

Brancherichtlijn

OPTISCHE EN GELUIDSSIGNALLEN BRANDWEER



BRANDWEER

Nederland

Brancherichtlijn

OPTISCHE EN GELUIDSSIGNALLEN BRANDWEER

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	4
1 Wet- en regelgeving	5
2 Toepassingsbereik	6
3 'Dringende taak'	7
4 Prioritering meldingen	8
5 Toestemming	9
6 Overige signalen	10
7 Gedragscode	11
8 Opleiding en bevoegdheid	13
Bijlage	14

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.

'Deze richtlijn geeft richting aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen'

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 teksten. Op deze wijze is ook deze brancherichtlijn voor de brandweer tot stand gekomen.

¹ Besluit programmaraad Incidentbestrijding d.d. 9 oktober 2015

1 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 voorrangsregels moet houden.

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.

2 TOEPASSINGS- BEREIK

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 Veiligheidsregio's art. 8.
- 2** Bedrijfsbrandweerorganisaties als bedoeld in de Wet Veiligheidsregio's art. 31 en luchthavenbrandweren conform ICAO-regelgeving.
- 3** Het Instituut Fysieke Veiligheid zoals bedoeld in de Wet 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 meldkamer², 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.

² 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.

3 '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.

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 deze 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 eerdergenoemde 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 een incident waarbij zich één van de eerdergenoemde omstandigheden voordoet.

4 PRIORITERING MELDINGEN

De brandweer kent 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 beschreven in hoofdstuk 3.

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 beschreven in hoofdstuk 3.

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.

5 TOESTEMMING

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 gebruikmaakt 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 voorrangervoertuig. 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 verkeersdeelname noodzakelijk is de optische en geluidssignalen tijdelijk uit te schakelen.

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

6 OVERIGE SIGNALLEN

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.

7 GEDRAGSCODE

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 1e³ 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.

³ Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.

8 OPLEIDING EN BEVOEGHEID

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:

Indien aan een of meerdere van deze 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.

- 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, tankautospuitten, 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.

BIJLAGE

In deze bijlage wordt ingegaan op de belangrijkste inhoudelijke wijzigingen van de brancherichtlijn 2017 ten opzichte van die van 2003. Wijzigingen die uitsluitend te maken hebben met ontwikkelingen welke geen rechtstreeks effect hebben op het rijden met optische en geluidssignalen (zoals regionalisering en verwijzingen naar hernieuwde wet- en regelgeving) zijn in onderstaande overzicht niet weergegeven. Per wijziging is aangegeven of dit het multidisciplinaire tekstdeel betreft (*), of dat het gaat om wijzigingen in het branchespecifieke deel ().**

1 Inleiding: De brancherichtlijn als juridisch document ().**

De nieuwe brancherichtlijn is niet meer ingestoken als algemene handleiding voor de chauffeur, waarin niet alleen de feitelijke brancherichtlijn, maar ook allerlei wet- en regelgeving wordt besproken. Het is nu ingestoken, conform bij andere branches, als een juridisch document.

De nieuwe brancherichtlijn geeft richting aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen, maar betreft geen volledige handreiking.

Ook focust de nieuwe brancherichtlijn optische en geluidssignalen, conform de oorspronkelijke bedoeling, uitsluitend op het rijden met optische en geluidssignalen. Voor de indeling van de brancherichtlijn is aangesloten bij het multidisciplinair vastgestelde format.

2 Toepassingsbereik ()**

a Definitie brandweer

In de oude brancherichtlijn werd onder de brandweer verstaan de gemeentelijke en regionale brandweerkorpsen, brandweerorganisaties op luchthavens, militaire brandweerorganisaties en bedrijfsbrandweerorganisaties. In de nieuwe brancherichtlijn zijn brandweerorganisaties op luchthavens en de bedrijfsbrandweerorganisaties op vrijwillige basis opgenomen. Immers, de Raad voor Brandweercommandanten kent geen bevoegdheid om brancherichtlijnen voor te schrijven aan deze organisaties. Brandweerorganisaties op militair terrein zijn niet langer opgenomen, omdat Defensie een overkoepelende brancherichtlijn kent welke ook geldt voor militaire brandweerorganisaties. Het Instituut

Fysieke Veiligheid is toegevoegd, voor wat betreft voertuigen die zijn uitgerust in de brandweerhuistijl. De reden hiervoor is dat het IFV een aangewezen dienst is geworden voor het rijden met optische en geluidssignalen, met name ten behoeve van de bijstandsverlening van materieel en materiaal bij grootschalig optreden.

b Toepassingsbereik overig (*)

Nieuw is opgenomen dat de brancherichtlijn ook geldt in het kader van opleidingen en trainingen. Dit in verband met de onlangs ingevoerde mogelijkheid om met optische en geluidssignalen te oefenen op de openbare weg.

In het toepassingsbereik is als verduidelijking opgenomen dat de brancherichtlijn geldt op de openbare weg en alle overige terreinen waarop de Wegenverkeerswet van toepassing is verklaard. Op overige terreinen, waaronder terreinen voor baantrainingen, is de brancherichtlijn dus niet van toepassing.

