

# REDDINGSBRIGADE

## Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade

Versie 1.0, november 2007



## Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Toepassingsbereik	4
3.	Omschrijving 'dringende taak'	5
4.	Prioriteitstelling meldingen	6
5.	Gedragcode bestuurder van voorrangvoertuigen	8
5.1.	Algemeen	
5.2.	Het rijden door rood licht	
5.3.	Maximumsnelheden	
5.4.	Tegen het verkeer inrijden	
5.5.	Plaats op de weg bij file	
5.6.	Rijden op het strand, in bos of duin	
5.7.	De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen	
5.8.	Het gebruik van gele signaalverlichting	
6.	Opleiding en bevoegdheid	10
7.	Afstemming, inwerkingtreding en evaluatie	11

## 1. Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) uit 1990. Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ambulances en motorvoertuigen van andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten, optische en geluidssignalen mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen deze voertuigen als 'voorrangsvoertuigen' afwijken van de voorschriften van dit RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Onder 'reddingsbrigade' wordt verstaan:

- de organisatie die zich ten doel stelt het voorkomen en bestrijden van de verdrinkingsdood in de ruimste zin van het woord;
- en is aangesloten bij de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD).

De reddingsbrigade zet voertuigen in voor:

1. bewaking (surveillance en/of patrouille);
2. vervoer van eigen personeel/materieel en/of van andere hulpverleningsdiensten (bijv. ambulancebemanning) over strand, bos en/of duin (onbegaanbaar terrein voor andere hulpverleningsvoertuigen) naar de plaats van een incident;
3. vervoer van een slachtoffer, al dan niet met medisch personeel, van de plaats van het ongeval naar een plaats voor overgave aan een ambulancevoertuig;
4. vervoer van een reddingsvaartuig met een trailer naar een lanceerplaats ten behoeve van spoedeisende hulpverlening op of nabij water;
5. vervoer van een reddingsvaartuig met een trailer naar een lanceerplaats ten behoeve van de rampenbestrijding (overstroming e.d.);
6. ondersteuning (verbinding, logistiek e.d.) bij (grootschalige) evenementen/incidenten op of nabij water (zoals bij overstroming).

De Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade is opgesteld om reddingsbrigades een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

De Brancherichtlijn is richtinggevend voor bestuurders van voorrangsvoertuigen die worden ingezet ten behoeve van de eerder aangegeven taken. Dit houdt in dat in overeenstemming met deze Brancherichtlijn dient te worden gehandeld.

Bij het gebruik van optische en geluidssignalen blijft de bestuurder van een voorrangsvoertuig steeds strafrechtelijk verantwoordelijk. Het gebruik van optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet, 1994). Dit houdt in dat wanneer een verkeersongeval heeft plaatsgevonden, waarbij een motorvoertuig is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (strafrechtelijk) onderzoek zal plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval. De in de Brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten kunnen in dit onderzoek 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.

Vanzelfsprekend zal tot strafrechtelijke vervolging worden overgegaan wanneer de chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

## 2. Toepassingsbereik

De Brancherichtlijn is van toepassing op voorrangsvoertuigen, die uitrukken in opdracht van een gemeenschappelijke meldkamer (GMK) van de overheid of centraal- of commandopost (CP) van de reddingsbrigade, op voertuigen die na een gemelde calamiteit van deze regionale alarmcentrale toestemming hebben gekregen om zich als een voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig dat aan de volgende cumulatieve wettelijke eisen dient te voldoen:

- het motorvoertuig dient te zijn voorzien van de binnen de branche voorgeschreven striping
- in het motorvoertuig dient een vaste verbinding (C2000) met de in de overeenkomst aangewezen GMK aanwezig te zijn;
- het motorvoertuig dient voorzien te zijn van optische en geluidsignalen en tot het voeren daarvan op grond van de Regeling optische en geluidsignalen toestemming te hebben.

De Brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen binnen de reddingsbrigade die zowel optische als geluidsignalen voeren. Motorvoertuigen die geen of slechts een van beide signalen voeren, zijn geen voorrangsvoertuigen en hebben dus ook niet de daarbij behorende bevoegdheden.

