

Richtinggevend kader

Bijzondere verkeersbevoegdheden
versie 2026



Nederlands Instituut
Publieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.nipv.nl
info@nipv.nl
026 355 24 00

Colofon

© Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), 2026

Auteur(s)	Karin Groenewegen, namens NIPV Frits Lindeman, namens Politieacademie Ilja van Gastel, namens Ambulancezorg Nederland Klaas Pit, namens Brandweer Nederland Danny Slaats, namens Defensie Cees Muskens, namens Branchevereniging Kwaliteitsborging OGS
Opdrachtgever	NIPV, Platform Voorrangsvoertuigen
Contactpersoon	Piet Verhage
Datum publicatie	15 januari 2026
Status	Definitieve versie
Ingangsdatum	1 mei 2026
Vastgesteld	Ambulance: Algemene ledenvergadering AZN, 24 september 2025 Brandweer: Vakraad Incidentbestrijding, 16 oktober 2025 Defensie: De Commandant der Strijdkrachten, namens deze de Souschef Materiële Gereedheid, 6 oktober 2025

Wij hechten veel belang aan kennisdeling. Delen uit deze publicatie mogen dan ook worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding.

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Relatie tot Rijprocedures	4
1.2	Doelstelling Richtinggevend kader	5
1.3	Indeling	6
2	Rijklaar maken en bediening en beheersing voertuig	7
2.1	Algemene uitgangspunten en rijklaar maken	7
2.2	Bediening en beheersing voertuig	8
3	Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer	10
3.1	Veiligheid	10
3.2	Verkeersinzicht	10
3.3	Aangepast en besluitvaardig gedrag	11
3.4	Belangen andere weggebruikers	12
3.5	Verschil tussen diensten	12
4	Specifieke verkeerssituaties	13
4.1	Wegrijden	13
4.2	Rijden op rechte en bochtige weggedeelten	13
4.3	Gedrag nabij en op kruispunten	15
4.4	Invoegen en uitvoegen	18
4.5	Inhalen en zijdelings verplaatsen	19
4.6	Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten	20
4.7	Bijzondere manoeuvres en situaties	22
5	Tenslotte	23

1 Inleiding

In dit Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden, hierna te noemen Richtinggevend kader, wordt beschreven wat het meest wenselijke gedrag is van bestuurders die gebruik maken van bijzondere verkeersbevoegdheden. Over het algemeen zullen dit bestuurders zijn van voertuigen die in gebruik zijn bij de hulpverleningsdiensten zoals genoemd in artikel 29 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV '90). Met bijzondere verkeersbevoegdheden wordt in dit kader bedoeld op twee verschillende vormen:

- > Het gebruikmaken van een vrijstelling op verkeerswetgeving.
- > Het rijden als bestuurder van een voorrangsvoertuig als bedoeld in het RVV '90.

Deze bevoegdheden kunnen worden toegepast door bestuurders die hiervoor bevoegd zijn en, in het geval van het rijden met optische en geluidssignalen, aangewezen zijn. Over welke bevoegdheden bestuurders beschikken, is zeer afhankelijk van de branche waarin zij werkzaam zijn. Hiervoor wordt dan ook verwezen naar de voor die branche geldende wet- en regelgeving.

Het hebben van bijzondere verkeersbevoegdheden brengt het nemen van verantwoordelijkheden met zich mee: degene die gebruik maakt van de toegekende bevoegdheden is primair verantwoordelijk voor de veilige toepassing hiervan. Gebruik van bijzondere verkeersbevoegdheden zal vrijwel altijd leiden tot afwijkend verkeersgedrag dat niet altijd wordt (h)erkend door andere verkeersdeelnemers. Door de vaak zichtbare aanwezigheid op de weg dient bestuurder zich te realiseren dat de andere weggebruikers diegene een voorbeeldfunctie toedichten. De eerste verantwoordelijkheid voor het veilig oplossen van deze situaties ligt dan ook altijd bij de bestuurder die gebruik maakt van diens bevoegdheden.

Dit Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden richt zich op het verkeersgedrag van de bestuurder die gebruik maakt van bijzondere verkeersbevoegdheden. De taak die de bestuurder uitvoert, in combinatie met het hiervoor gebruikte voertuig, is bepalend voor dit gedrag. Zo zijn bijvoorbeeld de taken van een bestuurder van een tankautospuiter niet te vergelijken met die van een bestuurder van een politiemotor. Dit kader moet dan ook gelezen worden met als uitgangspunt de taak van de bestuurder in combinatie met het gebruikte voertuig.

1.1 Relatie tot Rijprocedures

Wenselijk rijgedrag van verkeersdeelnemers wordt in Nederland beschreven in de zogenaamde Rijprocedures.¹ Voor de verschillende categorieën voertuigen zijn er evenzoveel Rijprocedures geschreven. Dit Richtinggevend kader gaat echter verder waar de Rijprocedures ophouden. Uitgangspunt is dat het in de Rijprocedures beschreven rijgedrag

¹ De rijprocedures zijn uitgegeven door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en beschrijven het meest wenselijke rijgedrag (verkeerstaak) van verkeersdeelnemers. Daarnaast besteden ze aandacht aan defensief en sociaal rijgedrag, noodzakelijk voor een veilige deelname aan het verkeer. Er zijn rijprocedures uitgegeven voor de voertuigcategorieën A, B, C, D, BE en AM.

zoveel mogelijk wordt toegepast. Op veel punten wijkt het door bestuurders van hulpverleningsvoertuigen te vertonen verkeersgedrag in de basis niet af van het in de Rijprocedures beschreven gewenste gedrag. Daar waar er vanuit het gebruik van bevoegdheden afwijkend rijgedrag gewenst is, zal dit in het Richtinggevend kader zijn beschreven. Dit betekent dat niet al het wenselijk verkeersgedrag in dit kader is opgenomen, maar dat dit gelezen moet worden naast en in samenhang met de Rijprocedures. Daar waar afwijkend verkeersgedrag specifiek gekoppeld is aan een voertuigcategorie wordt dit apart aangegeven.

1.2 Doelstelling Richtinggevend kader

Het Richtinggevend kader geeft de contouren voor de einddoelen en competenties van bestuurders van hulpverleningsvoertuigen (zie definitie onder de tabel). Hierbij zijn er drie mogelijkheden:

Tabel 1.1 Toepassingsbereik Richtinggevend kader

Bestuurder rijdt:	Richtinggevend kader van toepassing
Met optische en geluidssignalen	Ja
Met vrijstellingen van het RVV	Ja
Als gewone verkeersdeelnemer	Nee

In dit document wordt onderscheid gemaakt tussen hulpverleningsvoertuigen en voorrangsvoertuigen.

Onder de term '**hulpverleningsvoertuigen**' worden voor de toepassing van dit document motorvoertuigen bedoeld waarvan de bestuurders rijden met optische en geluidssignalen óf vrijstellingen.

Met de term '**voorrangsvoertuigen**' worden motorvoertuigen bedoeld waarvan de bestuurders met optische en geluidssignalen rijden.

