

BRANCHERICHTLIJN OPTISCHE- EN GELUIDSSIGNALLEN SPOEDEISENDE MEDISCHE HULP- VERLENING



Ambulancezorg Nederland in samenwerking met:



●
BRANCHRICHTLIJN
OPTISCHE- EN
GELUIDSSIGNALLEN
SPOEDEISENDE
MEDISCHE HULP-
VERLENING

Ambulancezorg Nederland
Versie 1.0, november 2023

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
2. Wet- en regelgeving	5
3. Toepassingsbereik	6
4. Omschrijving 'dringende taak'	7
5. Urgentiebepaling	8
5.1 Algemeen	8
5.2 Specifiek	8
5.3 Urgentie en het voeren van optische- en geluidssignalen	8
5.4 Nieuwe urgentie-indeling ambulancezorg	9
6. Autorisatie en voeren optische- en geluidssignalen	10
7. Overige signalen	11
8. Gedragscode	12
8.1 Gedragscode	12
8.2 Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden	13
8.3 Rijden met optische- en geluidssignalen in het buitenland	13
9. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing	15

INLEIDING



De Brancherichtlijn Optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening bestaat grotendeels uit afspraken die van toepassing zijn op alle hulpdiensten. In 2015 hebben de gezamenlijke hulpdiensten, politie, brandweer, defensie en ambulancezorg, een generiek deel voor de Brancherichtlijn opgesteld. Iedere hulpdienst heeft het generieke deel daar waar nodig of wenselijk met branchespecifieke afspraken aangevuld tot een eigen Brancherichtlijn. Op deze wijze is ook deze Brancherichtlijn voor de spoedeisende medische hulpverlening tot stand gekomen.

De Brancherichtlijn Optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening is opgesteld om de bestuurders van voorrangsvoertuigen binnen de spoedeisende medische hulpverlening 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 RVV90).

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) of dat roekeloos wordt gereden (artikel 5a Wegenverkeerswet 1994).

De in de Brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten zullen na een ongeval worden meegenomen in de overweging of de chauffeur door het Openbaar Ministerie wordt vervolgd.

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.

Ten opzichte van de Brancherichtlijn Optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening 2016 zijn enkele redactionele updates en wijzigingen in de tekst aangebracht. Daarnaast is de nieuwe urgentie indeling Ambulancezorg toegevoegd, en zijn de richtlijnen voor het rijden in het buitenland (m.n. België) aangepast aan de huidige wet- en regelgeving. Ten slotte is er een verwijzing toegevoegd naar het Opleidingskader Optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening, t.b.v. RR's, OvDG'en, HAP chauffeurs etc.

Vanaf de dag dat de Brancherichtlijn Optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening 2024 in werking treedt, komen alle voorgaande versies te vervallen.



2. WET- EN REGELGEVING



In de Regeling optische- en geluidssignalen 2009¹ zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische- en geluidssignalen zijn 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 1994². Tevens wordt in deze regeling het begrip 'dringende taak' uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990³ 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.

RVV artikel 29 komt erop 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 RVV artikel 50 moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangvoertuig voor laten gaan. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, geen sprake is van een voorrangvoertuig en kan geen aanspraak worden gemaakt op de hierbij behorende vrijstellingen.

In RVV artikel 30 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 RVV artikel 30, en artikel 6 Regeling optische- en geluidssignalen). In artikel 5, derde lid van de regeling optische- en geluidssignalen is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het commandovoertuig aan te geven.

RVV artikel 91 bepaalt dat bestuurders van voorrangvoertuigen mogen afwijken van de voorschriften uit het RVV, voor zover de uitoefening van de taak dit vereist. Deze Brancherichtlijn stelt de kaders voor het gebruik van deze vrijstelling. De wettelijke grondslag hiervoor ligt besloten in artikel 3 van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009.

“Deze Brancherichtlijn is een beleidsregel in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht. Wanneer in een rechtszaak wordt geoordeeld over het gedrag van een bestuurder van een voorrangvoertuig zal de rechter daarbij ook toetsen aan de inhoud van deze Brancherichtlijn.”

1. Wetten.nl - Regeling - Regeling optische en geluidssignalen 2009 - BWBR0025357 (overheid.nl)
2. Wetten.nl - Regeling - Wegenverkeerswet 1994 - BWBR0006622 (overheid.nl)
3. Wetten.nl - Regeling - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) - BWBR0004825 (overheid.nl)



3. TOEPASSINGSBEREIK



De Brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij spoedeisende medische hulpverlening die in de uitoefening van hun functie in opdracht van of met toestemming van de meldkamer ambulancezorg (MKA) gebruik maken van optische- en geluidssignalen. De Brancherichtlijn is mede van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in het kader van opleidingen of onderhoudstraining.

