



# Brancherichtlijn Optische & Geluidssignalen

Reddingsbrigade Nederland  
april 2013

## Inhoudsopgave

1 Inleiding .....	2
2 Toepassingsbereik.....	4
3 Omschrijving ‘dringende taak’ .....	5
4 Prioriteitstelling meldingen .....	6
5 Gedragscode bestuurder van voorrang voertuigen.....	8
5.1 Algemeen .....	8
5.2 Het rijden door rood licht.....	8
5.3 Maximumsnelheden .....	8
5.4 Tegen het verkeer inrijden .....	9
5.5 Plaats op de weg bij files .....	9
5.6 Rijden op strand, in bos of duin .....	9
5.7 Rijden met een aanhanger/trailer.....	9
5.8 De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen .....	9
5.9 Het gebruik van gele en groene signaalverlichting.....	10
6 Opleiding en bevoegdheid.....	11
7 Afstemming en inwerkingtreding .....	12

## 1 Inleiding

De reddingsbrigade is volgens artikel 1 van de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 als hulpverleningsdienst aangewezen om voor een dringende taak te worden ingezet. Gevolg hiervan is dat door de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (Reddingsbrigade Nederland) reddingsbrigades aangewezen kunnen worden die van deze aanwijzing gebruik mogen maken.

Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 kan de reddingsbrigade haar voertuigen inzetten als 'voorrangsvoertuigen' en daardoor afwijken van de voorschriften van het RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Het gebruik van optische en geluidssignalen door een reddingsbrigade is gebaseerd op artikel 4 van de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Op grond hiervan is het bestuur van een reddingsbrigade bevoegd om chauffeurs aan te wijzen als chauffeurs voorrangsvoertuig, indien de betreffende reddingsbrigade door de KNBRD is aangewezen op grond van artikel 1 lid 2 onder k van deze regeling. Daarnaast moeten de chauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen van artikel 4 lid 2 (waaronder het voldoen aan deze brancherichtlijn).

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
- een organisatie die is aangesloten bij de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD) ook bekend als Reddingsbrigade Nederland

De reddingsbrigade moet voldoen aan de verplichtingen behorende bij het lidmaatschap van Reddingsbrigade Nederland. Bij een statutaire of reglementaire schorsing kan het bestuur van Reddingsbrigade Nederland ook de aanwijzing intrekken.

De reddingsbrigade zet voertuigen in voor:

- toezicht en hulpverlening (noodhulp) (surveillance en/of patrouille)
- inzet bij rampenbestrijding
- vervoer van eigen personeel/materieel en/of van andere hulpverleningsdiensten (bijv. ambulancebemanning) over strand, bos en/of duin naar de plaats van een incident
- vervoer van een slachtoffer, al dan niet met medisch personeel
- vervoer van een reddingsvaartuig met een trailer naar een lanceerplaats ten behoeve van spoedeisende hulpverlening op het water
- vervoer van een reddingsvaartuig met een trailer naar een lanceerplaats ten behoeve van de rampenbestrijding (overstroming e.d.)
- 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 reglementair kader te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

De Brancherichtlijn is voor bestuurders van voorrangvoertuigen 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 voorrangvoertuig 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 kan plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval.

## 2 Toepassingsbereik

De brancherichtlijn is van toepassing op voertuigen van de reddingsbrigade die als voorrangsvoertuig kunnen worden ingezet ten behoeve van de uitruk ten behoeve van een dringende taak (zie hoofdstuk 3).

Dit kan in opdracht van een alarmcentrale van de veiligheidsregio of in de opdracht van een centraal- of commandopost (CP) van de reddingsbrigade (de prio 1 rit moet zo snel mogelijk geaccordeerd worden door de alarmcentrale van de veiligheidsregio).

Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig dat aan de volgende cumulatieve wettelijke eisen dient te voldoen:

- het motorvoertuig dient te zijn voorzien van het binnen de branche voorgeschreven uiterlijk waaronder goedgekeurde reddingsbrigade striping
- in het motorvoertuig dient een communicatie verbinding met de alarmcentrale veiligheidsregio of centraal post reddingsbrigade aanwezig te zijn
- het motorvoertuig dient voorzien te zijn van optische en geluidssignalen en tot het voeren daarvan op grond van de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 bevoegd te zijn

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

### **3 Omschrijving ‘dringende taak’**

Conform de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 is sprake van een ‘dringende taak’ bij:

- 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

## 4 Prioriteitstelling meldingen

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden:

### **Prioriteit 1 (dringende taak)**

Een uitruk waarvan de centralist van de alarmcentrale of CP RB 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 hulpverleners ter plaatse worden uitgesloten.

De uitrukkende voertuigen krijgen toestemming van de alarmcentrale of CP RB 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 direct ter plaatse te komen waarbij geen gebruik gemaakt mag worden van O&G (optische en geluidssignalen).

Er is geen sprake van direct levensgevaar, maar er kan wel sprake zijn van (ernstige) gezondheidsschade voor slachtoffer of hulpverlener. Het reddingsbrigadevoertuig dient wel direct na melding ter plaatse te gaan. De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de alarmcentrale of CP RB om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven.

