

Richtlijn optische en geluidssignalen ProRail Incidentenbestrijding

Documentgegevens		Intern	
Documentcode	RLN450		
Link naar document/nummer	T20150141-2027886801-265		
Versie	2.7		
Status	definitief		
Geldig vanaf	1 maart 2018		
Update datum	1 februari 2024		
Update	• Verdere aanscherping opschalen en melden door Operationele Wachtdienst • 14-11-2019 Aanscherping artikel 61a uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 per 1 juli 2019 • 26-02-2020 Aanscherping aandachtspunt H5 “door rood licht rijden” overweg • 01-08-2021 Update Beslisboom Prioriteitstelling uitrukken Incidentenbestrijding en vervangen Operationele Wachtdienst door OvD-I; • 01-02-2024 Uitzondering voor toestemming rijden met prio1 voor OvD-R van dienst en PL Schiphol door MKS toegevoegd.		
Samensteller	Incidentenbestrijding M. Koehorst & A. de Bever		
Vaststelling	MT-ICB		
Autorisatie ProRail	Manager ICB Ron Koekenbakker		
Toetsing derden	MT-Incidentenbestrijding		02-11-2017
	Arie de Bever	Veiligheidskundige Staf ICB	18-10-2017
	Jettie Lont	Bedrijfsjuriste	16 -10- 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Toepassingsgebruik	3
3	De omschrijving van het begrip dringende taak.....	3
	Aandachtspunt bij Hoofdstuk 3	4
4	Prioriteitstelling uitrukken	5
	Aandachtspunten bij hoofdstuk 4.....	5
5	Door rood licht rijden	6
	Aandachtspunt bij hoofdstuk 5.....	6
6	Maximumsnelheden.....	6
	Aandachtspunt hoofdstuk 6	6
7	Tegen het verkeer inrijden.....	7
	Aandachtspunt hoofdstuk 7	7
8	De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen	7
	Aandachtspunt hoofdstuk 8	7
9	Gedrag als voorrangervoertuig	8
	Aandachtspunt hoofdstuk 9	8
10	Opleidingen oefenen vaardigheden en bevoegdheid	8
	Aandachtspunt Hoofdstuk 10.....	9
11	Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten.....	9
	Aandachtspunt Hoofdstuk 11.....	9
12	Veilig werken in de samenleving.....	9
13	Inwerkingtreding.....	10
14	Afkortingenlijst.....	10
15	Referentie en Bronvermelding.....	10
	Bijlage 1 – Beslisboom Prioriteitstelling uitrukken Incidentenbestrijding ten behoeve van de Meldkamer Spoor	11

1 Inleiding

Wet en regelgeving

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door de Minister (van Infrastructuur en Milieu) aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 1 en 91 van het RVV 1990 mogen zij als voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van dit RVV 1990 voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Aanwijzing ProRail

ProRail is voor de inzet van hulpverleningsvoertuigen ten behoeve van ongevallen op het spoor in artikel 1 lid 2 sub c Regeling optische en geluidssignalen 2009 aangewezen als hulpverleningsdienst voor het vervullen van een dringende taak. In artikel 3 lid 2 van dezelfde regeling wordt aan ProRail de eis gesteld zich te conformeren aan een richtlijn van de brandweer, politie, of ambulancedienst, dan wel om zelf een richtlijn op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en de omstandigheden waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt.

ProRail Incidentenbestrijding borgt het gebruik van optische en geluidssignalen in haar processen met een eigen richtlijn.

De richtlijn is opgesteld om het management en de medewerkers van ProRail Incidentenbestrijding (ProRail ICB) een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen en de opleiding daarvoor. Men dient zoveel mogelijk in overeenstemming met deze richtlijn te handelen.

Verantwoordelijkheid van bestuurder

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk en het gebruik van de 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 – ondanks het handelen volgens deze richtlijn en het gevolgd hebben van een opleiding brandweeraufheffer – een verkeersongeval plaatsvindt waarbij een voorrangsvoertuig van ProRail is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (straf- en civielrechtelijk) onderzoek zal kunnen plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval.

2 Toepassingsgebruik

De richtlijn optische en geluidssignalen ProRail Incidentenbestrijding van toepassing op:

- a. de regionale afdelingen van ProRail Incidentenbestrijding;
- b. de bedrijfsbrandweer op de inrichting Kijfhoek;
- c. de wachtdiensten van Incidentenbestrijding.

