

Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen brandweer 2016

Versie:	1.1
Status:	Concept
Vastgesteld op:	p.m.
Vastgesteld door:	Raad van Brandweercommandanten
Ingangsdatum:	1 juni 2017
Revisiedatum:	1 juni 2019

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Wet- en regelgeving	4
3. Toepassingsbereik	5
4. De omschrijving van 'dringende taak'	5
5. Prioritering meldingen	6
6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen.....	7

7. Het gebruik van overige signalen	8
8. Gedragscode bestuurder van voertuigen	8
9. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing	10

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 in gebruik bij aangewezen hulpverleningsdiensten, optische en geluidssignalen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen bestuurders van deze 'voorrangsvoertuigen' afwijken van de voorschriften van dit RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (ROG) zijn de regels met betrekking tot het gebruik van optische en geluidssignalen nader uitgewerkt. In deze regeling is tevens opgenomen dat onder andere de brandweer een richtlijn dient op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en omstandigheden waaronder met optische en geluidssignalen gereden mag worden (art 3 lid 1 ROG). De voorliggende brancherichtlijn geeft invulling aan deze wettelijke verplichting.

Deze brancherichtlijn is opgesteld als een juridisch document. Deze brancherichtlijn geeft richting aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen, maar betreft geen volledige handreiking. Immers, ook overige wet- en regelgeving, waaronder de Regeling Optische en Geluidssignalen en de Wegenverkeerswet blijven van kracht. Daarnaast is er een separate vrijstelling waarin de bevoegdheden bij het uitrukken van voertuigen met 'prio 2' staan beschreven.

De brancherichtlijn is opgesteld om chauffeurs werkzaam bij de brandweer, brandweercentralisten, operationeel leidinggevend bij de brandweer 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 RVV1990).

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.

In 2015 is er door de vertegenwoordigers van brandweer, politie, ambulance en defensie een multidisciplinair tekstdeel voor de brancherichtlijnen vastgesteld¹. Dit uniforme tekstdeel is/wordt in de brancherichtlijnen van alle genoemde hulpdiensten integraal opgenomen. De diensten vullen dit gezamenlijke tekstdeel aan met branchespecifieke teksten². Op deze wijze is ook deze brancherichtlijn voor de brandweer tot stand gekomen.

2. Wet- en regelgeving

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen is 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 RVV 1990 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 RVV 1990 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 voorrangregels moet houden.

¹ Besluit programmaraad Incidentbestrijding d.d. xxx

² De branchespecifieke teksten zijn in dit document cursief gedrukt.

In artikel 30 RVV 1990 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 1990, 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 de brandweer.

Onder de 'brandweer' wordt verstaan:

- 1. De regionale brandweerkorpsen, zoals bedoeld in de Wet op de Veiligheidsregio's art. 8.*
- 2. Bedrijfsbrandweerorganisaties als bedoeld in de Wet op de Veiligheidsregio's art. 31 en luchthavenbrandweren conform ICAOregelgeving.*
- 3. Het Instituut Fysieke Veiligheid zoals bedoeld in de Wet op de Veiligheidsregio's art. 17 voor zover het voertuigen betreft welke uitgevoerd zijn in de brandweerhuisstijl.*

De brancherichtlijn geldt voor bestuurders die in de uitoefening van hun functie, in opdracht van of met toestemming van de meldkamer³, gebruik maken van optische en geluidssignalen.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op het rijden met optische en geluidssignalen. Bij het rijden met optische en geluidssignalen dient naast de brancherichtlijn ook de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Regeling Optische en Geluidssignalen en de Wegenverkeerswet te worden nageleefd. De brancherichtlijn is mede van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in het kader van opleidingen of onderhoudstraining.

De brancherichtlijn geldt op de openbare weg en alle overige terreinen waarop de Wegenverkeerswet van toepassing is verklaard. Voor het rijden met optische en geluidssignalen op Duits en Belgisch grondgebied dienen de daar geldende regels te worden toegepast.

4. De omschrijving van 'dringende taak'

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

³ De meldkamer bepaalt op basis van een vastgestelde koppeling tussen meldingsclassificaties en basis prioriteit in eerste instantie de prioriteit van de melding. Hiervan kan door operationeel leidinggevendens beargumenteerd worden afgeweken.

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.

Voor de brandweer kan deze algemene beschrijving van dringende taak als volgt geconcretiseerd worden: Het gaat daarbij om een uitruk van het betreffende voertuig naar brand(gevaar), (water)ongevallen of incidenten met gevaarlijke stoffen waarbij er redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is dat één of meerdere van onderstaande omstandigheden zich voordoen:

- *Een mens acuut gevaar loopt*
- *Er door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving ontstaat*
- *Er aanzienlijke maatschappelijke of milieuschade ontstaat*

Onder bovenstaande omschrijving kan ook een uitruk naar een incident op basis van een automatische brandmelding en een uitruk naar een gebouw waarbij de automatische blusinstallatie geactiveerd is worden verstaan. Herbezetting, aflossing, terugkeer naar het verzorgingsgebied en het redden van dieren, vallen niet onder de dringende taak, tenzij tevens aan één van bovenstaande omstandigheden wordt voldaan.

Het gaat er bij de afweging om of de betreffende eenheid valt onder de dringende taak, of redelijkerwijs verondersteld kan worden dat het snel ter plaatse komen van het betreffende voertuig een cruciale rol speelt ten aanzien van de bestrijding van bovenstaande omstandigheden.