Binnen de spoedeisende medische hulpverlening dienen de motorvoertuigen die ingezet worden als voorrangsvoertuigen aan de volgende cumulatieve wettelijke eisen te voldoen:

- Het motorvoertuig dient te zijn voorzien van de binnen de branche voorgeschreven striping en het symbool als opgenomen in de Regeling optische- en geluidssignalen ('star of life');
- In het motorvoertuig dient een verbinding met de aangewezen MKA te zijn;
- Het motorvoertuig dient voorzien te zijn van optische- en geluidssignalen en tot het voeren daarvan op grond van artikel 29 RVV90 toestemming te hebben. De set optische- en geluidssignalen dient te voldoen aan de Regeling optische- en geluidssignalen 2009.



4. OMSCHRIJVING 'DRINGENDE TAAK'



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

- 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.

Specifiek voor de spoedeisende medische hulpverlening is het begrip 'dringende taak' nader uitgewerkt:

- De toestand van de patiënt is levensbedreigend;
- Er is een ernstig vermoeden van een levensbedreigende toestand van de patiënt;
- Er moet worden voorkomen dat de patiënt terechtkomt in een levensbedreigende toestand;
- Ter voorkoming van (ernstige) invaliditeit of ernstige gezondheidsschade.



5. URGENTIEBEPALING



5.1 Algemeen

De hulpdiensten kennen een aantal urgenties die door de centralist van de meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding.

De meldkamer beslist over de urgentie, al dan niet op aanvraag van de eenheid. De urgentie van een inzet kan worden aangepast op aangeven van de centralist van de meldkamer ambulancezorg of op verzoek van de ambulance-eenheid nadat de inzet opdracht al is verstrekt. De centralist van de meldkamer ambulancezorg registreert de wijziging van de urgentie.

5.2 Specifiek

5.2.1 Indicatiestelling en urgentiebepaling MKA

Binnen de ambulancezorg wordt op basis van indicatiestelling door de MKA, bepaald of en met welke urgentie spoedeisende medische hulpverlening nodig is. Hierbij geldt de volgende urgentie-indeling, conform de definities uit het uniform begrippenkader ambulancezorg⁴.

A0-urgentie

Een spoedeisende inzet in opdracht van de centralist meldkamer ambulancezorg in geval van zorgvragen passend bij patiënten met de meest tijdkritische zorgvragen, met uitval van vitale functies zoals (mogelijke) reanimaties en verstikking of in het geval dat dit gevaar pas na beoordeling door de ambulance-eenheid ter plaatse kan worden uitgesloten. De rit wordt *met de grootst mogelijke spoed* uitgegeven en de ambulance-eenheid dient zo snel en veilig mogelijk ter plaatse te zijn. De ambulance maakt gebruik van optische en geluidssignalen.

A1-urgentie

Een spoedeisende inzet in opdracht van de centralist in geval van acute bedreiging van de vitale functies van de patiënt of in het

geval dat dit gevaar pas na beoordeling door de ambulance-eenheid ter plaatse kan worden uitgesloten. *De rit wordt zo snel mogelijk uitgegeven* en de ambulance-eenheid dient zo snel en veilig mogelijk ter plaatse te zijn. De ambulance maakt gebruik van optische en geluidssignalen.

A2-urgentie, zonder signalen

Een inzet in opdracht van de centralist naar aanleiding van een zorgvraag waaruit blijkt dat er geen sprake is van direct levensgevaar, maar waarbij er wel sprake kan zijn van (ernstige) gezondheidsschade en de ambulance wel zo snel mogelijk ter plaatse dient te zijn.

A2-urgentie met gebruik van optische- en geluidssignalen

Een A2-inzet waarbij gebruik wordt gemaakt van optische en geluidssignalen en waarbij de status vertrek is gegeven door de ambulance-eenheid. Dit gebruik van de optische en geluidssignalen is gemeld aan de centralist en wordt door hem/haar geregistreerd.

B-urgentie, zonder signalen - Planbare Ambulancezorg

Een inzet in opdracht van de centralist van de MKA naar aanleiding van een zorgvraag zonder A1- of A2-urgentie, waarbij in de regel een tijdstip of tijdsinterval is afgesproken voor het halen of brengen van een patiënt.

5.3 Urgentie en het voeren van optische- en geluidssignalen

Motorvoertuigen mogen alleen optische- en geluidssignalen voeren indien er sprake is van een dringende taak.

De A0, A1 en A2-zorgindicaties worden gerekend tot 'dringende taak'. Dit betekent voor de voertuigen binnen de spoedeisende medische hulpverlening het volgende:

⁴. Uniform begrippenkader ambulancezorg. Ambulancezorg Nederland.

A0/A1-urgentie

Indien er sprake is van een A0 of A1 -urgentie begeeft het voertuig zich per definitie als voorrangvoertuig door het verkeer.