3 Omschrijving dringende taak ()**

De regel in de brancherichtlijn uit 2003 is dat er een prioriteit aan de melding wordt gegeven, waarbij alle uitrukkende voertuigen volgens die prioriteit mogen aanrijden. In de nieuwe brancherichtlijn is opgenomen dat er per eenheid/voertuig de afweging wordt gemaakt of er met prio 1 (met optische en geluidssignalen) uitgerukt moet worden. Het gaat er bij de afweging om of de betreffende eenheid valt onder de dringende taak, of redelijkverwijs verondersteld kan worden dat het snel ter plaatse komen van het betreffende voertuig een cruciale rol speelt bij de bestrijding van het incident.

4 Prioritering meldingen (**)

De prioritering van de meldingen is aangepast, prio 3 zal niet langer van toepassing zijn. De reden hiervoor is dat prio 3 in de praktijk nauwelijks wordt toegekend aan meldingen. Bovendien moet men zich gedragen als normale weggebruiker; er mag geen gebruik worden gemaakt van optische en geluidssignalen of de vrijstelling. Prio 3 voegt dus niets toe ten opzichte van normale verkeersdeelname en is daarom uit de brancherichtlijn gehaald.

In de oude brancherichtlijn was een opleiding en aanwijzing als brandweerchauffeur noodzakelijk om met prio 3 uit te kunnen rukken. Dit leverde een niet noodzakelijke belasting van de organisatie op. Immers, het brengen van mensen of goederen met prio 3 tijdens een uitruk wijkt niet af van het vervoeren ervan in andere situaties. Een geldig rijbewijs is daarbij voldoende.

5 Toestemming en voeren optische en geluidssignalen (*)

In de oude brancherichtlijn werd ingegaan op dat het moment van in- en uitschakelen geen onduidelijkheid of schrikreacties mag opleveren. Voor het aanzetten van de signalen in de omgeving van een kruising was hiervoor een specifieke afstand opgenomen (100 meter voor een kruising). Deze afstand is in de nieuwe brancherichtlijn niet meer opgenomen. Ten eerste wordt ervan uitgegaan dat in de meeste gevallen met optische en geluidssignalen wordt gereden vanaf de uitruk uit de kazerne. In de incidentele gevallen dat er van prio 2 naar prio 1 wordt opgeschaald, is het situatieafhankelijk op welk moment dit veilig kan. Daarnaast is in de nieuwe brancherichtlijn een uitzondering opgenomen, waarin tijdelijk uitschakelen wel mogelijk is. Dit gaat om situaties waarbij het in het kader van veilige verkeersdeelname noodzakelijk is de signalen tijdelijk uit te schakelen. Gedacht kan worden aan het inhalen van een koets.

6 Gebruik van overige signalen (*)

In de nieuwe brancherichtlijn zijn ook regels opgenomen voor het gebruik een groen zwaai-, fliets-

of knipperlicht, en aan het gebruik van knipperende koplampen. Hierbij is aangesloten bij geldende wet- en regelgeving.

7 Gedragscode:

a De snelheid op de vluchtstrook (*).

De regel in de brancherichtlijn van 2003 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). Deze regel is te complex 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.

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.

b 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 toegestane maximum massa TMM) en +20 voor grote voertuigen (>5000 kg TMM). De reden dat niet voor 3500 kg is gekozen, welke gebruikelijk is in de verkeersregelgeving, is dat er ambulances zijn die door hun uitvoering zwaarder zijn dan 3500 kg, maar minder wegen dan 5000 kg.

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.

c Snelheid op woonerven ()**

In de oude brancherichtlijn staat dat er op woonerven stapvoets wordt gereden. Deze regel is in de nieuwe brancherichtlijn eruit gehaald. De reden hiervoor is dat in 2012 de verkeerswetgeving veranderd is, waardoor de snelheid op woonerven (zonder optische en geluidssignalen) is aangepast van stapvoets naar 15 km/uur. Bij het handhaven van de snelheid uit de oude brancherichtlijn zou men in dat geval mét optische en geluidssignalen (stapvoets) langzamer mogen rijden dan zonder optische en geluidssignalen (15 km/uur). De snelheid in de nieuwe brancherichtlijn is voor woonerven nu gelijk aan andere wegtypen: maximaal 20 km per uur harder dan de normale toegestane snelheid. Dit sluit aan bij de richtlijnen voor politie, defensie en ambulance. Dit is overigens uiteraard geen verplichting, een lagere snelheid kan altijd, afhankelijk van de verkeersomstandigheden, worden gekozen.

d Tegen het verkeer inrijden (*)