Het Richtinggevend kader moet niet worden gelezen als een lesplan. De wijze waarop deze einddoelen worden bereikt of hoe de competenties worden aangeleerd, behoren tot het professionele domein van de rijinstructeur en wordt daarom overgelaten aan diens deskundigheid. Daar waar dit wordt getoetst, kan het kader wel een houvast zijn voor de examinerator of beoordelaar om vast te stellen of het gewenste gedrag en de gewenste competenties zijn getoond.

Daarnaast geeft het Richtinggevend kader een handreiking voor uniform en gewenst gedrag van bestuurders van hulpverleningsvoertuigen op de openbare weg.

1.3 Indeling

Bij het opstellen van dit kader is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de manier waarop ook de normen in de Rijprocedures worden behandeld.

Overeenkomstig met de Rijprocedures wordt allereerst een beschrijving gegeven van een aantal algemene normen die altijd van toepassing zijn. Zo is in hoofdstuk 2 aandacht voor het rijklaar maken en bedienen en beheersen van het voertuig. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de juiste en veilige wijze van deelnemen aan het verkeer besproken. Tot slot is in hoofdstuk 4 informatie opgenomen over wenselijk rijgedrag in specifieke verkeerssituaties.

De onderwerpen in de hoofdstukken 2 en 3 hebben een algemeen karakter en zijn van toepassing op alle onderdelen die in hoofdstuk 4 worden beschreven.

2 Rijklaar maken en bediening en beheersing voertuig

2.1 Algemene uitgangspunten en rijklaar maken

Anders dan bij de normale weggebruiker is het hulpverleningsvoertuig niet alleen een vervoermiddel, maar ook het gereedschap dat de hulpverlener in staat stelt diens taken te verrichten. Het Richtinggevend kader gaat niet in op de handelingen die betrekking hebben op de taakuitoefening van de hulpverlener anders dan voor de veilige verkeersdeelname.

2.1.1 Zit- en stuurhouding

De uitrusting van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig kan ervoor zorgen dat er een andere houding dan gebruikelijk noodzakelijk is. In die gevallen moet er speciale aandacht zijn voor het op zo veilig mogelijke wijze afstellen van stuur en stoel op basis van de uitgangspunten van de Rijprocedures.

2.1.2 Stuurbehandeling

In aanvulling op de standaard stuurmethoden verdient het de voorkeur voor de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig om gebruik te maken van de zogenaamde voorpakmethode. Hierbij wordt voor het inzetten van de daadwerkelijke sturbeweging met trekkende hand de speling uit de stuurinstallatie gehaald en krijgt de band de kans om zich te 'zetten'. Bij voorkeur wordt na de bocht ook actief teruggestuurd, in tegenstelling tot het slechts begeleiden van het stuurwiel.

2.1.3 Gebruik autogordels

Vanuit veiligheidsoogpunt wordt van de vrijstelling voor het dragen van gordels slechts terughoudend gebruik gemaakt. Alleen daar waar de taak van de bestuurder het vereist, wordt er van het dragen afgezien. De bestuurder heeft extra aandacht voor het juist dragen van de gordel daar waar uitrusting of kleding dit kan belemmeren.

2.1.4 Voorbereidings- en controlehandelingen

Op elk gewenst moment moet de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig tijdens de dienst dit voertuig maximaal kunnen gebruiken. De veiligheid is hiervan afhankelijk en de bestuurder controleert daarom voor aanvang van verkeersdeelname de juiste en veilige werking en conditie van het voertuig. De bestuurder heeft daarbij niet alleen aandacht voor de aspecten die genoemd zijn in de Rijprocedures, maar ook voor de overige onderdelen van het hulpverleningsvoertuig. De bestuurder controleert de staat en/of werking van:

- > de optische en geluidssignalen
- > de in het voertuig aanwezige verbindingsmiddelen
- > de essentiële voertuiguitrusting.

Vanuit de aard van het werk is het niet altijd mogelijk om deze controle voor aanvang van een rit te doen, bijvoorbeeld vanwege een directe inzet. In die gevallen moet de controle plaatsvinden aan het einde van de inzet. De bestuurder laat in dat geval het voertuig niet eerder achter dan dat dit opnieuw uitrukgereed is gemaakt. Bij uitrukken kan de bestuurder dan volstaan met een korte visuele inspectie van het voertuig.

2.1.5 Omgaan met veiligheidssystemen (GSR)

Moderne voertuigen bevatten steeds meer verkeersveiligheidssystemen die het gedrag van de bestuurder ondersteunen. Deze systemen zijn gebaseerd op GSR (General Safety Regulations). De systemen kunnen grofweg worden ingedeeld in twee hoofdcategorieën:

1. *Waarschuwingssystemen*

Deze systemen zijn ontworpen om de bestuurder te waarschuwen voor potentiële gevaren, maar grijpen niet actief in.

2. *Interventiesystemen*

Deze systemen gaan een stap verder door actief in te grijpen om een ongeval te voorkomen of de impact te verminderen.

Een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig dient zich er bewust van te zijn dat deze systemen gebaseerd zijn op normaal rijgedrag. Deze systemen kunnen in het bijzondere verkeersgedrag voor hulpverleningsvoertuigen zelfstandig ingrijpen en daarmee gevaar veroorzaken.

Indien er door de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig voor gekozen wordt systemen zelf uit te schakelen, dient de bestuurder steeds zelf de afweging te maken of een systeem veilig kan worden uitgeschakeld in relatie tot de specifieke gebruikersdoelen van het voertuig. Hierbij blijft de bestuurder steeds zelf eindverantwoordelijk. Het is belangrijk dat de bestuurder er zich bewust van is dat uitgeschakelde systemen op dat moment niet meer ondersteunen in de verkeersveiligheid en schakelt de systemen weer in zodra de situatie dit toelaat.

2.2 Bediening en beheersing voertuig

2.2.1 Secundaire voertuigbediening

Primaire voertuigbediening heeft betrekking op het besturen van het voertuig. Een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig heeft daarnaast als extra aandachtspunt de secundaire voertuigbediening. Hieronder vallen de aanwezigheid en bediening van (extra) communicatie-, navigatie- en informatieapparatuur. De bediening hiervan mag niet ten koste gaan van een juiste primaire voertuigbediening en -beheersing en/of veilige verkeersdeelname. Hiervoor is het noodzakelijk dat de bestuurder op de hoogte is van de plaats en werking van de in het voertuig aanwezige apparatuur.

2.2.2 Motor starten en afzetten

In veel hulpverleningsvoertuigen is een motordoorloopsysteem aanwezig. Dit systeem zorgt ervoor dat de motor kan doorlopen en de stroom en krachtverbruikers blijven draaien terwijl, als beveiliging, het voertuig kan worden afgesloten. Dit systeem moet op de juiste wijze worden gebruikt.

2.2.3 Bediening remmen

Het remmen in een hulpverleningsvoertuig stelt andere eisen aan het remmen dan bij reguliere verkeersdeelname. Afhankelijk van de uit te voeren taak moeten er meerdere soorten remmingen gemaakt kunnen worden. Daarbij moet onder andere gedacht worden aan:

> *Piekremming*

Bij deze wijze van remmen wordt er niet gelijkmatig geremd, maar wordt juist in het eerste deel van de remming de grootste snelheidsafbouw bereikt. In het tweede deel van de remming wordt de vertraging vervolgens afgebouwd. Deze wijze van remmen levert met name bij het rijden met hoge snelheden een grotere veiligheidsmarge op.

