

**Multidisciplinair afgestemd tekstdeel
Brancherichtlijnen Optische en
Geluidssignalen**

2015

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Wet- en regelgeving	3
3. Toepassingsbereik.....	4
4. De omschrijving van de 'dringende taak'	4
5. Prioritering meldingen	4
6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen.....	4
7. Het gebruik van overige signalen	5
8. Gedragscode bestuurder van voertuigen.....	5
9. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing	6

1. Inleiding

De brancherichtlijn is opgesteld om de bestuurders van voorrangsvoertuigen en hun werkgevers een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen. Daarnaast geeft de richtlijn helderheid over de prioritering van meldingen en de daaraan gekoppelde taken en verantwoordelijkheden van zowel de meldkamer als de bestuurders van bij de hulpdiensten in gebruik zijnde motorvoertuigen. Voor de bestuurders van die genoemde motorvoertuigen is de inhoud van deze brancherichtlijn verplichtend en dient men in overeenstemming daarmee te handelen.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op bij de hulpdiensten in gebruik zijnde motorvoertuigen die rijden met optische en geluidssignalen (en dus voorrangsvoertuig zijn in de zin van het RVV90).

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn 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 (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994).

De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten kunnen na een ongeval in de afweging van het Openbaar Ministerie worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie kan in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken chauffeur de maatschappij — onder druk van grote spoed — als hulpverlener ten dienste was. Het Openbaar Ministerie kan tot strafrechtelijke vervolging overgegaan wanneer de chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een overtreding van de verkeerswetgeving.

2. Wet- en regelgeving

In de *Regeling optische en geluidssignalen 2009* zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen zijn toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere (hulpverlenings)diensten die gebruik mogen maken van de bijzondere signalen en de technische eisen gesteld aan de bijzondere signalen zijn neergelegd in die regeling.

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 is gebaseerd op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994. Tevens wordt in deze regeling het begrip 'dringende taak' uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990 uitgelegd en zijn de in het derde lid genoemde voorschriften, betreffende het blauwe zwaai- flits- of knipperlicht opgenomen eisen uitgewerkt. Voorts is het voeren van het in artikel 30 RVV 1990 genoemde groene of gele zwaai- flits- of knipperlicht nader uitgewerkt in deze regeling. Tot slot is in artikel 3 van deze regeling bepaald dat er een brancherichtlijn door de branches moet zijn opgesteld.

Artikel 29 RVV90 komt er op neer dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Volgens artikel 50 RVV90 moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, geen sprake is van een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangsregels moet houden.

In *artikel 30 RVV90* wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. Ten aanzien van het gele licht gaat het om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 30 RVV, jo. 6 Regeling

optische en geluidssignalen). In artikel 5, derde lid van de regeling is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het commandovoertuig aan te geven.

3. Toepassingsbereik

De brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij *[branchespecifiek invullen]* die in de uitoefening van hun functie, in opdracht van of met toestemming van de meldkamer¹ gebruik maken van optische en geluidssignalen.

De brancherichtlijn is mede van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in het kader van opleidingen of onderhoudstraining.

4. De omschrijving van de 'dringende taak'

In artikel 2 van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009 is de volgende multidisciplinaire omschrijving van het begrip 'dringende taak' opgenomen:

1. Een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;
2. Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
3. Een ernstige verstoring van de openbare orde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

5. Prioritering meldingen

De hulpdiensten kennen een aantal prioriteiten die door de centralist van de meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding.

De meldkamer beslist over de prioriteitsstelling, al dan niet op aanvraag van de "eenheid". Bij een lager geprioriteerde melding kan de situatie wijzigen, waardoor een directe en snelle inzet toch geboden is en dus opschaling naar een hogere prioriteit nodig is.

6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een dringende taak. De verleende toestemming wordt geregistreerd.

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit. Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen niet meer op zijn plaats is, en zijn signalen uitzet, dan vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrangsvoertuig. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht.