### 3. Omschrijving 'dringende taak'

De algemene beschrijving van een 'dringende taak' (Werkgroep Optische en Geluidssignalen, 2003) is:

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

Deze algemene beschrijving van het begrip dringende taak voor reddingsbrigades is hieronder nader uitgewerkt:

- Een uitruk naar een ongeval op of nabij het water, waarbij redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is, dat een mens acuut (levensbedreigend) gevaar loopt of de hulp gericht is op het voorkomen hiervan;



## 4. Prioriteitstelling meldingen

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden. De centralist van de GMK of CP stelt als eerste de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast.

De chauffeur of de hoogst leidinggevende van de reddingsbrigade is bevoegd om deze prioriteit bij te stellen. Deze dient een bijstelling van de prioriteit altijd te melden aan de centralist van de GMK of CP. Op het moment dat een leidinggevende ter plaatse van het incident aanwezig is, stelt deze de prioriteit van de uitrukkende voertuigen vast.

### Prioriteit 1 (dringende taak)

Een uitruk waarvan de centralist van de GMK of CP vindt dat er sprake is van een dringende taak, zoals genoemd in punt 3 van deze brancherichtlijn.

Er is sprake van een acute bedreiging van de vitale functies van een drenkeling of slachtoffer, of dit gevaar kan pas na beoordeling door de ambulancebemannings ter plaatse worden uitgesloten. Het reddingsbrigadevoertuig dient binnen 15 minuten na de melding ter plaatse te zijn.

De uitrukkende voertuigen hebben toestemming van de GMK of CP om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De chauffeur van een voertuig is bevoegd om te beslissen om geen gebruik te maken van deze toestemming.

### Prioriteit 2 (noodzaak om ter plaatse te komen)

Een uitruk zonder dringende taak, maar met een noodzaak om ter plaatse te komen waarbij gebruik gemaakt mag worden van OGS.

Er is geen sprake van direct levensgevaar, maar er kan wel sprake zijn van (ernstige) gezondheidsschade.

Het reddingsbrigadevoertuig dient-wel zo snel mogelijk na melding ter plaatse te zijn, uiterlijk binnen 30 minuten.

De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de GMK of CP om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De chauffeur van het voertuig is bevoegd om gebruik te maken van één of meer van de hierboven genoemde vrijstellingen voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij geen sprake is van een voorrangsvoertuig.

De chauffeur van een voertuig is op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid bevoegd om te beslissen dat er toch sprake is van een dringende taak en op te schalen naar een prioriteit 1 uitruk. Wanneer de chauffeur daartoe besluit (er is dan dus sprake van een voorrangsvoertuig), zal deze dit melden aan de GMK of CP.

### Prioriteit 3 (overige uitrukken)

Alle overige uitrukken.

De uitrukkende voertuigen mogen geen gebruik maken van optische en geluidssignalen en evenmin van een vrijstelling. Zij dienen zich aan alle verkeersregels te houden die ook voor het overige verkeer gelden.

Voor het gebruik van optische en geluidssignalen is toestemming van de GMK of CP noodzakelijk. De autorisatie door de GMK of CP vindt op verschillende momenten plaats:

- Bij de binnenkomst van een melding bepaalt de centralist van de GMK of CP, met welke urgentie de inzet van een reddingsbrigadevoertuig noodzakelijk is. Indien er sprake is van een prioriteit 1 zal het voertuig altijd optische en geluidssignalen voeren. Indien er sprake is van een prioriteit 2 krijgt het reddingsbrigadevoertuig altijd toestemming van de GMK of CP om met optische en geluidssignalen te rijden als daarom wordt verzocht. De GMK of CP registreert dit in het bedrijfsprocessysteem.
- Wanneer het reddingsbrigadevoertuig met een ambulancebemanning ter plaatse is, kan de reddingsbrigadechauffeur op verzoek van de ambulanceverpleegkundige optische en geluidssignalen gebruiken. De reddingsbrigade chauffeur meldt dit aan de GMK of CP voor akkoord. De GMK of CP registreert dit in het bedrijfsprocessysteem.
- Bij ondersteuning van een reddingsbrigadevoertuig aan ambulancepersoneel, is de ambulanceverpleegkundige bepalend. De chauffeur blijft echter verantwoordelijk.
- Ook tijdens het vervoer kan door de chauffeur om het voeren van optische en geluidssignalen worden verzocht aan de GMK of CP . De verleende toestemming wordt door de GMK of CP in het bedrijfsprocessensysteem geregistreerd.