> *Comfortremming*

Met name in het medisch spoedvervoer kan het verminderen van vertragingskrachten van belang zijn. Door vroegtijdig gebruik te maken van het rollend vermogen in combinatie met remmen kan het comfort voor de andere inzittende(n) maximaal bereikt worden.

> *Noodremming*

Bij een noodremming wordt het voertuig maximaal beremd. Het is van groot belang dat de bestuurder gebruik durft te maken van de in en op het voertuig aanwezige systemen.

2.2.4 Bediening versnellingsbak

Buiten het 'standaard' gebruiken en bedienen van de versnellingsbak (handmatig of (semi)automatisch) zijn er diverse methoden en technieken om het bedienen beter te laten passen bij het aangepaste gebruik. Zo kan er tijdens het schakelen gebruik worden gemaakt van het gaspedaal om het schakelen soepeler te laten verlopen (aftoppen, standgas schakelen etc.) of kan de automaat gemanipuleerd worden (op gas schakelen, handbediening etc.). Als deze technieken worden gebruikt, moet dit op een juiste manier gebeuren, zonder dat dit een negatieve invloed heeft op de verkeersdeelname of de technische staat van het voertuig.

2.2.5 Bediening optische en geluidssignalen

Het in- en uitschakelen van de optische en geluidssignalen dient op zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onveilige situaties ontstaan. Daarom moet dit niet alleen op de juiste wijze, maar ook op het juiste moment worden gedaan.

2.2.6 Beheersing van het voertuig

De bestuurder dient onder alle omstandigheden controle te hebben over snelheid en richting van het voertuig. Ook als er gereden wordt in omstandigheden die afwijken van normale verkeersdeelname. Dit kan het gevolg zijn van bijvoorbeeld een afwijkende snelheid, een afwijkende plaats op de weg, al dan niet in combinatie met (extreme) weersomstandigheden. Het kan echter ook het gevolg zijn van mentale druk of gerichte taakuitvoering. De bestuurder (h)erkent dan ook diens persoonlijke grenzen en kan deze in overeenstemming brengen met wat de fysieke limieten van het voertuig zijn.

3 Op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer

De in dit hoofdstuk beschreven normen zijn ook van toepassing op alle in hoofdstuk 4 beschreven onderdelen. Daarnaast moeten deze normen ook in acht gehouden worden bij het toepassen van het in de Rijprocedures beschreven gedrag.

3.1 Veiligheid

In alle situaties dient de algemene verkeersveiligheid en *niet* de te verrichten taak doorslaggevend te zijn voor de te nemen beslissingen. Wellicht ten overvloede wordt hier daarom opgemerkt dat de te gebruiken verkeersbevoegdheden altijd betrekking hebben op het RVV '90. Dat betekent dat de Wegenverkeerswet 1994 (WVV '94) in alle situaties van kracht blijft. Van bijzonder belang zijn daarin de artikelen 5 en 6.²

De bestuurder van een hulpverleningsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk en civielrechtelijk verantwoordelijk voor diens eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht of onnodig wordt gehinderd.

3.2 Verkeersinzicht

Door de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig dient een hoge mate van verkeersinzicht getoond te worden. Concreet betekent dit dat de bestuurder in staat is om, op basis van de door hem verzamelde informatie, beslissingen te nemen die zorgen voor een veilige en vlotte doorgang in het verkeer. Daarbij onderkent de bestuurder niet alleen diens eigen limieten, maar ook de (on)mogelijkheden van de andere verkeersdeelnemers en verkeersomgevingen. Op basis van een overwogen risicoanalyse is deze vervolgens in staat de juiste beslissingen te nemen.

De bestuurder blijft dit ook doen als er sprake is van een hoge (mentale) druk die ontstaat door het uitvoeren van diens taak en het daarbij horende afwijkende rijgedrag. Deze druk wordt gereguleerd door actief beslissingen te nemen over de gereden snelheid en gekozen positie op de weg.

² Artikel 5 WVW '94: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 6 WVW '94: Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.

3.3 Aangepast en besluitvaardig gedrag

Binnen het onderwerp aangepast en besluitvaardig gedrag moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten bijzondere verkeersbevoegdheden die door de bestuurder benut kunnen worden. Bij het gebruik van optische en geluidssignalen verandert de juridische status van het voertuig. Het voertuig is vanaf dat moment een voorrangsvoertuig, waardoor andere weggebruikers verplicht zijn om dit voertuig voor te laten gaan.

3.3.1 Gebruikmaken van een vrijstelling of ontheffing

Door gebruik te maken van een vrijstelling of ontheffing gedraagt de bestuurder zich afwijkend ten opzichte van het andere verkeer. Hier kan door de bestuurder echter geen enkel recht aan ontleend worden. Dit betekent dat de bestuurder volledig afhankelijk is van de beschikbare vrije ruimte op de openbare weg, maar deze niet kan opeisen. Het uitgangspunt is het zo min mogelijk veroorzaken van hinder of onbegrip bij medeweggebruikers.

3.3.2 Rijden als voorrangsvoertuig

Bij het rijden met een voorrangsvoertuig heeft de bestuurder de 'regie' over diens directe verkeersomgeving. Door tijdig en duidelijk de voornemens van de bestuurder kenbaar te maken aan het overige verkeer laat de bestuurder de overige verkeersdeelnemers weten welke keuzes van hen verwacht worden. Op deze manier worden andere verkeersdeelnemers in staat gesteld om te kunnen voldoen aan de verplichting tot het voor laten gaan van een voorrangsvoertuig. Dit wordt bereikt door tijdig voorspelbare keuzes te maken in zowel snelheid als positie op de weg.

3.3.3 Aanpassen van gedrag

Evenals tijdens de 'normale' verkeersdeelname moet het gedrag als bestuurder van een hulpverleningsvoertuig aangepast worden aan de totale verkeersomgeving: overige weggebruikers, infrastructuur en weersomstandigheden. Daarbij spelen ook de te verrichten taak en de daarbij horende omstandigheden een rol. De bestuurder zal telkens weer een afweging moeten maken tussen het te bereiken doel en de te nemen risico's. Op basis van deze afweging moet het gedrag zodanig aangepast worden dat gevaarlijke situaties worden voorkomen. Hierdoor kan enige hinder ontstaan voor het overige verkeer. Denk bijvoorbeeld aan het uitvoeren van glijdend vervoer bij medisch spoedtransport, het gebruik van niet-primair voor motorvoertuigen bestemde weggedeelten of het beveiligd begeleiden van voertuigen. Het veroorzaken van hinder moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

3.3.4 Besluitvaardig gedrag

Van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig wordt verwacht, mede vanuit de voorbeeldfunctie, dat deze duidelijk is naar andere weggebruikers. Door besluitvaardig te handelen wordt zoveel mogelijk voorkomen dat andere weggebruikers gaan twijfelen. Dit betekent echter niet dat ingezette manoeuvres niet afgebroken mogen worden. Als tijdens het uitvoeren van een manoeuvre blijkt dat omstandigheden veranderen, waardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan, wordt ook het afbreken ervan gezien als besluitvaardig. Het vereist wel dat de bestuurder vóór uitvoering alle relevante informatie heeft verzameld en overdacht.