A2-urgentie

Indien er sprake is van een A2-urgentie, is het voertuig onder voorwaarden (zie hoofdstuk 6) geautoriseerd om zich als voorrangvoertuig door het verkeer te begeven.


B-urgentie

Indien er sprake is van B-urgentie heeft het voertuig geen autorisatie om zich als voorrangvoertuig door het verkeer te begeven.

5.4 Nieuwe urgentie-indeling ambulancezorg

Vanaf 01-07-2023 wordt gestart met de implementatie die tot 01-01-2025 zal duren.

In het onderstaande schema zijn de nieuwe urgentie codes opgenomen.

 Nieuwe of verbeterde urgentie-indeling ambulancezorg	Vergelijking: huidige urgentie-indeling	
Spoedeisende ambulancezorg	A0 Directe inzet met grootst mogelijke spoed	A1
	A1 Directe inzet met spoed	A1
	A2 Zo spoedig mogelijke inzet	A2
Niet spoedeisende ambulancezorg	B1 Gepland op bepaald tijdstip hoogcomplex	B
	B2 Gepland op bepaald tijdstip laag- /middencomplex	B
Meldkamerzorg	C1 Doorverwijzing, eventueel met inzet zorgtaxi	informele meldkamerzorg
	C2 Zelfzorgadvies	informele meldkamerzorg

De verbeterde urgentie-indeling vergeleken met de huidige urgenties.



6. AUTORISATIE EN VOEREN OPTISCHE- EN GELUIDSSIGNALLEN



Alleen voertuigen van de spoedeisende medische hulpverlening die autorisatie hebben om met optische en geluidssignalen te rijden, mogen zich als voorrangvoertuig door het verkeer begeven.

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

- Bij de binnenkomst van een melding bepaalt de MKA-centralist, met welke urgentie de inzet van de ambulance-eenheid noodzakelijk is. Indien er sprake is van een A0 of A1 -urgentie zal het voertuig in principe altijd optische en geluidssignalen voeren;
- Indien er sprake is van een A2 urgentie, zowel tijdens het aanrijden naar de patiënt of vervoer van de patiënt, kan er noodzaak zijn voor het voeren van optische en geluidssignalen. De ambulance-eenheid is dan impliciet geautoriseerd om met optische en geluidssignalen te rijden. De ambulance-eenheid meldt dit aan de MKA. De MKA registreert dit in het bedrijfsprocessensysteem;
- Wanneer het ambulancevoertuig ter plaatse is, bepaalt de ambulance-eenheid op basis van de toestand van de patiënt, evt. in combinatie met verkeerssituatie, of vervoer met optische- en geluidssignalen noodzakelijk is. De ambulance-eenheid meldt dit aan de MKA. De MKA registreert dit in het bedrijfsprocessensysteem.

Wanneer onder zeer bijzondere omstandigheden het melden aan de meldkamer niet direct kan plaatsvinden, kan door de ambulance-eenheid besloten worden om optische en geluidssignalen te voeren. Voorwaarde is dat zo snel mogelijk contact wordt opgenomen met de MKA.

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische- en geluidssignalen voert hij deze gedurende de hele rit.

Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen (tijdelijk) niet meer op zijn plaats is, is de bestuurder vrij om deze uit te zetten. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen is onwenselijk.



7. OVERIGE SIGNALLEN



In aanvulling op 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 RVV90 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.

Wanneer bij een A2 urgentie zonder gebruikmaking van optische en geluidssignalen, of een B urgentie, gebruik wordt gemaakt van een vrijstelling waarbij de kans bestaat dat het voertuig onvoldoende wordt opgemerkt door andere verkeersdeelnemers dient het gele zwaai- flits- of knipperlicht gevoerd te worden. Denk bijvoorbeeld aan het passeren van een file via de vluchtstrook.

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 voorrangvoertuig.

Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV90 is het gebruik van knipperende koplampen uitsluitend toegestaan overdag.



8. 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 de bestuurder van een voorrangsvoertuig komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie is gecreëerd door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

8.1 Gedragscode

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 km/h;
- 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/h.

Maximumsnelheid

- De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km/h 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/h.

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 tegemoetkomend verkeer;
- Bij gescheiden rijbanen waarbij een fysiek obstakel terugkeer of uitwijken naar de eigen rijrichting onmogelijk maakt, is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde

voorwaarden als hierboven benoemd, echter daarbij ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd. Dit geldt niet voor zeer korte fysieke scheidingen van enkele meters bij gevaarspunten in het wegverloop of het naderen van kruispunten (zogenoemde midden-eilanden of verkeersheuvels).

Plaats op de weg bij files

- Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook;
- 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;
- Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen de 1e⁵ en 2e rijstrook middendoor gereden.