Wanneer onder zeer bijzondere omstandigheden de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht, kan via *[branchespecifiek invullen]* een aanvraag worden gedaan om optische en geluidssignalen te voeren. Voorwaarde is dat zo snel mogelijk contact wordt opgenomen met de meldkamer.

Indien met signalen wordt gereden, dan altijd met optische én geluidssignalen.

¹ Branchespecifiek kan deze term eventueel worden aangepast in Operationeel Centrum, AC o.i.d.

7. Het gebruik van overige signalen

Naast het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht zijn de hulpdiensten ook gerechtigd om andere bijzondere signalen te voeren, te weten:

- geel zwaai-, flits- of knipperlicht
- groen zwaai-, flits- of knipperlicht
- knipperende koplampen

Ingevolge artikel 30 RVV90 en artikel 6, eerste lid onder a van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 moet het gele zwaai-, flits- of knipperlicht worden gebruikt als de kans bestaat dat het motorvoertuig, tijdens werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg, niet op tijd door andere weggebruikers wordt opgemerkt.

Daarnaast mogen voertuigen uitgerust zijn met een groen zwaai-, flits- of knipperlicht. In werking geeft dit licht aan dat dit het commandovoertuig van de hulpdienst betreft. Het groene licht mag alleen stilstaand gevoerd worden. Bij het gebruik van alleen het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht vervalt de status van voorrangvoertuig.

Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV90 is het gebruik van knipperende koplampen uitsluitend toegestaan overdag.

8. Gedragscode bestuurder van voertuigen

Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

Algemeen

Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Hierbij maakt de bestuurder een afweging tussen te nemen risico en het beoogde doel.

Het in- en uit schakelen van de optische en geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat schrikreacties zoveel mogelijk worden tegengegaan bij de overige weggebruikers. Zeker moet worden voorkomen dat dit in- of uitschakelen gebeurt vlak voor of op een kruisingsvlak.

De bestuurder van een voorrangvoertuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als dwangmiddel. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangvoertuig dient beheerst te zijn.

Kruispunten

Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zo nodig gestopt.

Rood licht

Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode licht niet genegeerd en mag niet worden doorgereden.

Vluchtstrook

Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km per uur.

Maximumsnelheid

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen ≤ 5000 kg TMM. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km.

Tegen het verkeer inrijden

Tegen het verkeer inrijden is bij niet-gescheiden rijbanen toegestaan als er sprake is van een significante tijdwinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is en waarover de rijbaan vrij is. Dit geldt voor gebodsborden, geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

Bij gescheiden rijbanen is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd.

Plaats op de weg bij files

1. Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangsvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
2. Indien de vluchtstrook niet beschikbaar is, wordt bekeken of er een mogelijkheid bestaat middels afkruisen door de wegbeheerder tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
3. Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen de 1e² en 2e rijstrook middendoor gereden.

9. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing

De bestuurders van motorvoertuigen, die zijn belast met een uitvoerende rijtaak en daarbij mogelijk gebruik moeten maken van optische en geluidssignalen, dienen opgeleid en vervolgens getraind te zijn in de uitvoering van deze taken.

² Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.

Nota van toelichting gezamenlijk tekstdeel brancherichtlijnen Optische en geluidssignalen

Deze nota van toelichting hoort bij het gezamenlijk tekstdeel dat is opgesteld voor de brancherichtlijnen optische en geluidssignalen (OGS) van brandweer, politie, spoedeisende medische hulpverlening en defensie. Deze tekstdelen worden vanuit de branches ieder aangevuld met branchespecifieke teksten wat leidt tot een eigen brancherichtlijn OGS. In deze nota van toelichting wordt ingegaan op de aanleiding, totstandkoming, belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de oude brancherichtlijnen en is een advies opgenomen voor de branches waar het gaat om de branchespecifieke, nog aan te vullen tekstdelen.