De richtlijn is van toepassing op alle motorvoertuigen van ProRail Incidentenbestrijding en Bedrijfsbrandweer die uitrukken na alarmering of informering door meldkamer van ProRail (Meldkamer Spoor). De Centralist van de Meldkamer spoor maakt onderscheid tussen de functionarissen die ter plaatse wel en niet het acute gevaar voor mens en milieu kunnen reduceren.

De richtlijn optische en geluidssignalen ProRail Incidentenbestrijding beschrijft het gebruik in Nederland. Gebruik buiten de Nederlandse landsgrenzen is niet toegestaan.

3 De omschrijving van het begrip dringende taak

Artikel 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009

Er is slechts sprake van een dringende taak als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en in artikel 1, eerste lid, in geval van:

- a. een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt;

- b. het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
- c. een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

Deze algemene omschrijving van het begrip dringende taak is hieronder – voor ProRail - nader uitgewerkt:

- (mogelijke) Slachtoffers bij aanrijdingen en/of ontsporingen waarbij:
 - ICB levensreddende handelingen kan uitvoeren;
 - Het slachtoffer bekneld zit en technische hulpverlening verleend moet worden.
- Een milieubedreigende situatie waarbij:
 - ICB handelingen moet verrichten om de bedreigende situatie voor mens, dier en/of milieu te doen ophouden.
- Een spoedevacuatie of ontruiming van reizigers, passanten en of personeel bij situaties zoals:
 - Brand in treinstel of spoorgebouw;
 - Brandmeldingen in tunnels;
 - Bommelding of terroristische dreiging;
 - Temperaturen in een treinstel (> circa 24°C of < circa 4°C) die voor reizigers gevaarlijk kunnen zijn.
- Het borgen van een veilige werkplek voor de overheidshulpdiensten ten behoeve van redding en bestrijding waaronder:
 - Het plaatsen van fysieke veiligheidsmaatregelen op incidentlocatie;
 - Realisatie van spanningsloosstelling en aarding van bovenleiding;
 - Begeleiding in tunnels en-spoorgebouwen zoals Schiphol- en Willemsspoortunnel alsmede in tunneltechnische gebouwen naar EV -ruimten.
- Overige onderstaande situaties:
 - In opdracht of op verzoek van overheidshulpdiensten voor het leveren van expertise en/of speciale hulpmiddelen van Incidentenbestrijding welke onmisbaar zijn in het kader van redding en bestrijding;
 - Een GRIP situatie is afgekondigd en de aanwezigheid van ProRail wordt verzocht in het COPI of het ROT.

Aandachtspunt bij Hoofdstuk 3

De omschrijving van het begrip dringende taak is overgenomen van de Regeling optische en geluidssignalen en verder toegespitst op redden, bestrijden en vrijbaan maken zoals deze is omschreven door het Management Team van ProRail Incidentenbestrijding.

De algemene definitie van het begrip dringende taak is ook van toepassing op de voorrangsvoertuigen van de andere hulpverleningsdiensten. Voor Incidenten Bestrijding is deze definitie nader uitgewerkt.

In dit hoofdstuk is een limitatieve opsomming gegeven van de uitrukken waarbij sprake is van een dringende taak. Kenmerkend voor deze uitrukken is de aanwezigheid van c.q. de kans op ernstig persoonlijk letsel. Daarnaast is er sprake van een dringende taak wanneer het de schade van het milieu of ongeval aanzienlijk beperkt kan worden door het zo snel mogelijk ingrijpen van Incidentenbestrijding.

Voor de duidelijkheid volgt hieronder een niet-limitatieve opsomming van uitrukken waarbij geen sprake is van een dringende taak:

- *Ongevallen waarbij de schade niet verminderd wordt door een snelle opkomsttijd van Incidentenbestrijding, zoals het verwijderen van een boom op het spoor;*
- *Uitrukken waarbij dieren gered moeten worden. Het redden van dieren is een taak van de brandweer. Wanneer in specifieke gevallen besloten wordt om een uitruk voor het redden van dieren toch als een dringende taak te beschouwen, dan dient hier nadrukkelijk een afweging plaats te vinden tussen het belang van het redden van dieren en de kans op persoonlijk letsel Incidentenbestrijder.*

Bij Incidenten die vallen buiten de genoemde categorieën in bovenstaande niet limitatieve opsomming kan door de Ovd-I van ProRail Incidentenbestrijding alsnog besloten worden dat sprake is van een dringende zaak.

