de transponders in ambulances. Mocht blijken dat dit niet het geval zou zijn, dan zou het gebruik van de transponder teruggebracht worden tot de oorspronkelijke spoedritten (A1-ritten).

Inmiddels zijn in september en oktober een tweetal evaluatiemetingen uitgevoerd op de kruispunten Europaweg-Damsterdiep en Europaweg-Sontweg. Daaruit is gebleken dat het aantal spoedritten (A1-ritten) per kruispunt vergelijkbaar is met de metingen van februari 2008. Het aantal ingrepen in de verkeerslichten is echter licht toegenomen in plaats van afgenomen. De indruk bestaat derhalve dat de in 2009 gemaakte afspraken niet goed worden nagekomen. Hierbij wordt erkend dat het lastig is om daadwerkelijk te meten of bij een urgentie A2 en A3 (en er dus geen visuele en akoestische signalen worden gebruikt) het gebruik van de transponder wel of niet terecht is.

Het niet naleven van de afspraken leidt er uiteindelijk toe dat het ambulancevervoer in Groningen verplicht gesteld wordt om de transponders voor het verkrijgen van absolu-

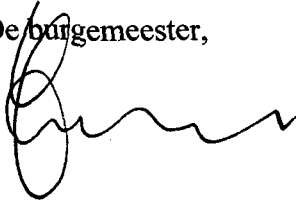
te prioriteit bij verkeerslichten fysiek te koppelen aan de visuele en akoestische signalen.

Om te voorkomen dat het zover komt, is een nader gesprek met AmbulanceZorg Groningen en de vervoerders uit Drenthe en Friesland op zijn plaats, waar we de gemaakte afspraken zullen bevestigen. We gaan er van uit dat de vervoerders vanaf juni (weer) werken volgens deze afspraken.

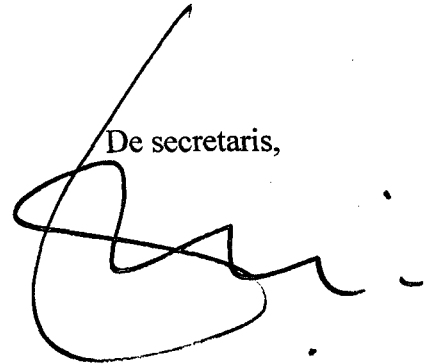
Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn houden we u uiteraard op de hoogte.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'G' followed by several loops and a horizontal line at the end.

De secretaris,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping initial 'S' followed by several loops and a horizontal line at the end.