De chauffeur van een voertuig kan op grond van omstandigheden, ervaring en plaatselijke bekendheid de alarmcentrale of CP RB verzoeken alsnog gebruik te mogen maken van optische en geluidssignalen. Op basis van dit verzoek kan de prioriteit door de alarmcentrale of CP RB worden aangepast naar Prioriteit 1. Na een dergelijke aanpassing geldt de uitruk als Prioriteit 1.

### **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.

#### *Momenten van toestemming*

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

- bij de binnenkomst van een melding bepaalt de centralist van de alarmcentrale of CP RB, met welke urgentie de inzet van een reddingsbrigadevoertuig noodzakelijk is
- indien er sprake is van een dringende taak krijgt het voertuig Prioriteit 1 en toestemming voor voeren van optische en geluidssignalen

- indien er sprake is van een prioriteit 2 kan er een verzoek (met redenen) gedaan worden aan de alarmcentrale of CP RB om met optische en geluidssignalen te rijden. De alarmcentrale of CP RB registreert dit
- tijdens een inzet wanneer het reddingsbrigadevoertuig met een ambulancebemanning onderweg of ter plaatse is, kan de reddingsbrigadechauffeur op verzoek van de ambulanceverpleegkundige optische en geluidssignalen gebruiken. De chauffeur blijft echter verantwoordelijk voor het besturen van het voertuig. En heeft de keuze dit wel of niet te doen. De reddingsbrigade chauffeur meldt de wijziging van prioriteit aan de alarmcentrale of CP RB. Deze zal de bevestiging registreren



## 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 definitie potentieel gevaarlijke situaties op voor het reddingsbrigadevoertuig en de andere verkeersdeelnemers. Het overtreden van verkeersregels dient met terughoudendheid te gebeuren en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat.

Algemene stelregel is dat het voertuig tot stilstand dient 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 met 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 éénrichting-verkeer 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**

- 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 strand, in bos of duin**

- rijden op het strand, in bos of duin vergt extra alertheid van de chauffeur. Er dient rekening te worden gehouden met aanwezigheid van recreanten en met name kinderen en het 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 hierna is beschreven.
- er dient hiermee extra rekening gehouden te worden in verband met snelheid, remweg en bochten

#### **5.8 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 voorrangsvoertuig 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 voorrangsvoertuig bevinden

- bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen gebeurt het inschakelen ruim voor de kruising of splitsing
- indien een voorrangsvoertuig 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)

### **5.9 Het gebruik van gele en groene 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.

Een voertuig van de reddingsbrigade kan voorzien zijn van één groene lamp. Deze groene lamp mag alleen gebruikt worden als het voertuig stilstaat. Met de groene lamp kan worden aangegeven dat het voertuig van de hoogst leidinggevende binnen de kolom is op de incident locatie.

## 6 Opleiding en bevoegdheid

Bestuurders van voorrangvoertuigen beschikken over de noodzakelijke vaardigheden en kennis om deze taken als bestuurder voorrangvoertuig uit te kunnen voeren.

De basis hiervoor is een adequate opleiding en bij- en nascholing, ontwikkeld en verzorgd door, of namens Reddingsbrigade 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 spoedrit zal rijden. Dit dient onderdeel te zijn van het inwerkprogramma.

Eisen aan de chauffeur die met O&G wil gaan rijden:

- chauffeurs zijn individueel schriftelijk aangewezen door het bestuur van de betreffende reddingsbrigade om als chauffeur van een reddingsbrigade voorrangvoertuig op te mogen treden. Het betreffende bestuur ziet erop toe dat betreffende chauffeur voldoende opgeleid en gekwalificeerd is
- chauffeurs dienen minimaal 1 jaar te beschikken over het rijbewijs B
- chauffeurs dienen minimaal te beschikken over diploma Lifeguard met specialisatie Reddingsbrigade Chauffeur of KNBRD B of KNBRD strandwacht B
- chauffeurs dienen in het bezit te zijn van de Proeve van Bekwaamheid Optische – en Geluidssignalen Reddingsbrigade Nederland of het certificaat O&G
- 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 en inwerkingtreding

Deze Brancherichtlijn is gebaseerd op de brancherichtlijnen van politie, brandweer en ambulancezorg.

Met de bestuurlijke vaststelling door Reddingsbrigade Nederland - 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.

Landelijke borging van de uitvoering van de richtlijn vindt plaats binnen de initiële opleidingen en bij- en nascholingen voor chauffeurs. Daarnaast kan Reddingsbrigade Nederland bij een inspectie nagaan hoe de brancherichtlijn is geborgd binnen de organisatie van een reddingsbrigade.

De Brancherichtlijn is opgesteld naar aanleiding van de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 waarin de reddingsbrigade is aangewezen als hulpverleningsdienst.

Deze Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade is vastgesteld op 20 Maart 2013 en treedt in werking op 01 April 2013.

Eerdere versies van een brancherichtlijn komen op dat moment te vervallen.

Deze Brancherichtlijn kan worden aangehaald als 'Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Reddingsbrigade'.