3.4 Belangen andere weggebruikers

Bestuurders van hulpverleningsvoertuigen moeten hun taak in zeer diverse verkeersomgevingen uitvoeren. Het belang kan daarbij conflicteren met het algemene verkeersveiligheidsbelang. Het algemene verkeersveiligheidsbelang gaat echter in alle gevallen voor.

Als uitgangspunt geldt voor de bestuurder dat deze zich in het verkeer defensief opstelt. De bestuurder is zich ervan bewust dat voor een vlotte en veilige verkeersdeelname deze grotendeels afhankelijk is van de medewerking van andere weggebruikers. Afhankelijk van de opgedragen taak en wijze van verplaatsen kan het echter noodzakelijk zijn om deze medewerking actief te vragen aan de medeweggebruiker. Door het maken van duidelijke gedragskeuzes, met name in de positionering van het hulpverleningsvoertuig op de weg, kan deze boodschap worden overgebracht. Deze medewerking kan echter nooit worden afgedwongen. Door de belangen van andere weggebruikers te respecteren, rekening te houden met hun (on)mogelijkheden en door onnodige irritatie te voorkomen zal deze medewerking eerder en vaker worden gegeven. Hierbij is het cruciaal om tijdig en duidelijk te communiceren met de medeweggebruikers.

3.5 Verschil tussen diensten

Er zijn grote verschillen tussen de bevoegdheden die door de verschillende diensten mogen worden toegepast in het verkeer. Daardoor hebben de verschillende diensten ook met een deels verschillend wettelijk kader te maken. De bestuurder moet dan ook goed op de hoogte zijn van bevoegdheden, maar ook restricties, die voor zijn branche van toepassing zijn. Dit mag alleen niet verwacht worden van de andere weggebruiker! Dit betekent dat het onbegrip of fout interpreteren vanuit de andere weggebruiker zeer voorstelbaar is. Door de bestuurder wordt in dat geval altijd gekozen voor de meest veilige oplossing.

4 Specifieke verkeerssituaties

Zoals in de inleiding vermeld, worden in dit hoofdstuk slechts de afwijkingen ten opzichte van de normale Rijprocedures beschreven. Wat daarin staat beschreven blijft van kracht, tenzij er in dit kader een specifieke afwijking wordt beschreven.

4.1 Wegrijden

4.1.1 Algemeen

Bij het wegrijden van hulpverleningsvoertuigen zal het regelmatig voorkomen dat dit gebeurt vanaf ongebruikelijke plaatsen en/of in niet voorspelbare richtingen. Het is aan de bestuurder om in dat geval rekening te houden met (onverwacht) gedrag van overige weggebruikers. Daarbij is het van belang om niet alleen oog te hebben voor de eerstkomende weggebruikers, maar ook voor de anderen daaromheen.

4.1.2 Voor laten gaan

Als bestuurder van een voorrangsvoertuig (en in bepaalde gevallen bij het rijden binnen de vrijstelling) is de bestuurder niet verplicht om de overige bestuurders voor te laten gaan. De bestuurder moet zich echter wel bewust zijn van diens afwijkende gedrag en de overige bestuurders de gelegenheid bieden om hem te laten wegrijden.

4.1.3 Geven van / reageren op signalen

Vanwege het afwijkende verkeersgedrag is het extra van belang om duidelijk te communiceren met andere weggebruikers. Zeker waar hun medewerking wordt gevraagd, geeft de bestuurder tijdig en duidelijk richting aan.

4.2 Rijden op rechte en bochtige weggedeelten

4.2.1 Algemeen

Bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten zal de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig vaak op twee punten afwijken van de reguliere weggebruiker:

- > positie op de weg
- > snelheid.

In beide gevallen zal de bestuurder er alles aan moeten doen om dit op een, voor de andere weggebruikers, zo begrijpelijk mogelijke wijze te doen. In de uitvoering kan dat leiden tot twee verschillende situaties:

- > De bestuurder vraagt zo min mogelijk medewerking van andere weggebruikers. Deze situatie doet zich vooral voor bij het gebruik van de vrijstellingen.
- > De bestuurder rijdt zo opvallend mogelijk, waarbij deze vraagt om en rekening houdt met de medewerking van andere weggebruikers. Deze situatie speelt vooral bij het rijden als voorrangsvoertuig.

In alle gevallen kan worden gesteld dat de bestuurder gedurende de uit te voeren manoeuvre de verkeersruimte gebruikt die met zekerheid leeg is en blijft. De bestuurder mag zich niet afhankelijk maken van keuzes die door andere weggebruikers (moeten) worden gemaakt en accepteert dat andere weggebruikers keuzes maken en gedrag vertonen dat niet overeenkomt met het eigen gedrag.

4.2.2 Belangen andere weggebruikers bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten

Het rijden als bestuurder van een hulpverleningsvoertuig maakt dat er conflicten kunnen ontstaan met het belang van andere weggebruikers, meer dan bij normale verkeersdeelname. Dit kan leiden tot situaties waarbij andere weggebruikers, bijvoorbeeld vanuit hun wil om de hulpverlener ten dienste te zijn, keuzes maken die uiteindelijk een (hoger) risico opleveren. Vaak ontstaat dit vanuit een reactie op een onverwachte situatie. Het is aan de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig om hier rekening mee te houden en het eigen gedrag aan te passen.

Tegemoetkomen en voorbijrijden andere bestuurders

Zeker tijdens het rijden met een voorrangsvoertuig is het niet ongewoon dat andere bestuurders, in hun poging om het voertuig voor te laten gaan, uitwijken naar de berm. Deze uitwijkmanoeuvre wordt soms gecombineerd met remmen. Dit kan een schrikreactie opleveren bij bestuurders, waardoor zij (onbewust) terugsturen de rijbaan op. Het is aan de bestuurder van het voorrangsvoertuig om hier rekening mee te houden.

4.2.3 Plaats op de weg / plaats van handeling

Het kiezen van de juiste plaats op de weg is voor de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig essentieel. De bestuurder heeft weliswaar geen verplichting om zoveel mogelijk rechts te houden, maar kan hierdoor wel duidelijkheid scheppen voor andere weggebruikers. Er wordt hier slechts van afgeweken als er een reden voor is. Het uitgangspunt is dat de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig de plaats op de weg zodanig kiest dat de bestuurder:

- > voor het overige verkeer als hulpverleningsvoertuig herkenbaar, zo vroeg mogelijk waarneembaar en voorspelbaar is
- > het eigen gezichtsveld in relatie tot de situatie zo groot mogelijk maakt
- > een zodanige plaats inneemt dat in voorkomende gevallen zonder extra gevaar maximaal kan worden geremd.

In beginsel is de plaats van het voertuig op de weg in het midden van de vrije en voor de bestuurder beschikbare veilige ruimte. Afhankelijk van de verkeerssituatie past de bestuurder deze positie aan om een optimaal ruimtekussen te creëren.