## **5. Gedragscode bestuurder van voorrangsvoertuigen**

### **5.1. Algemeen**

Het voeren van optische en geluidssignalen en het afwijken van de gangbare verkeersregels verstoren het normale verkeersbeeld. Dit levert per definitieve potentieel gevaarlijke situaties op.

Het overtreden van verkeersregels gebeurt terughoudend en indien daartoe voldoende noodzaak bestaat.

Het voertuig dient feitelijk steeds tot stilstand te kunnen worden gebracht binnen de afstand waarover de weg vrij is en te overzien. Het algehele rijgedrag is beheerst en dwingt respect af.

Bij het passeren van een kruising van wegen wordt extra alertheid betracht en de snelheid aangepast.

De bestuurder dient zich bewust te zijn van de mogelijkheid dat andere weggebruikers de signalen niet zien of horen, dan wel niet goed kunnen bepalen waar het betreffende voorrangsvoertuig vandaan komt. Ook dient rekening gehouden te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers.

In de wijze van verkeersdeelname dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig het belang waarvoor de optische en geluidssignalen worden gebruikt, af te wegen tegen de risico's, die daarmee gemoeid zijn voor eigen en andermans veiligheid en gezondheid.

### **5.2. Het rijden door rood licht**

- Bij het negeren van rood licht wordt extra alertheid betracht en wordt de snelheid zodanig aangepast dat het voertuig tot stilstand kan worden gebracht binnen de afstand die vrij is en te overzien. Bestuurders van voorrangsvoertuigen moeten voorrang vragen, niet nemen!
- Bij spoorwegovergangen en bruggen mag niet door rood licht gereden worden.

### **5.3. Maximumsnelheden**

Op grond van artikel 91 van het RVV 1990 mogen voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV 1990, voor zover dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak. Als gevolg hiervan gelden er in principe dan ook geen maximumsnelheden voor voorrangsvoertuigen. Dit is een ongewenste situatie, vanuit het oogpunt van de inzittenden in het voertuig en de algemene verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de maximumsnelheid van voorrangsvoertuigen is daarom het volgende bepaald:

- De ter plaatse toegestane snelheid wordt niet meer dan 20 km/uur overschreden op lokale en provinciale wegen en meer dan 40 km/uur op auto(snel)wegen.
- Op woonerven wordt stapvoets gereden.
- Op de vluchtstrook is de snelheid maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het andere verkeer, doch maximaal 80 km/uur.
- Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/uur, mag op de vluchtstrook toch maximaal 50 km/uur worden gereden.

### **5.4. Tegen het verkeer inrijden**

- Bij niet-gescheiden rijbanen is tegen het verkeer inrijden toegestaan, mits kortstondig en over een afstand die vrij is en te overzien. In overige gevallen is tegen het verkeer inrijden alleen onder politiebegeleiding toegestaan.
- Bij gescheiden rijbanen is tegen het verkeer inrijden slechts toegestaan na toestemming van de GMK, waarbij zeker is gesteld dat het tegemoetkomende verkeer is stilgelegd; in alle overige gevallen alleen onder politiebegeleiding.

- Bij éénrichtingverkeer straten is tegen het verkeer inrijden toegestaan wanneer de aangegeven rijrichting is geblokkeerd en wanneer sprake is van een significante tijdswinst.

### **5.5. Plaats op de weg bij files**

Zolang er nog geen landelijk beleid is met betrekking tot het 'middendoor rijden', worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

- Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
- Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) zonder vluchtstrook, wordt gereden tussen de eerste en tweede rijstrook.

### **5.6. Rijden op niet-openbare weg (strand, in bos of duin)**

- Rijden op het strand, in bos of duin, is toegestaan, mits rekening wordt gehouden met aanwezigheid van recreanten, en behoud van strand of duin als waterkering.

### **5.7. Rijden met een aanhanger/trailer**

- Bij het rijden met een aanhanger of (boot)trailer geldt in principe hetzelfde als hiervoor en na is beschreven.