De regels voor het tegen het verkeer inrijden op eenrichtingswegen en wegen met niet-gescheiden rijbanen zijn uniform gemaakt. Voor gescheiden rijbanen (veelal autowegen en snelwegen) is, naast de regels voor niet-gescheiden rijbanen, tevens opgenomen dat er toestemming moet zijn. In de brancherichtlijn van 2003 was dit toestemming van de meldkamer of anderszins onder politiebegeleiding. In de nieuwe brancherichtlijn is dit toestemming van de meldkamer, rijden onder directe begeleiding van politievoertuigen of na toestemming van de hoogst operationeel leidinggevende van minimaal het niveau Officier van Dienst. De reden hiervoor is dat de meldkamer niet in alle gevallen de situatie ter plaatse voldoende kan inschatten. Een operationeel leidinggevende kan, nadat zeker is gesteld dat het verkeer is stilgelegd, deze beslissing ook nemen. De

afbakening tot het niveau van minimaal Officier van Dienst heeft ermee te maken dat niet op alle voertuigen een bevelvoerder aanwezig is. Daarnaast is het tegen het verkeer inrijden op gescheiden rijbanen zeer risicovol en heeft een bevelvoerder niet altijd het beeld of het verkeer daadwerkelijk is stilgelegd.

e Plaats op de weg bij file (*)

In de oude brancherichtlijn werd uitgegaan van rijden over de vluchtstrook. Als er geen vluchtstrook beschikbaar was, werd middendoor gereden tussen rijstrook 1 en 2. In de nieuwe brancherichtlijn wordt in de basis uitgegaan van de vluchtstrook. Als deze niet beschikbaar is, wordt eerst geprobeerd een baan te laten afkruisen om daar overheen te rijden. Als dat niet mogelijk is, dan pas wordt middendoor gereden. Dit sluit aan bij de volgorde van ambulance, politie en Defensie. Bovendien is het rijden over een afgekruste baan veiliger en veelal sneller dan proberen middendoor te rijden.

f Verwijzing richtinggevend kader ()**

In de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 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 beslissingsruimte 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 de nieuwe brancherichtlijn wordt verwezen naar dit richtinggevend kader, als zijnde een beschrijving van het gewenste gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders.

8 Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing (**)

In de nieuwe brancherichtlijn is expliciet opgenomen dat chauffeurs dienen te zijn voorbereid op het rijden met het specifieke voertuig. Daarnaast zijn er vijf belangrijke wijzigingen in deze paragraaf.

a Geen drie jaar rijervaring nodig

Het vereiste van minimaal drie jaar rijervaring met een personenvoertuig om als chauffeur van een dergelijk voorrangsvoertuig op te mogen treden, is niet langer opgenomen in de nieuwe richtlijn.

b Geen uitrukervaring als manschap nodig

Het is niet meer verplicht om drie jaar uitrukervaring te hebben als brandwacht/manschap om als chauffeur van een voorrangsvoertuig te mogen optreden. Deze zinsnede in de oude brancherichtlijn zorgde met name bij logistieke functies waarin uitrukken onderdeel is van de functie, voor problemen. Een diploma brandwacht/manschap is hierin niet relevant.

c Licht en zwaar

Nieuw in de brancherichtlijn is dat er is aangegeven welke diploma-aantekening ('licht' en 'zwaar') nodig is om op de diverse voertuigcategorieën te mogen rijden. Voor de zwaardere categorieën C en D, is een aantekening 'zwaar' verplicht. Voor de lichte categorieën A en B, is zowel een aantekening 'zwaar' als een aantekening 'licht' mogelijk. Er was in het verleden ook al onderscheid tussen licht en zwaar, nu is het echter opgenomen in de brancherichtlijn.

d Aanwijzing chauffeurs

Ten aanzien van de aanwijzing als voorrangsvoertuigbestuurder, stond in de oude brancherichtlijn dat chauffeurs individueel en per voertuig (m.u.v. personenvoertuigen, waarvoor een algemene aanwijzing kon gelden) schriftelijk aangewezen dienden te zijn. In de praktijk werd deze zinsnede als onduidelijk ervaren, waardoor aanwijzing bij sommige regio's op type en bij anderen

op kenteken gebeurde. Met name dat laatste zorgt voor een onnodige grote administratieve last en praktische problemen. In de nieuwe brancherichtlijn is dit concreter opgenomen: aanwijzing gebeurt per voertuigtype, met een onderscheid tussen personenvoertuigen, tankautospuiten, redvoertuigen en overige specifieke voertuigen. Ook is opgenomen dat voor het gebruik van aanhangers geen aparte aanwijzing noodzakelijk is.

e Standaarden blijvende vakbekwaamheid

In de nieuwe brancherichtlijn is voor vakbekwaam blijven opgenomen dat chauffeurs moeten 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.

COLOFON

Deze brancherichtlijn is een gezamenlijk product van Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen (IFV) en Brandweer Nederland.

Versie 1.0

Vastgesteld door Raad van Brandweercommandanten op 13 oktober 2016

Ingangsdatum 1 juni 2017

Toelichting of vragen?

Wilt u een toelichting of heeft u vragen, neem dan contact op met het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen via voorrangsvoertuigen@ifv.nl of 026-3552400.

Kemperbergerweg 783
6861 RW Arnhem

Postbus 7010
6801 HA Arnhem

T 026 3552455
I www.brandweernederland.nl
E info@brandweernederland.nl

Redactie Bureau Brandweer Nederland

Vormgeving OudZuid Ontwerp mediavormgevers



BRANDWEER

Nederland