Bij een file met meerdere rijstroken tussen verkeersstromen door rijden

Als conform de brancherichtlijn er geen andere mogelijkheid is, komt het voor dat bestuurders van voorrangsvoertuigen tussen verschillende verkeersstromen in dezelfde rijrichting door rijden.

Dit kan voorkomen bij het rijden in een file maar, afhankelijk van het type voertuig, ook in meer standaard verkeerssituaties. Door een juiste snelheids- en positiekeuze past de bestuurder het eigen gedrag zodanig aan dat deze in staat is om eventuele inschattingfouten van andere weggebruikers op te vangen.

De bestuurder van het voorrangsvoertuig dient zich er bewust van te zijn dat niet alle rijbanen geschikt zijn om middendoor te rijden.

Tussen rijstroken door rijden bij rijdende verkeersstromen uit twee richtingen

Wanneer gereden wordt op een rijbaan met verkeer in beide rijrichtingen, dan kan er in voorkomende gevallen voor gekozen worden om tussen de verkeersstromen door te rijden mits:

- > de snelheid van het overige verkeer voldoende laag is
- > er voldoende overzicht is
- > er voldoende ruimte is
- > er voldoende marge overblijft om inschattingfouten van andere weggebruikers op te vangen.

4.2.4 Volgafstand houden

Vanwege de voorkomende snelheidsverschillen moet de voorrangsvoertuigbestuurder extra rekening houden met het 'inrijden' op voorliggers. Hiermee wordt het verschijnsel bedoeld dat het voorrangsvoertuig sneller dichterbij komt dan de andere weggebruiker verwacht. Dit zorgt voor onrust in het verkeersbeeld, ongewenste schrikreacties en niet vloeiend rijgedrag. Door tijdig de verkeerssituatie in te schatten kan dit 'inrijden' grotendeels worden voorkomen.

Bewust 'inrijden' om andere weggebruikers tot ander weggedrag te bewegen is niet per se negatief, maar wordt alleen ingezet als er ook andere keuzes voor die weggebruiker mogelijk zijn.

4.2.5 Snelheid

Als voorrangsvoertuig, maar ook vanuit verschillende vrijstellingen, is de bestuurder van een hulpverlenings-/voorrangsvoertuig vaak niet gehouden aan de reguliere vastgestelde maximumsnelheid. De bestuurder dient wel de maxima die in andere regelgeving, bijvoorbeeld brancherichtlijnen, worden gesteld te respecteren.

Daarnaast zal de concrete verkeerssituatie altijd doorslaggevend zijn voor de te rijden snelheid. De gekozen snelheid bepaalt voor een groot deel namelijk ook wanneer een bestuurder waar in de eigen verkeersomgeving zit. De bestuurder maakt hierin tijdige en duidelijke keuzes, waardoor de risico's op ongevallen zo klein mogelijk worden gemaakt. De bestuurder is zich er onder alle omstandigheden van bewust dat diens verkeersgedrag afwijkend is en door andere weggebruikers verkeerd kan worden ingeschat. De bestuurder regelt de eigen snelheid dan ook zodanig, dat onder alle omstandigheden kan worden gereageerd op fouten van deze weggebruikers. De bestuurder regelt de eigen snelheid zodanig dat hoge pieksnelheden worden voorkomen, maar een vlotte doorgang wordt bewerkstelligd.

4.3 Gedrag nabij en op kruispunten

4.3.1 Algemeen

Bij het rijden als voorrangsvoertuig of het gebruikmaken van vrijstellingen, gedraagt de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zich afwijkend ten opzichte van de overige weggebruikers. Tussen beide vormen is echter wel een groot verschil: bij het rijden als voorrangsvoertuig verandert de voorrangsregeling. In dat geval moeten de overige weggebruikers het voorrangsvoertuig voor laten gaan. Bij alle gedragskeuzes is de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zich bewust van dit verschil en past het eigen concrete handelen hierop aan.

4.3.2 Belangen andere weggebruikers nabij en op kruispunten

In het verkeer is de bestuurder zich constant bewust dat het eigen handelen invloed heeft op het gedrag van de andere weggebruikers. In het eigen handelen houdt de bestuurder daarom rekening met de (on)mogelijkheden van andere weggebruikers om aan hun verplichtingen te voldoen, met name als gereden wordt als voorrangsvoertuig. Het uit bewuste overweging voor laten gaan van een andere weggebruiker kan een vaktechnisch juiste keuze zijn.

4.3.3 Kijkgedrag

Meer nog dan bij normale verkeersdeelname, moet de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig bij het naderen en oprijden van een kruispunt vroegtijdig informatie verzamelen. Bij toename van grootte en complexiteit van de kruising neemt ook het aantal keuzemomenten en -mogelijkheden toe. De bestuurder past hierop de snelheid vroegtijdig aan.

Bijzondere aandacht is nodig als er wordt gereden met een voertuig waarbij, vanuit de constructie, dode hoeken aanwezig zijn in het zichtveld rondom. De bestuurder gebruikt deze ruimte alleen nadat met zekerheid is vastgesteld dat hierin geen andere weggebruikers aanwezig zijn. Dit kan in bijzondere situaties ertoe leiden dat de bestuurder volledig tot stilstand moet komen.

4.3.4 Voorrang verlenen en voor laten gaan

Net als bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten moet er onderscheid gemaakt worden tussen het rijden met vrijstellingen en het rijden als voorrangsvoertuig.

Rijden met vrijstellingen

Bij het rijden met vrijstellingen kan het voorkomen dat vanuit de vrijstelling de verplichting om voorrang te verlenen vervalt. De bestuurder van een hulpverleningsvoertuig is in die gevallen niet juridisch verplicht de andere bestuurders ongehinderd hun weg te laten vervolgen.

Overige weggebruikers kunnen echter niet zien of weten dat de bestuurder van het hulpverleningsvoertuig van deze vrijstelling gebruik maakt. In deze situatie stelt de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zich dan ook afwachtend op en dwingt deze geen doorgang af.

Rijden als voorrangsvoertuig

Doordat in dit geval de andere weggebruikers de bestuurder voor moeten laten, is feitelijk de 'normale' voorrangsvolgorde buiten werking. De bestuurder dient zich er altijd van te overtuigen dat de andere weggebruiker hem ook daadwerkelijk voor kan laten gaan, voordat hiervan gebruik gemaakt wordt. De bestuurder controleert niet alleen het eerst aanrijdende voertuig, maar ook de daarachter rijdende verkeersstroom.

Zeker bij het rijden als voorrangsvoertuig is het niet ongewoon dat andere weggebruikers proberen bestuurders te helpen, bijvoorbeeld door het geven van (oprij)tekens of het blokken van conflictrichtingen. De bestuurder maakt echter altijd eigen keuzes, gebaseerd op eigen waarnemingen.

4.3.5 Plaats op de weg / plaats van handeling

Omdat bestuurders van hulpverleningsvoertuigen rijden onder vrijstellingen, gebruiken ze ook vaak een andere plaats op de weg dan overige weggebruikers. Daaronder vallen ook weggedeelten die door die weggebruikers niet gebruikt mogen worden, zoals bijvoorbeeld verdrijvingsvlakken of rijstroken bestemd voor een andere richting dan die gevolgd wordt.