4 Prioriteitstelling uitrukken

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden. De medewerker Meldkamer Spoor stelt als eerste de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast¹. De beslisboom in bijlage 1 van deze richtlijn is hierin leidend.

De Ploegleider en de Algemeen Leider kunnen een verzoek doen tot opschalen van de prioriteit. De centralist van de Meldkamer Spoor beoordeelt in eerste instantie het verzoek en is bevoegd om in prioriteit op te schalen. Deze dient een opschaling van de prioriteit altijd te loggen in Spoorweb, aangevuld met de reden van opschaling. Escalatie vindt in tweede instantie plaats via de OvD-I van Incidentenbestrijding. De OvD-I beoordeelt het verzoek en is bevoegd om in prioriteit op te schalen. Deze dient een opschaling en de reden van opschaling altijd meteen te melden aan de centralist van de Meldkamer Spoor. De centralist logt de opschaling en reden van opschaling in Spoorweb.

Prioriteit 1 (dringende taak)

Een uitruk waar op basis van de beslisboom in bijlage 1 sprake is van een dringende taak. De uitrukkende voertuigen hebben toestemming van de medewerker Meldkamer Spoor 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. Wanneer de chauffeur daartoe besluit zal deze dit melden aan de medewerker Meldkamer Spoor. De Meldkamer Spoor logt alle gegevens rondom prioriteiten in Spoorweb.

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 de vrijstelling die de minister van Verkeer en Waterstaat aan ProRail verleend heeft met het oog op het uitvoeren van haar werkzaamheden, conform de beschikking, nummer RWS 2020-43761 3 september 2020 (er wordt geen gebruik gemaakt van optische en geluidssignalen).

De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de medewerker Meldkamer Spoor om zich als voorrangsvoertuig (met gebruik optische en geluidssignalen) door het verkeer te begeven. De chauffeur van een voertuig is bevoegd om gebruik te maken van één of meer van de in de beschikking genoemde vrijstellingen voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij geen sprake is van een voorrangsvoertuig.

Prioriteit 3 (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.

Aandachtspunten bij hoofdstuk 4

De centralist van de Meldkamer Spoor is bij uitstek de instantie die in staat is om met behulp van de beslisboom te bepalen of er sprake is van een dringende taak. Door de melder zo goed mogelijk uit te vragen kan het aantal uitrukken met een dringende taak zo klein mogelijk gehouden worden. Om de meldingen in groepen in te delen is uitgegaan van een indeling in 3 prioriteiten vergelijkbaar met de hulpdiensten.

De informatie die van belang is voor het bepalen van de prioriteit dient door de medewerker Meldkamer Spoor aan de betrokken Ploegleider of Algemeen leider gemeld te worden, zodat deze op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid in kan schatten of de juiste prioriteit gekozen is. Als hij of zij van mening is dat de gekozen Prioriteit opgeschaald moet worden dan geschiedt dat in eerste instantie in overleg met de centralist van de Meldkamer Spoor, die het verzoek beoordeelt en af- of goedkeurt. Alleen als dit geen soelaas biedt, vindt escalatie plaats via de Officier van Dienst Incident (OvD-I).

De indeling in 3 prioriteiten geeft duidelijkheid voor de chauffeurs en bevelvoerders van de uitrukkende voertuigen met betrekking tot de toestemming en bevoegdheid die zij hebben. Tevens ontstaat hiermee een landelijke uniformiteit binnen de Incidentenbestrijding.

¹ Uitzondering hierop is het rijden met prioriteit 1 door de OvD-R van dienst en PL Schiphol bij brandmeldingen in de Schiphol tunnel, waarbij de melding van de brandweer via P2000 eerst binnen komt bij OvD-R van dienst. Achteraf vindt verificatie met de MKS plaats en wordt de rit vastgelegd in Spoorweb.

5 Door rood licht rijden

Het door rood licht rijden is alleen toegestaan bij 'prioriteit 1' uitrukken. Indien rood uitstralende verkeerslichten worden gepasseerd dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht. De maximale snelheid hierbij dient lager te zijn dan 20 km/uur en bovendien mag het rijden door rood licht geen onnodig gevaar opleveren voor de overige weggebruikers.