Aanleiding

In 2013 heeft het IFV het project 'Eenheid in de rijopleiding' uitgevoerd, waarbij onderzoek is gedaan naar het draagvlak voor meer eenheid in de rijopleiding. Uit het onderzoek is gebleken dat, hoewel de disciplines op een aantal onderdelen verschillend zijn (met name taak, type voertuig, duur en omvang van de ritten, houding van de weggebruikers, vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen en het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar), een groot deel van het zich verplaatsen op de weg als voorrangsvoertuig vergelijkbaar is. Dit geeft mogelijkheden voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding. Hiervoor is zowel op brancheniveau, als op regio/eenheidniveau en binnen de opleiders draagvlak. De ontwikkeling van een richtinggevend kader en afstemming van de brancherichtlijnen lijken gedragen maatregelen, mits er aandacht blijft voor een branchespecifiek gedeelte en nieuwe richtlijnen geen extra belasting opleveren in de vorm van tijd of kosten voor de brancheleden. Op basis van het onderzoek is dan ook de aanbeveling gedaan om brancherichtlijnen van verschillende voorrangsvoertuigdisciplines op elkaar af te stemmen en waar nodig te actualiseren. Uitgangspunt is dat er ruimte blijft voor de benoemde branchespecifieke verschillen.

Doel

Het einddoel van dit project was om te komen tot op elkaar afgestemde multidisciplinaire tekstdelen die in iedere brancherichtlijn kunnen worden opgenomen. Uitgangspunt daarbij is dat een deel van de tekst in ieders brancherichtlijn gemeenschappelijk en algemeen van aard is, en dat daarnaast branchespecifieke aanvullingen worden gedaan om de gezamenlijke tekst op te waarderen tot een volledige brancherichtlijn voor de betreffende branche. Deze branchespecifieke tekstdelen kunnen met de multidisciplinaire tekstdelen geïntegreerd worden tot één brancherichtlijn. Aandachtspunten voor de branchespecifieke tekstdelen zijn opgenomen aan het eind van deze nota van toelichting.

Betrokkenen

Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen heeft in dit project een initiërende en faciliterende rol gespeeld. De verantwoordelijkheid voor het hebben van een actuele brancherichtlijn blijft immers te allen tijde een verantwoordelijkheid van de branche zelf. Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie en Defensie hebben ieder (een) inhoudsdeskundige(n) afgevaardigd om in de werkgroep te werken aan het gezamenlijke tekstdeel. De volgende personen waren lid van de werkgroep:

- > Namens Ambulancezorg Nederland: Marcel van Pijkeren (werkzaam bij Witte Kruis) en Gerard Kok (Ambulancedienst Zuid-Holland-Zuid)
- > Namens Brandweer Nederland: Arwin van de Zande (VR Haaglanden)

- > Namens de Nationale Politie: Bert van Harselaar (Politie Amsterdam) en Theo Volk (Landelijke Eenheid)
- > Namens Defensie: Jan de Wit (Koninklijke Marechaussee)

Namens het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV waren Karin Groenewegen (projectleider), Linda Wolfs (junior onderzoeker) en Bart Dierkx (stagiaire) bij het project betrokken.

Totstandkoming

In het project is begonnen met het inventariseren van overeenkomsten en verschillen in de inhoud van de brancherichtlijnen. Op basis hiervan is een itemlijst gemaakt met items die in de verschillende brancherichtlijnen voorkwamen. Vervolgens is in een startbijeenkomst bepaald welke items multidisciplinair (dus voor alle branches hetzelfde) konden worden beschreven en welke items monodisciplinair zouden moeten worden opgepakt. Deze items kunnen dus in de branchespecifieke toevoegingen worden uitgewerkt, en verschillen per branche. In deze nota van toelichting is een overzicht gegeven van de items die branchespecifiek zouden kunnen worden opgepakt inclusief een advies vanuit het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen aan de branche hierover.