Door de grote hoeveelheid verschijningsvormen van kruispunten is het lastig om binnen dit kader een vaste manier van naderen en oversteken van kruispunten voor te schrijven. Het blijft beperkt tot een aantal uitgangspunten waarmee een zekere mate van voorspelbaarheid voor de overige weggebruikers wordt bereikt.

De bestuurder steekt het kruispunt zo dicht mogelijk bij het midden van het kruisingsvlak over. Er wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van bestaande vrije verkeersruimte ten opzichte van te creëren ruimte. Daarbij wordt bij voorkeur in volgorde gekozen voor:

- > eigen rijbaan en rijstrook voor te volgen richting
- > eigen rijbaan en rijstrook in andere dan te volgen richting.

Als door verkeersdrukke deze ruimte niet benut kan worden, kan de bestuurder kiezen voor een andere optie:

- > eigen rijbaan en vragen om medewerking door aan te sluiten achter de wachtrij of tussen wachtrijen in
- > andere rijbaan
- > overige bijzondere weggedeelten.

De concrete verkeerssituatie, het gebruikte voertuig en de uit te voeren taak bepalen mede welke optie het beste door de bestuurder benut kan worden. Daarbij wordt altijd gekozen voor de oplossing met de laagste risico's.

Bij het afslaan heeft de bestuurder extra aandacht voor de communicatie met de andere weggebruikers. Door tijdig en duidelijk de gewenste richting aan te geven, wordt ervoor gezorgd dat anderen hier rekening mee kunnen houden. Indien richting aangeven kan leiden tot verwarring of irritatie, dan onthoudt de bestuurder zich ervan.

4.3.6 Snelheid

De bestuurder past de snelheid zodanig aan dat andere weggebruikers in staat worden gesteld om hierop te reageren. Er wordt daarbij rekening gehouden met de beperkingen van andere weggebruikers en hun verwachtingspatroon.

4.3.7 Verkeerslichten, verkeersstekens en aanwijzingen

Kruispunten waar verkeerslichten of andere verkeersstekens aanwezig zijn, zijn vanuit hun aard over het algemeen complexer en zorgen voor een verhoogd risico. Het negeren van deze tekens gebeurt dan ook altijd met een hierop afgestemde snelheid.

Aanwijzingen in het verkeer die worden gegeven door daartoe bevoegde personen (verkeersregelaars, verkeersbrigadiers en aangewezen ambtenaren) mogen niet genegeerd worden. De verplichting om deze aanwijzingen op te volgen is vastgelegd in artikel 12 van de WVV '94. Bestuurders van een voorrangvoertuig of rijdend onder vrijstelling zijn hiervan niet uitgezonderd.

4.4 Invoegen en uitvoegen

4.4.1 Algemeen

In- en uitvoegen brengt altijd een combinatie van snelheidsverschillen en zijdelingse verplaatsingen met zich mee. Afhankelijk van het type voertuig kunnen deze snelheidsverschillen groter of kleiner zijn en is er sprake van meer of minder zicht en zichtbaarheid. De bestuurder van een hulpverleningsvoertuig is zich hiervan bewust en neemt maatregelen om de nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken.

4.4.2 Belangen andere weggebruikers bij in- en uitvoegen

Ook bij in- en uitvoegen hebben andere weggebruikers de verplichting om de bestuurder van een voorrangsvoertuig voor te laten gaan. De bestuurder van het voorrangsvoertuig houdt er rekening mee dat vanwege de beperkte uitwijkmogelijkheden en de relatief hoge snelheden dit niet altijd makkelijk is. Indien mogelijk wordt ervoor gezorgd dat deze daarom niet afhankelijk is van de medewerking van de andere weggebruikers. De bestuurder bepaalt zelf waar en hoe in of uit te voegen. Dit kan bereikt worden door tijdige aanpassing van plaats op de weg en snelheid.

4.4.3 Kijkgedrag

De bestuurder is zich ervan bewust dat de combinatie van hogere snelheden, kleine kijkhoeken en meerdere rijstroken makkelijk kan leiden tot het niet zien van elkaar. De bestuurder kijkt daarom ver vooruit en voorspelt tijdig waar de in- en uitvoegmogelijkheden zullen ontstaan. Er wordt daarbij voldoende marge gehouden om niet door (onverwachte) keuzes van andere weggebruikers in een gevaarlijke situatie te komen.

4.4.4 Plaats op de weg / plaats van handeling

Bij het in- en uitvoegen is het voor de bestuurder niet noodzakelijk om hiervoor de volledige strook te gebruiken. Er dient echter wel beseft te worden dat 'vroeg' invoegen of 'laat' uitvoegen meer vraagt van het kijkgedrag en snelheidsregeling en hoe daarnaar te handelen.

Hetzelfde geldt voor het doorvoegen op auto(snel)wegen naar rijstrook 1. Dit is toegestaan, maar slechts als de bestuurder dit uitvoert op een manier waarbij de overige weggebruikers niet in gevaar worden gebracht. De bestuurder voorkomt tot slot dat deze op de in- of uitvoegstrook naast een ander voertuig komt te rijden, zodat deze onafhankelijk wordt van het gedrag van andere weggebruikers.

4.4.5 Snelheid en volgfstand

De bestuurder regelt de verhouding tussen snelheid en volgfstand zodanig, dat er controle is over de wijze waarop er waar wordt in- of uitgevoegd. De bestuurder kan daardoor altijd de eigen keuze herzien.

Bij voorkeur wordt er tijdens het in- en uitvoegen niet rechts ingehaald over de in- of uitvoegstrook. Dit bereikt de bestuurder door tijdig keuzes te maken in snelheid en volgfstand. Als er onverhoopt toch rechts moet worden ingehaald, dan alleen als er naast de in- of uitvoegstrook voldoende vrije ruimte aanwezig is.

4.5 Inhalen en zijdelings verplaatsen

4.5.1 Algemeen

De aard van de taak van een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zorgt ervoor dat inhalen en voorbijgaan een manoeuvre is die vaak voorkomt. Het is echter ook een manoeuvre die een hoog risico met zich meebrengt, omdat er vaak gereden wordt op de weghelft die bestemd is voor tegemoetkomend verkeer en er altijd sprake is van snelheidsverschillen. Mede hierom zijn er voor de normale weggebruiker veel verkeersregels rondom inhalen die deze risico's moeten beperken. De bestuurder van een hulpverleningsvoertuig is vaak niet gebonden aan deze regels. De bestuurder mag echter door zelf in te halen de andere weggebruikers niet in gevaar brengen.

4.5.2 Belangen andere weggebruikers bij inhalen en zijdelings verplaatsen

Andere weggebruikers rekenen erop om aan de linkerzijde te worden ingehaald. Vooral bij het naderen van een voorrangsvoertuig zullen zij de neiging hebben om naar rechts uit te wijken. De bestuurder haalt dan ook bij voorkeur links in en beperkt het rechts inhalen tot het hoogstnoodzakelijke. Als de bestuurder rechts inhaalt op een plaats waar de andere weggebruiker dit normaal gesproken niet hoeft te verwachten, wordt dit met uiterste voorzichtigheid gedaan. Er wordt daarbij rekening gehouden met onverwachte reacties, waarop de snelheid en positie tijdig worden aangepast.