Bij rood uitstralende verkeerslichten nabij bruggen en spoorwegovergangen is het verboden om door rood licht te rijden.

Aandachtspunt bij hoofdstuk 5

Uit onderzoek blijkt dat de ernstigste ongevallen met voorrangsvoertuigen plaats vinden bij het door rood licht rijden van voorrangsvoertuigen. De huidige praktijk leert dat er soms te hard gereden wordt bij het door rood licht rijden. Om aan deze situatie een einde te maken is gekozen om een maximum snelheid van 20 km/uur toe te passen. Uiteraard dient altijd de nodige voorzichtigheid te worden betracht. Stoppen voor de kruising, zekerstellen dat weg vrij is en dan oprijden.

De uitrukvoertuigen zijn uitgerust met een ongeval registratiesysteem, dit systeem registreert onder andere de gereden snelheid direct voorafgaande aan een botsing.

Bij het rijden met prio-1 is het onder de volgende voorwaarden toegestaan een gesloten overweg te passeren:

- Stel ter plaatse het nummer en de locatie (baanvak en straatnaam) vast;
- Neem via de portofoon contact op met de Algemeen Leider van het incident en laat bevestigen dat het treinverkeer over deze overweg is gestaakt/ er geen treinen rijden, de Algemeen Leider vraagt bevestiging bij de treindienstleider als hij die nog niet heeft.

Stop voor de overweg en stel vast dat er inderdaad geen trein nadert.

Slechts als aan alle bovenstaande voorwaarden is voldaan mag de gesloten overweg worden gepasseerd.

De reden om bij bruggen niet door rood licht te rijden is dat het voor de chauffeur niet duidelijk is wanneer een brug daadwerkelijk geopend wordt. Veel bruggen worden ook automatisch bediend.

6 Maximumsnelheden

Het overschrijden van de maximumsnelheid is alleen toegestaan bij 'prioriteit 1' uitrukken.

Bij het overschrijden van de ter plaatse geldende maximumsnelheid dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht:

- Op woonerven wordt stapvoets gereden.
- Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur;
- In de bebouwde kom mag maximaal 20 km per uur harder worden gereden dan de maximaal toegestane snelheid.
- 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 dus maximaal 50 km/uur gereden worden.
- De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid.
- Vrachtauto's zwaarder dan 3500 kg mogen maximaal 20 km per uur boven de geldende snelheid rijden.

Aandachtspunt hoofdstuk 6

Op grond van artikel 91 van het RVV1990 mogen voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV1990, voor zover dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak. Als gevolg hiervan gelden er in principe dan ook geen maximum snelheden meer voor voorrangsvoertuigen. Dit is een ongewenste situatie. Met name voor voertuigen die afgeleid zijn van vrachtwagens (waarvan de massa groter is dan 3500 kg) zijn de remwegen bij hoge snelheden dermate lang dat dit tot onveilige situaties kan leiden.

7 Tegen het verkeer inrijden

Bij niet-gescheiden rijbanen (bij 'prioriteit 1' en 'prioriteit 2' uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- kortstondig over een afstand die vrij is en te overzien is;
- in overige gevallen alleen onder politie begeleiding.

Bij gescheiden rijbanen (alleen bij 'prioriteit 1' uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- alleen na toestemming van de Regionale Gemeenschappelijke Meldkamer, waarbij zeker gesteld is dat het tegemoetkomende verkeer is stil gelegd;
- in alle overige gevallen alleen onder politiebegeleiding.

Bij éénrichtingverkeer straten is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:

- wanneer de aangegeven rijrichting geblokkeerd is (bij 'prioriteit 1' en 'prioriteit 2' uitrukken);
- wanneer sprake is van een significante tijdswinst (bij 'prioriteit 1 en prioriteit 2' uitrukken); de snelheid dient zodanig te zijn dat gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is.

Aandachtspunt hoofdstuk 7

Het tegen het verkeer inrijden is per definitie een potentieel gevaarlijke handeling. Om het gevaar zo veel mogelijk te beperken wordt dit slechts kortstondig gedaan bij niet gescheiden rijbanen. Bij gescheiden rijbanen alleen wanneer zeker gesteld is dat het verkeer stil gelegd is, of onder politiebegeleiding.