In een aantal bijeenkomsten is gewerkt aan de gezamenlijke tekstdelen, waarbij de tekst van de meest recente versie van de brancherichtlijn van de politie als uitgangspunt is gebruikt. Uiteindelijk zijn hiermee gezamenlijke tekstdelen tot stand gekomen waarvan de werkgroep van mening is dat ze multidisciplinair kunnen worden gebruikt in de eigen brancherichtlijnen.

Procedure vaststelling

De uiteindelijke vaststelling van de brancherichtlijn (met daarin gezamenlijk opgestelde tekstdelen, en branchespecifieke tekstdelen) gebeurt in de individuele branches, ieder via de gebruikelijke beslislijnen. Voor sommige branches, met name degenen waarin de brancherichtlijn enigszins gedateerd was, zal dit nog om de nodige uitwerking vragen, in andere branches is dit een kwestie van het samenvoegen van bestaande multi- en monodisciplinair opgestelde tekstdelen.

Wat echter van belang is, is dat het multidisciplinair opgestelde tekstdeel ook in de uiteindelijke vaststelling behouden blijft. Het risico bestaat dat bij de uiteindelijke vaststelling in de ene branche, toch nog wijzigingen worden voorgesteld, welke dan in de volgende branche zullen moeten worden besproken etc. Daarom is het draagvlak voor de gezamenlijk opgestelde tekstdelen via een consultatieronde binnen de branche bepaald. Dit verkleint het risico dat multidisciplinair opgestelde tekstdelen in de uiteindelijke brancherichtlijn alsnog monodisciplinair werd gewijzigd.

Branches anders dan brandweer, politie, defensie en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten

Naast de vier grote voorrangsvoertuigdisciplines brandweer, politie, defensie en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten, zijn er nog een veelheid aan kleinere disciplines die ook met optische en geluidssignalen mogen rijden. Te denken valt aan de Reddingsbrigade, orgaantransplantatiediensten, milieudiensten, Dienst Justitiële Inrichtingen etc. Deze diensten kiezen er deels voor om brancherichtlijnen van een van de 'grote vier' te adopteren, en daarmee gelden automatisch de multidisciplinair opgestelde tekstdelen ook voor hen, na vaststelling door de vier. Een ander deel kiest ervoor eigen brancherichtlijnen te schrijven. Aan hen wordt geadviseerd de gezamenlijk vastgestelde tekst ook in hun eigen brancherichtlijn op te nemen, en alleen branchespecifiek aan te vullen waar dat nodig is.

Belangrijkste wijzigingen

De wijzigingen zijn uiteraard afhankelijk van welke bestaande brancherichtlijn men uit gaat. Er zijn echter drie wijzigingen die betrekking hebben op het rijgedrag van de bestuurders van voorrangsvoertuigen die van belang zijn:

1. De snelheidsoverschrijding ten opzichte van reguliere verkeersdeelname.

Bij politie en ambulance was dit +40, bij brandweer +20 en bij defensie afhankelijk van het gewicht +20 of +40. In het gezamenlijk tekstdeel is dit nu bepaald op +40 voor kleine voertuigen (≤ 5000 kg) en +20 voor grote voertuigen (>5000 kg). De reden dat niet voor 3500 kg is gekozen, welke gebruikelijk is in de verkeerskunde, is dat er ambulances zijn die door hun uitvoering zwaarder zijn dan 3500 kg, maar minder wegen dan 5000 kg. De werkgroep is van mening dat dergelijke ambulances ook met een maximaal snelheidsverschil van +40 zouden moeten kunnen rijden. Voor de brandweer betekent dit dat kleine voertuigen voortaan +40 mogen rijden in plaats van +20, gelijk aan hoe het bij politie, defensie en ambulance al geregeld was.