### **5.7. De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen**

- Wanneer besloten wordt om optische en geluidssignalen te voeren, worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd. De chauffeur van een voertuig is echter bevoegd om te beslissen om geen gebruik te maken van deze toestemming of hiermee te stoppen.
- Wanneer een voorrangvoertuig tijdens de deelname aan het verkeer gebruik gaat maken van de optische en geluidssignalen, gebeurt het inschakelen op een zodanige wijze dat dit geen schrikreacties oproept bij de bestuurders van voertuigen die zich in de nabijheid van het voorrangvoertuig bevinden.
- Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen gebeurt het inschakelen ruim voor de kruising of splitsing.
- Indien een voorrangvoertuig tijdens deelname aan het verkeer wil stoppen met het voeren van de bovengenoemde signalen, dient dit op een zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onduidelijkheid voor het overige verkeer wordt geschapen (dus niet vlak voor of na een kruising bijvoorbeeld).

### **5.8. Het gebruik van gele signaalverlichting**

Bij het aanwezig zijn van gele signaalverlichting, wordt deze verlichting gebruikt als obstakelverlichting. Indien geen gele signaalverlichting aanwezig is, mag blauwe signaalverlichting als obstakelverlichting worden gebruikt.

## 6. Opleiding en bevoegdheid

Bestuurders van voorrangsvoertuigen en overige hulpverleners met chauffeurstaken beschikken – ongeacht de urgentie van de inzet – over de noodzakelijk vaardigheden en kennis om deze taken uit te kunnen voeren.

De basis hiervoor is een adequate opleiding en bij- en nascholing, ontwikkeld en verzorgd door, of namens Reddingsbrigades Nederland (KNBRD).

Het is van groot belang een nieuwe chauffeur eerst de kennis van de theorie en de praktijk van het rijden met een (terrein)voertuig (voertuigbeheersing) en het rijden met optische en geluidssignalen (verkeersinzicht) bij te brengen alvorens hij de eerste speedrit zal rijden. Dit dient onderdeel te zijn van het inwerkprogramma.

### Voorts:

- Chauffeurs zijn individueel schriftelijk aangewezen door het bestuur van de betreffende reddingsbrigade om als chauffeur van een voorrangsvoertuig op te mogen treden. Het betreffende bestuur ziet erop toe dat betreffende chauffeur voldoende opgeleid en gekwalificeerd is.
- Chauffeurs dienen minimaal te beschikken over het rijbewijs B.
- Chauffeurs dienen minimaal te beschikken over het diploma KNBRD B of KNBRD strandwacht B.
- Chauffeurs dienen minimaal één jaar uitrukervaring te hebben als lid van de reddingsbrigade, voordat als een chauffeur van een reddingsbrigadevoertuig opgetreden mag worden.



## **7. Afstemming, inwerkingtreding en evaluatie**

Deze Brancherichtlijn is gebaseerd op de brancherichtlijnen van de Nederlandse Vereniging van Brandweer (NVBR), de brancheorganisatie AmbulanceZorg Nederland en de Beroepsvereniging Ambulancezorg.

Met de bestuurlijke vaststelling door de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD), kan worden gesteld dat de Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade algemeen geldend is voor de reddingsbrigades, mits er een schriftelijke overeenkomst is met de veiligheidsregio.

Landelijke borging van de richtlijn vindt plaats door opname in nieuwe Regeling optische en geluidssignalen en de initiële opleidingen en bij- en nascholingen voor chauffeurs.

De Brancherichtlijn wordt twee jaar na het inwerkingtreden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld. Bijstelling van de richtlijn zal eerder plaatsvinden indien wet- en regelgeving die van toepassing is op de richtlijn binnen een termijn van twee jaar wijzigt, of indien gewijzigde of nieuwe sectorale afspraken hiertoe noodzaken.

De Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade treedt in werking op 1 januari 2008.

**Uitgave**

Reddingsbrigades Nederland/KNBRD

Dokweg 149

1976 CA IJmuiden

[www.redned.nl](http://www.redned.nl)

**Opstelling**

Project Regionale Voorziening Reddingsbrigades (RVR)

[www.redned.nl/rvr](http://www.redned.nl/rvr)

Versie 1, November 2007