4.5.3 Kijkgedrag

Bij het inhalen is niet alleen de omgeving direct rond het voertuig van belang. Juist vanwege de snelheidsverschillen en de relatief kwetsbare positie gedurende het inhalen is het van groot belang om tijdig de juiste informatie te verzamelen. Dit betekent dat voordat de inhaalmanoeuvre wordt ingezet de bestuurder gekeken heeft welke gevaren zich in de verkeersruimte om hem heen bevinden. De bestuurder past hiervoor, indien nodig, de eigen positie op de rijbaan aan.

4.5.4 Plaats op de weg / plaats van handeling

Evenals bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten geldt dat de bestuurder geen verkeersruimte gebruikt, die niet met zekerheid leeg is en blijft gedurende de uit te voeren manoeuvre. De bestuurder mag zich niet afhankelijk maken van keuzes die door andere weggebruikers (moeten) worden gemaakt. Daarbij heeft de bestuurder met name aandacht voor plaatsen en situaties die risicoverhogend zijn, zoals verdrijvingsvlakken, niet doorzichtige voertuigen, zijstraten, oversteekplaatsen of langere pelotons voertuigen. Omdat de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig (afhankelijk van de verstrekte vrijstelling) niet verplicht is om zoveel mogelijk rechts te rijden, kan diens plaats op de weg benut worden om zicht te halen en zichzelf zichtbaar te maken.

De bestuurder zet de inhaalmanoeuvre alleen in als diegene weet waar de manoeuvre beëindigd kan worden. Hetzelfde geldt voor het eventueel verlengen van de manoeuvre. Bij het terugsturen naar de eigen weghelft, hoeft de bestuurder niet te wachten tot de gehele voorkant van het ingehaalde voertuig in de binnenspiegel zichtbaar is. Afhankelijk van het snelheidsverschil en het type voertuig mag hiermee eerder begonnen worden. De bestuurder voorkomt dat het ingehaalde voertuig wordt afgesneden. Zijdelingse verplaatsingen mogen over meerdere rijstroken worden uitgevoerd. Ook mag de bestuurder in een bocht van rijstrook wisselen.

4.5.5 Snelheid

De bestuurder regelt de eigen snelheid zodanig dat de duur van de inhaalmanoeuvre is afgestemd op de eigen taak. Het kan daarbij voorkomen dat er enige tijd naast of schuin achter het in te halen voertuig wordt gereden.

Bij het inhalen van andere weggebruikers past de bestuurder de eigen snelheid zodanig aan dat extreme snelheidsverschillen worden voorkomen.

4.5.6 Overige verkeerstekens

Afhankelijk van de toegekende vrijstellingen mag de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig verkeerstekens op borden en op het wegdek negeren. De bestuurder is zich er wel altijd van bewust dat deze tekens vrijwel altijd zijn aangebracht op plaatsen waar er een grotere kans is op gevaarlijke situaties.

4.5.7 Geven van en reageren op signalen

Bij inhalen en zijdelings verplaatsen geeft de bestuurder tijdig richting aan. Daar waar dit juist verwarring zou kunnen opleveren, wordt dit achterwege gelaten.

4.5.8 Tegengesteld opvallend naderen (tonnen)

Tegengesteld opvallend naderen is een voortgezette rijtechniek om als voorrangsvoertuig voorspelbaarder, zichtbaarder en vloeiender door het verkeer te gaan.

Tonnen is een methode, niet dé methode. Het is dus niet zo dat dit per se uitgevoerd of aangeleerd moet worden. Maar als het aangeleerd wordt, dan op een eenduidige wijze, zoals hieronder beschreven. Alleen bestuurders van hulpverleningsvoertuigen die hiervoor zijn opgeleid en getraind, mogen deze methode toepassen.

De 'ton-techniek' nodigt uit tot samenwerking met andere weggebruikers. Dat betekent dat hierbij voertuigen pas worden gepasseerd als de betreffende bestuurders de benodigde vrije ruimte hebben gecreëerd, zowel tegenliggers als bestuurders in dezelfde rijrichting.

Bij het uitvoeren van de ton-techniek gelden een aantal vaste uitgangspunten:

- > De bestuurder maakt bij het tonnen op een rijbaan met niet-gescheiden rijstroken meer gebruik van de vrije rijstrook voor tegemoetkomend verkeer. Hiermee wordt de zichtbaarheid vergroot.
- > De bestuurder neemt de positie op de rijstrook voor het tegemoetkomend verkeer vroegtijdig in.
- > De bestuurder verhoogt de snelheid niet, verlaagt deze juist indien nodig, om bestuurders meer tijd te geven om te reageren.
- > De bestuurder houdt rekening met de reactietijd en schrikreacties van andere weggebruikers, en kan terug naar de eigen vrije ruimte.
- > De bestuurder rijdt de andere weggebruikers pas voorbij als iedereen heeft gereageerd en er een vrije doorgang is gecreëerd.

4.6 Gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten

4.6.1 Algemeen

Door de aard van de verkeersdeelname rijdt een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig veel vaker nabij en op bijzondere weggedeeltes. Veel van deze weggedeeltes staan niet open voor gebruik door normale bestuurders en worden daarom ook niet in de Rijprocedure benoemd. Over het algemeen kan worden gezegd dat het rijden op plaatsen die in eerste instantie niet bedoeld zijn voor dagelijks gebruik uit zichzelf een verhoogd risico met zich

meedragen. De bestuurder die gebruik maakt van deze weggedeelten doet dit waar nodig dan ook met extra aandacht en een aangepaste rijstijl. Daarbij wordt er rekening gehouden met het type voertuig waarmee de bestuurder op dat moment onderweg is. Het is niet mogelijk om een volledige lijst in dit Richtinggevend kader op te nemen, maar hieronder zijn een aantal hoofdgroepen benoemd naast de in de Rijprocedure opgenomen weggedeelten:

> *Erf*

De inrichting van erven leent zich niet voor het rijden met hoge snelheden. Zowel qua infrastructuur als verwachtingspatroon van andere weggebruikers is een zo laag mogelijke snelheid gewenst.

> *Overweg*

De bestuurder van een voorrangsvoertuig heeft bijzondere aandacht voor het naderen van een gesloten overweg. Bij het wachten voor de overweg worden de optische en geluidsignalen uitgeschakeld. De bestuurder wacht vervolgens tot het rode licht gedoofd is alvorens verder te rijden.

> *Overige locaties*

Het is mogelijk dat er vanuit de taak bestuurders van hulpverleningsvoertuigen op locaties rijden die normaal gesproken niet openstaan voor het openbaar verkeer. In die gevallen dient de bestuurder zich aan te passen aan de plaatselijke omstandigheden.

4.6.2 Doelgroepstroken

Bij het berijden van doelgroepstroken houdt de bestuurder rekening met afwijkende infrastructuur en verkeerstekens. Het gaan berijden en weer verlaten van deze stroken gebeurt op een manier waardoor er geen gevaar voor andere weggebruikers ontstaat.