2. De snelheid op de vluchtstrook.

De oude regel was behoorlijk complex (maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een maximum van 80 km per uur, tenzij het overige verkeer langzamer rijdt dan 30 km/uur, dan is het maximum 50 km/uur). De werkgroep is van mening dat dit te complex is om toe te passen, zeker in combinatie met het toch al risicovolle passeren via de vluchtstrook, en met wisselende en lastig in te schatten snelheden van het overige verkeer. Daar komt bij dat deze regel in strijd was met de multidisciplinair vastgestelde Richtlijn Incident Management, waarin gesteld wordt dat de vluchtstrook met een maximum van 50 km/uur wordt bereden. Daarom is deze regel overgenomen: een maximum van 50 km/uur, ongeacht de snelheid van het overige verkeer. Als het overige verkeer met een snelheid van 50 km/uur of meer rijdt, betekent dit dat het in dat geval verstandig kan zijn om niet langer over de vluchtstrook maar over de reguliere rijbanen te rijden. De werkgroep is van mening dat dat een wenselijke situatie is.

Wel dient opgemerkt te worden dat in de Regeling Optische en Geluidssignalen de oude, complexere regel is opgenomen. Het verdient aanbeveling dat dit ook in de Regeling wordt aangepast om onduidelijkheid en ongewenste situaties te voorkomen.

3. Verwijzing richtinggevend kader.

In de Regeling Optische en Geluidssignalen staan algemene kaders voor het gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders. In de brancherichtlijnen is dit gedrag op hoofdlijnen uitgewerkt. Daarnaast bestond de behoefte om ook gedetailleerder te beschrijven wat het gewenste gedrag op de weg voor voorrangsvoertuigbestuurders is. Niet om de professionele beslisruimte van bestuurders in te perken, maar wel om eenduidige kaders te scheppen waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Ook biedt dit richtinggevend kader handvatten voor opleiders, zodat voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland, met inachtneming van branchespecifieke verschillen, zo eenduidig mogelijk worden opgeleid wat betreft het gewenste gedrag. Een multidisciplinaire werkgroep heeft dit 'Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden' opgesteld. In het gezamenlijk vastgestelde tekstdeel wordt verwezen naar dit richtinggevend kader, als zijnde een beschrijving van het gewenste gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders.

Branchespecifieke aanvullingen

Op een aantal items is het komen tot een gezamenlijk tekstdeel niet wenselijk of mogelijk gebleken. Deze delen kunnen daarom in de branchespecifieke aanvullingen worden opgenomen. Vanuit het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV zijn adviezen opgenomen voor een richting van deze aanvullingen. Uiteraard is het aan de branche zelf om te bepalen in hoeverre deze adviezen worden opgevolgd.

Van de volgende items was een gezamenlijk tekstdeel niet mogelijk/wenselijk of is een branchespecifieke aanvulling gewenst:

- a. De **inleiding** bevat nu alleen gemeenschappen. Geadviseerd wordt hier nog een branchespecifiek deel van de inleiding op te nemen, met daarin onder andere door wie en wanneer de brancherichtlijn is vastgesteld.
- b. Nadere **uitwerking van dringende taak**. Uitsluitend de algemene beschrijving vanuit de Regeling Optische en Geluidssignalen is opgenomen in het gezamenlijke tekstdeel. Een branchespecifieke uitwerking is daarbij gewenst. Geadviseerd wordt, mede gezien de bekende ongevallenstatistiek, om kritisch te kijken in welke situaties het rijden met optische en geluidssignalen gerechtvaardigd is en meerwaarde heeft.
- c. De **prioritering van meldingen**. In de werkgroep was er binnen de brandweer, politie en defensie overeenstemming over een eenduidige indeling (prio 1, 2 en 3) met bijbehorende (on)mogelijkheden om optische en geluidssignalen te voeren. Echter, de ambulancesector kent drie urgentieniveaus (A1, A2, B) dat is uitgewerkt in het uniform begrippenkader ambulancezorg. De overige diensten hebben wel overeenstemming bereikt over een tekst. Echter, omdat de ambulance hierin niet mee kan gaan, is besloten dit stuk niet in het gezamenlijke tekstdeel over te nemen. Brandweer, politie en defensie zouden nog wel een vergelijkbaar tekstdeel in hun branchespecifieke tekst kunnen opnemen, in de vorm van:

Ritten met prioriteit:

Prio 1: Melding waarbij sprake is van een dringende taak, zoals hierboven beschreven.