5. Prioritering meldingen

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

Prio 1: Melding waarbij er sprake is van de noodzaak om zo snel mogelijk ter plaatse te gaan en waarbij sprake is van een dringende taak, zoals hierboven beschreven.

Prio 2: Melding waarbij er sprake is van de noodzaak om snel ter plaatse te gaan, maar waarbij er niet direct sprake is van een dringende taak zoals hierboven beschreven.

Prio 1 wordt uitgevoerd met optische en geluidssignalen.

Prio 2 wordt uitgevoerd zonder optische en geluidssignalen binnen de geldende verkeersregels, maar met de mogelijkheid tot gebruikmaking van beschikbare vrijstellingen.

Daarnaast kunnen voertuigen bij uitrukken zonder prioriteit ter plaatse gaan als normale verkeersdeelnemer.

De meldkamer beslist op basis van door de veiligheidsregio vastgestelde basisprioriteiten, zoals vastgelegd in het meldkamersysteem, in eerste instantie 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. Daarom kan door operationeel leidinggevend gefundeerd worden afgeweken van de oorspronkelijke prioriteitstelling. De bijstelling kan zowel naar een hogere als lagere prioriteit plaatsvinden. Als er een bijstelling plaatsvindt, wordt dit gecommuniceerd met de meldkamer. De beslissing van de operationeel leidinggevende is daarbij leidend. Ook de meldkamer kan op basis van nadere informatie over het incident de prioriteit op- of afschalen. Zodra bekend is dat de situatie ter plaatse niet meer valt binnen de definitie van de dringende taak, wordt er zo snel mogelijk afgeschaald naar een lagere prioriteit.

6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer (*via de alarmering*). Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een dringende taak. De verleende toestemming wordt *door de centralist geregistreerd in het meldkamersysteem en opgenomen door het 'voice-logging systeem van de meldkamer'*.

Wanneer onder zeer bijzondere omstandigheden de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht, kan *via door de hoogst operationeel leidinggevende die gealarmeerd is besloten worden* om optische en geluidssignalen te voeren. Voorwaarde is *dat dit zo snel mogelijk gecommuniceerd wordt met de meldkamer.*

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit, *tenzij er wordt afgeschaald naar een lagere prioriteit omdat er geen sprake meer is van een dringende taak.* Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen *op basis van nadere informatie over het incident* 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. *Hierop is één uitzondering, namelijk als het in verband met de verkeerssituatie in het kader van een veilige verkeersdeelnemers noodzakelijk is de optische en geluidssignalen tijdelijk uit te schakelen.*

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

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 RVV 1990 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 voorrangsvoertuig.

Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV 1990 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 voorrangsvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen 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 voorrangsvoertuig 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 voorrangsvoertuig 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 voorrangsvoertuig 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 (*toegestane maximum massa*). Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km *per uur*.

Tegen het verkeer inrijden

Tegen het verkeer inrijden is bij niet-gescheiden rijbanen *en eenrichtingswegen* 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 *of de hoogst operationeel leidinggevende van minimaal het niveau Officier van Dienst*. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd. *Een andere mogelijkheid is het rijden onder politiebegeleiding.*

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 1e⁴ en 2e rijstrook middendoor gereden.

Het gewenste gedrag voor bestuurders van voorrangsvoertuigen is opgenomen in het 'Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden', december 2015. Bestuurders van brandweervoertuigen geven in de basis in hun rijgedrag uitvoering aan dit richtinggevend kader. Slechts in bijzondere situaties kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

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. *Daarnaast dienen zij te zijn voorbereid op het rijden met het specifieke voertuig. Chauffeurs van de brandweer welke uitrukken met prioriteit 1 en 2 dienen aanvullend aan de reguliere geldende eisen voor verkeersdeelname op basis van het Reglement Rijbewijzen:*

1. *te beschikken over het diploma van de opleiding 'Chauffeur werkzaam bij de brandweer'. Voor het besturen van een voertuig in de categorie A en B (al dan niet aangevuld met E) dient de chauffeur te beschikken over een diploma met een aantekening van de categorie 'licht' of 'zwaar'. Voor het besturen van een voertuig in de categorie C en D (al dan niet aangevuld met E) dient de chauffeur te beschikken over een diploma met een aantekening van de categorie 'zwaar'.*
2. *Individueel aangewezen te zijn op voertuigtype, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen personenvoertuigen, tankautospuiten, redvoertuigen en overige specifieke voertuigen. Voor het gebruik van aanhangers is geen aparte aanwijzing verplicht. Wel dient de bestuurder over een geldig rijbewijs te beschikken.*
3. *Voldoen aan de landelijke standaard voor blijvende vakbekwaamheid, zoals vastgelegd in de 'Branchestandaard blijvende vakbekwaamheid, functie chauffeur werkzaam bij de brandweer' en aan de regionale afspraken op het gebied van vakbekwaamheid voor de voertuigen waarin wordt gereden.*

⁴ Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.

Indien aan een of meerdere van bovenstaande aspecten niet wordt voldaan, is het de chauffeur niet toegestaan om in een uitrukfunctie met prioriteit 1 en 2 een brandweervoertuig te besturen. Wel kan een ieder met een geldig rijbewijs brandweervoertuigen besturen wanneer er geen sprake is van een uitruksituatie met prioriteit.