Vluchtstrook / plusstrook / spitsstrook / afgesloten rijstrook

Met name in druk verkeer kunnen deze weggedeelten zorgen voor een vlotte doorgang van het hulpverleningsvoertuig. De bestuurder is erop bedacht dat juist deze weggedeelten ook uitwijkplaatsen zijn voor overige weggebruikers in een noodsituatie of vervuild kunnen zijn met materialen. De snelheid moet daarop aangepast zijn.

Het gebruik van afgesloten rijstroken verdient bijzondere aandacht. Niet altijd weet de bestuurder waarom een strook is afgesloten. Dit kan op het eigen verzoek zijn gedaan, maar ook vanwege stremmingen of werkzaamheden. Met name in de gevallen waarin de bestuurder geen kennis heeft van de oorzaak van afsluiting, moet de strook met extra aandacht worden bereden. Indien men rijdt als voorrangsvoertuig blijven de optische en geluidssignalen aan op een afgesloten rijbaan voor werkzaamheden. Een afgesloten rijbaan in verband met werkzaamheden wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km/uur.

CADO / hulpverleningslus oprit auto(snel)wegen

Er zijn weggedeelten die in het bijzonder bestemd zijn voor het gebruik door hulpverleners. Deze weggedeelten worden slechts sporadisch bereden en zijn gevoelig voor vervuiling. Bovendien liggen ze vaak op plaatsen waar andere weggebruikers geen voertuigen verwachten. De bestuurder gebruikt deze weggedeelten dan ook met aangepaste snelheid.

Grastegels / moeilijk overrijdbare rijbaanscheidingen

Deze weggedeelten zijn bruikbaar voor eenieder, maar zijn zodanig gemaakt dat het gebruik ervan wordt ontmoedigd. In sommige situaties ontkomt de bestuurder er niet aan om deze weggedeelten te berijden. In dat geval zal de bestuurder zeer voorzichtig moeten zijn in de vorm van een aangepaste snelheid en een ruime veiligheidsmarge.

Fietspaden / voetgangersgebied

Met motorvoertuigen aanwezig zijn op weggedeelten waar deze normaal gesproken niet welkom zijn, vraagt een aangepaste rijstijl van de bestuurder. Meer dan anders verstoort de bestuurder het gewone weggedrag. Daar waar mogelijk stelt de bestuurder zich op als gast en past het eigen rijgedrag aan het normale verkeersgebruik van dit weggedeelte aan.

4.6.3 Gedrag in tunnels

In de basis wijkt het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen niet af bij het rijden in tunnels ten opzichte van de normale situatie. De geluidssignalen blijven aan en men heeft dezelfde plaats op de weg als in een wegsituatie zonder tunnel.

Is een tunnel afgesloten **voor werkzaamheden**, dan gelden de aandachtspunten zoals genoemd in de richtlijn 'Werkinstructie voor hulpdiensten bij het passeren van een afgesloten tunnel of wegvak bij onderhoud'.³ Het verlenen van doorgang in tunnels en wegvakken waar werkzaamheden worden uitgevoerd, is een 'gunst' van de wegbeheerder en aannemer en kan niet worden afgedwongen. Een afgesloten wegvak is geen voor openbaar verkeer openstaande weg, waardoor de verkeerswetgeving niet direct van toepassing is.

Toegang tot afgesloten tunnels en werkvakken geldt uitsluitend voor hulpdiensten die een dringende taak hebben. De bestuurder volgt de maximumsnelheid die wordt genoemd in de werkinstructie. Deze snelheid mag in geen geval worden overschreden.

De bestuurder voert de optische en geluidssignalen tot de eerste meters in de tunnel.

Daarna schakelt deze de geluidssignalen uit; de optische signalen blijven aan. Op dat moment vervalt de status van voorrangsvoertuig. Bij het uitrijden van de tunnel schakelt de bestuurder de geluidssignalen weer in.

4.7 Bijzondere manoeuvres en situaties

Bestuurders van hulpverleningsvoertuigen voeren regelmatig bijzondere manoeuvres uit. Daarbij zijn zij niet gebonden aan de limitatieve opsomming van de Rijprocedure. Elke vorm van een bijzondere manoeuvre is toegestaan, zolang er geen gevaar voor de overige weggebruikers door ontstaat. Daarbij neemt de bestuurder wel een aantal algemene uitgangspunten in acht:

- > Het verdient altijd de voorkeur dat de bestuurder een bijzondere manoeuvre in één keer vloeiend uitvoert. Daar waar dit niet mogelijk is, moet de tijd waarin het voertuig dwars op de verkeerstroken staat zo beperkt mogelijk gehouden worden.
- > Tijdens het uitvoeren van deze manoeuvres rijdt de bestuurder zo min mogelijk op of over obstakels, zoals stoepranden.
- > De bestuurder kiest altijd voor de meest veilige optie, daarbij rekening houdend met de beperkingen die het voertuig stelt.

Rijden met meerdere voorrangsvoertuigen

Bij het rijden met meerdere voorrangsvoertuigen achter elkaar moet de bestuurder van het voorrangsvoertuig er rekening mee houden dat overige weggebruikers mogelijk geen volgende voorrangsvoertuigen verwachten en het eigen rijgedrag hierop aanpassen.

³ Zie <https://nipv.nl/documenten/werkinstructie-voor-hulpdienstenbij-het-passeren-van-eenafgesloten-tunnel-of-wegvak-bijonderhoud/>

5 Tenslotte

In dit Richtinggevend kader is er aandacht voor het gewenste weggedrag dat de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig vertoont als deze bezig is met de uitvoering van de eigen taak. Het gewenste gedrag is samen te vatten in de vijf V's:

1. Veilig
2. Vloeiend
3. Voorspelbaar (verkeersgedrag)
4. Verantwoord (voorbeeldfunctie)
5. Vlot.

De bestuurder moet zich altijd bewust zijn van het afwijkende rijgedrag dat deze vertoont ten opzichte van de doorsnee verkeersdeelnemer. De bestuurder doet dit weliswaar op basis van de verstrekte vrijstellingen of als voorrangsvoertuig, maar dat betekent niet dat de andere weggebruikers de keuzes en het gedrag altijd zullen begrijpen of voorzien. De grootste fout die een bestuurder dan ook kan maken, is diens inzicht en besluitvaardigheid projecteren op andere weggebruikers. In dat geval zal de bestuurder telkens verrast worden door de in diens ogen vreemde beslissing die de ander neemt.

De mentale druk op de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig is hoog. Niet alleen moet de bestuurder op een afwijkende manier deelnemen aan het verkeer, deze heeft na aankomst ook nog een dringende taak te vervullen, die al tijdens de rit invloed kan hebben op de beslissingen die genomen worden. De bestuurder moet dan ook in staat zijn om met deze druk om te gaan en heel rationeel besluiten kunnen nemen en uitvoeren. Daarbij staat bovenaan dat de bestuurder deze dringende taak pas kan uitvoeren na aankomst. Dit betekent dat aankomen belangrijker is dan snel rijden. De bestuurder neemt dan ook geen beslissingen die kunnen leiden tot schade aan het voertuig, met als gevolg het in gevaar brengen van de inzet.

Welke besluiten de bestuurder ook neemt en welk gedrag ook wordt vertoond, van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig mag worden verwacht dat deze altijd kiest voor de meest veilige oplossing. Ook als dat niet altijd de snelste is.