8 De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen

De optische en geluidssignalen worden alleen gevoerd als dit leidt tot een veiliger verkeerssituatie en/of een kortere rijtijd van het uitrukkende voertuig. Wanneer besloten wordt om het blauwe zwaailicht en de tweetonige hoorn te voeren (en dat kan alleen bij 'prioriteit 1'), dan worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd tenzij nieuwe informatie van geautoriseerde personen duidelijk maakt dat dit geen meerwaarde meer heeft.

Wanneer een uitrukvoertuig tijdens de deelname aan het verkeer gebruik gaat maken van de bovengenoemde 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 uitrukvoertuig bevinden. Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen, gebeurt het inschakelen minimaal 100 meter voor de kruising of splitsing.

Wanneer een uitrukvoertuig tijdens de deelname aan het verkeer wil stoppen met het voeren van de signalen, dan dient dit op een zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onduidelijkheid voor het overige verkeer wordt geschapen (dus bv. niet vlak voor of na een kruising).

Aandachtspunt hoofdstuk 8

Om schrik effecten in het verkeer zo veel mogelijk te voorkomen worden de optische en geluidssignalen in principe gedurende de gehele uitruk gevoerd.

Wanneer de optische en geluidssignalen geen meerwaarde hebben, zoals tijdens het rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeersopstoppen zijn, dan worden de signalen beide uitgeschakeld en mag de maximum snelheid niet worden overschreden. Op dat moment is er dus geen sprake meer van een voorrangsvoertuig.

9 Gedrag als voorrangsvoertuig

Bij Prioriteit 1 geldt:

- Op een rijbaan met twee rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de twee rijen voertuigen door gereden.
- Op een rijbaan met drie of meer rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de voertuigen van rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden.
- Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook. De hier gehanteerde nummering is gebaseerd op de “Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek” (BPS) -een manier om een exacte locatie op (rijks)wegen te beschrijven tot op de centimeter nauwkeurig- van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aandachtspunt hoofdstuk 9

Wanneer alle voorrangsvoertuigen zich in principe op dezelfde wijze door het verkeer begeven is dit veiliger voor de voorrangsvoertuigen en voor het overige verkeer. Bovendien kunnen de overige verkeersdeelnemers voorgelicht worden hoe de voorrangsvoertuigen zich in principe zullen gedragen.

De gehanteerde nummering van de rijstroken is gebaseerd op de “Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek” (BPS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze systematiek is sinds 1990 in gebruik bij Rijkswaterstaat. Deze systematiek is ook voor alle verkeersdeelnemers zichtbaar op de hectometerbordjes langs de kant van de weg. Voor de veiligheid van de hulpverleners is het van groot belang dat dezelfde nummering gebruikt wordt.

10 Opleidingen oefenen vaardigheden en bevoegdheid

Chauffeurs van een uitrukvoertuig beschikken – ongeacht de prioriteitstelling van de uitruk - een door het management ProRail ICB goedgekeurde rij – opleiding met betrekking tot het besturen van een voorrangsvoertuig.

Daarnaast geldt:

- Bestuurders dienen door of namens de manager van ProRail Incidentenbestrijding (schriftelijk) aangewezen te worden om als bestuurder van een voorrangsvoertuig te mogen optreden. Bestuurders dienen aantoonbaar vakbekwaam en geoefend te zijn.

Oefenen met het rijden met optische en geluidssignalen

Tijdens trainingen en oefeningen met chauffeurs van voorrangsvoertuigen wordt aandacht besteed aan het daadwerkelijk rijden met optische en geluidssignalen onder begeleiding van een bevoegd rijinstructeur. Met de meldkamer worden afspraken gemaakt door de rijinstructeur dat de chauffeur oefent met prio 1 meldingen in de regio ongeacht de locatie of afstand. Hieraan zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- vooraf wordt telefonisch de Meldkamer Spoor op de hoogte gebracht;
- de meldkamer spoor of de meldkamer van de overheidshulpdiensten moet toestemming geven;
- de rijinstructeur geeft de route aan (startpunt-eindpunt) van de oefenrit;
- de wetgeving blijft van kracht.

Bedoelde oefenritten zijn uitsluitend onder begeleiding van een (bevoegd)rijinstructeur toegestaan.

Vaardigheden en frequentie herinstructie

De vaardigheden van bestuurders van voorrangsvoertuigen die zijn belast met uitvoerende dringende taken en daarbij gebruik mogen maken van optische en geluidssignalen volgen eenmaal per drie jaar een herinstructie om de vaardigheden op peil te houden.