Prio 2: Melding waarvan de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is, maar waarbij niet direct sprake is van een dringende taak.

Prio 3: Melding waarbij niet direct de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is.

Prio 1: Wordt uitgevoerd met optische en geluidssignalen¹

Prio 2: Wordt uitgevoerd zonder optische en geluidssignalen, maar met gepaste spoed binnen de geldende verkeersregels, met gebruikmaking van beschikbare vrijstellingen.

Prio 3: Wordt uitgevoerd zonder optische en geluidssignalen en zonder gebruikmaking van vrijstellingen.

- d. **Optische en geluidssignalen in het buitenland**. Vanwege de grensoverschrijdende inzet van voorrangsvoertuigen wordt geadviseerd voor het buitenland, met name voor België en Duitsland, op te nemen onder welke voorwaarden dit is toegestaan.
- e. **Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing**. Hoewel in eerste instantie gezamenlijke tekstdelen hiervoor ontwikkeld zijn, bleek het uiteindelijk niet haalbaar om deze uiteindelijk gezamenlijk vast te stellen. Daarom is besloten zaken rondom opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing op te nemen als advies in deze nota van toelichting. Daarbij wordt door de werkgroep de volgende adviezen gegeven:
 - i. Stel als branche eisen aan de basisrijopleiding voor medewerkers die gebruik gaan maken van optische en geluidssignalen. Onderdeel van deze rijopleiding is een instructie waarin wordt voldaan aan de eisen gesteld in de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 (wijzen op strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit, instructie over het gedrag van weggebruikers, instructie over het gewenste rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen en wijzen op wat de effecten van een hoge rijnsnelheid zijn op de remweg, het reactievermogen, de letselernst en de responstijd.).

¹ De politie mag hier in specifieke gevallen van afwijken, en ook bij prio 1 meldingen zonder optische en geluidssignalen ter plaatse gaan met vrijstellingen, waaronder het door rood rijden en harder rijden dan de toegestane snelheid. Dit kan in het branchespecifieke deel van de politie worden opgenomen.

- ii. Neem in de branchespecifieke teksten op hoe vaak en hoe de beroepsvaardigheden periodiek worden getoetst, eventueel op peil worden gebracht en actueel worden gehouden. Beschrijf ook wat de consequenties zijn van een onvoldoende beoordeling. Vanuit het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen wordt tenminste eenmaal per drie jaar een beoordeling van de beroepsvaardigheden op het gebied van rijden met optische en geluidssignalen geadviseerd, en bij voorkeur vaker.
- iii. Neem in de branchespecifieke teksten op dat bestuurders van specifieke voertuigen een specifieke rijopleiding of training dienen te volgen. Werk uit wat deze specifieke opleiding of training is en voor welke voertuigen dit geldt.
- iv. Neem in de branchespecifieke teksten op hoe de werkgever conform de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 personen of groepen personen aanwijst voor het besturen van voorrangsvoertuigen. Bijvoorbeeld of dit gebeurt op voertuigcategorie en voertuigtype. In het verleden is hier met name binnen de brandweer discussie over geweest, omdat de bestaande tekst ook de interpretatie mogelijk maakte dat aanwijzing op kenteken noodzakelijk was.

Voor een duidelijk onderscheid tussen het gezamenlijke gedeelte en de branchespecifieke aanvulling, wordt geadviseerd om de branchespecifieke aanvulling met een andere lettertype, kleur of tekenstijl (bijvoorbeeld cursief) aan te geven.

Toelichting of vragen?

Wenst u een toelichting of zijn er vragen op basis van deze nota van toelichting, neem dan contact op met Karin Groenewegen, projectleider Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen via karin.groenewegen@ifv.nl of 026-3552400.