8.2 Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden

Het gewenste gedrag voor bestuurders van voorrangvoertuigen is opgenomen in het Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden⁶. Bestuurders van spoedeisende medische hulpverleningsvoertuigen geven in de basis in hun rijgedrag uitvoering aan dit richtinggevend kader. Slechts in bijzondere situaties kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

8.3 Rijden met optische- en geluidssignalen in het buitenland

In het kader van grensoverschrijdende ambulancezorg maken Nederlandse ambulancevoertuigen in het buitenland gebruik van optische en geluidssignalen. Zij dienen zich dan te houden aan de geldende wettelijke regels uit de betreffende landen. Deze wijken op verschillende punten af van de Nederlandse regels. Kennis hiervan is noodzakelijk. Met Duitsland en België zijn hierover de volgende afspraken gemaakt.

Duitsland

Uitsluitend voertuigen van brandweer en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten die op aanvraag van de Duitse hulpverleningsdiensten in de deelstaat Noordrijn-Westfalen bijstand komen verlenen, mogen optische en geluidssignalen voeren. Dit is opgenomen in artikel 1.3 van Blaulichterlass NRW (2004)⁷. Misbruik van de optische en geluidssignalen is strafbaar in Duitsland. Voorrangvoertuigen dienen zich te houden aan de Nederlandse Brancherichtlijn.

Aandachtspunten:

Gebruik van optische- en geluidssignalen:

- Voor het gebruik van optische en geluidssignalen is altijd toestemming van de Nederlandse meldkamer nodig.

Rijden door rood licht:

- Rijden door rood licht mag alleen met Optische en geluidssignalen. Snelheid dient dusdanig te zijn dat men tijdig kan stoppen.

Overschrijden maximum snelheid:

- Het overschrijden van de maximumsnelheid is toegestaan. De snelheid dient aangepast te worden aan de omstandigheden van de weg, het verkeer en het weer. Hierbij moet dan wel met optische en geluidssignalen gereden worden en de snelheden in de Brancherichtlijn worden aangehouden.

Tegen het verkeer in rijden:

- Voorrangvoertuigen die een dringende taak vervullen zijn vrijgesteld van de regelingen uit de StVO (Strassenverkehrsordnung) waaronder eenrichtingsverkeer ook valt. Andere verkeersdeelnemers mogen hier echter nooit door in gevaar gebracht worden.

Plaats op de weg bij files:

- Bij file dient tussen rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden te worden en niet over de vluchtstrook.

België

Nederlandse voorrangvoertuigen mogen in België met optische en geluidssignalen rijden. Voorrangvoertuigen dienen zich te houden aan de Nederlandse Brancherichtlijn.

Aandachtspunten:

Gebruik van optische- en geluidssignalen:

- Voor het gebruik van optische en geluidssignalen is altijd toestemming van de Nederlandse meldkamer ambulancezorg nodig.

5. Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.
6. Bron: 20151207-IFV-Richtinggevend-kader-bijzondere-verkeersbevoegdheden.pdf (nipv.nl)
7. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=3061

Rijden door rood licht:

- Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het voorrangvoertuig het rood licht voorbijrijden met een gematigde snelheid en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

Overschrijden maximumsnelheid:

- De snelheid dient aangepast te worden aan de omstandigheden van de weg, het verkeer en het weer.

Tegen het verkeer in rijden:

- 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 tegemoetkomend verkeer.

Plaats op de weg bij files:

- Bij file dient tussen rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden te worden en niet over de vluchtstrook.



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 individueel aangewezen te zijn en voorbereid op het rijden met het specifieke voertuig.

Het is van groot belang dat een nieuwe chauffeur eerst de kennis van de theorie heeft en dit weet toe te passen in de praktijk alvorens hij de eerste spoedrit zal rijden. Dit dient onderdeel te zijn van het opleidingskader.

De rijinstructeur is WRM⁸ gecertificeerd op de categorie waarop hij instructie geeft en in het bezit van een door het IBKI⁹ afgegeven geldige OGS-plus bevoegdheidspas.

Voor ambulancechauffeurs vormen een door de branche erkende initiële opleiding¹⁰, bij- en nascholing en assessment, in dit verband een samenhangend pakket.

Voor overige chauffeurs van voorrangvoertuigen wordt verwezen naar het opleidingskader vastgesteld door het bestuur van AZN op 20 september 2023.

8. Wet Rijonderricht Motorrijtuigen

9. ibki.nl

10. www.czo.nl

BRANCHERICHTLIJNEN OPTISCHE- EN
GELUIDSSIGNALLEN SPOEDEISENDE
MEDISCHE HULPVERLENING



Ambulancezorg Nederland

Veerallee 68
8019 AE Zwolle

088 38 38 200

info@ambulancezorg.nl
www.ambulancezorg.nl