Aandachtspunt Hoofdstuk 10

Alle werknemers dienen op grond van de ARBO wet opgeleid, geoefend en toegerust te zijn voor de werkzaamheden die zij uit moeten voeren. Dit geldt ook voor de chauffeurs uitrukvoertuigen van ProRail Incidentenbestrijding.

De basis hiervoor is een adequate opleiding. Binnen deze opleiding wordt gewezen op de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het aanrichten van schade/ letsel tijdens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op de bijzondere signalen en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder.

De chauffeurs dienen schriftelijk en per voertuig aangewezen te zijn. Door deze schriftelijke aanwijzingen ligt vast welke chauffeur op welk voertuig mag rijden. In één aanwijzing kunnen meerdere voertuigen of namen van chauffeurs opgesomd zijn. De vorm van de schriftelijke aanwijzing is niet voorgeschreven. Wel dient vast te staan dat de aangewezen persoon kennis genomen heeft van de inhoud van de aanwijzing.

11 Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten

In het bijzonder wanneer een uitrukvoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer, moeten gele knipperlichten gebruikt worden. Dit geldt zowel voor rijdende als voor stilstaande uitrukvoertuigen.

Aandachtspunt Hoofdstuk 11

Deze regeling optische en geluidssignalen regelt eveneens het gebruik van het gele zwaai- of knipperlicht. Uitrukvoertuigen die niet beschikken over een gele zwaai- of knipperlicht mogen in dergelijke gevallen blauw licht voeren.

Het gebruik van blauwe lichten is echter meer alarmerend voor het overige verkeer dan het gele. Om ongewenste effecten zoals kijkfiles zo veel mogelijk te voorkomen dient het gebruik van blauwe en gele lichten tot het noodzakelijke minimum beperkt te worden.

Deze regeling optische en geluidssignalen noemt de werkzaamheden en omstandigheden waarbij een voertuig, indien de kans bestaat dat het niet tijdig door andere weggebruikers wordt opgemerkt, geel zwaai- of knipperlicht moet voeren. In het bijzonder wanneer het uitrukvoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer moeten zowel rijdende als stilstaande uitrukvoertuigen gele of blauwe zwaai- of knipperlichten voeren. Ondanks het eventueel voeren van blauwe zwaai- of knipperlichten is in dit geval geen sprake van een voorrangvoertuig (omdat niet gelijktijdig de geluidssignalen gevoerd worden).

12 Veilig werken in de samenleving

- Gebruik de optische en geluidssignalen alleen als het niet anders kan.
- Tijdens het rijden met optische en geluidssignalen initieert de bestuurder geen telefoongesprekken en beperkt telefoongesprekken tot het uiterst minimum.
- Denk na over het gebruik van optische en geluidssignalen tijdens nachtelijke uren en de zondagse rust, of bij het passeren van een ziekenhuis.
- Let op je snelheid bij het passeren van scholen.
- Houd tijdens het rijden geen mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler.

13 Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking bij goedkeuring van het management ProRail VL-Icb op 1 november 2017.

14 Afkortingenlijst

ICB:	Incidentenbestrijding
GRIP:	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
ROT:	Regionaal Operationeel Team
Prio:	Prioriteit
TTI:	Tunnel Technische Installatie
EV:	Energie Voorziening
ARBO:	Arbeidsomstandigheden

15 Referentie en Bronvermelding

Handboek Incidentenmanagement Rail documentnummer VL-RGL001 versie 1.0

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Regeling optische en geluidssignalen 2009

Wegenverkeerswet 1994

Beschikking, nummer RWS 2016/ 15049 6 april 2016

Branche richtlijn optische en geluidssignalen brandweer (herziene druk)

Uitgave: Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (december 2003)

Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie (29 maart 2011)

Artikel 61 a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Bijlage 1 – Beslisboom Prioriteitstelling uitrukken Incidentenbestrijding



Aandachtspunt Beslisboom

Het rijden met prio 1 is voorbehouden aan degenen (bijvoorbeeld Algemeen Leider, Eerste Mens ter Plaatse, technisch specialisten) die direct op de incidentlocatie dienen te handelen (dit is situatie afhankelijk). Alle anderen (Ploegleiders, Ploegleden) of in alle andere gevallen (niet direct handelend optreden op incidentlocatie omdat reeds mitigerende maatregelen zijn genomen) dient er met prio 2 of 3 gereden te worden.