

# Brancherichtlijn optische en geluidssignalen Brandweer

## 1. Inleiding

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 Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen zij als voorrangsvuortuigen afwijken van de voorschriften van dit RVV 1990 voorzover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Deze brancherichtlijn is opgesteld om de werkgevers en het personeel van de brandweerkorpsen een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regeling inzake vooral het gebruik van de optische en geluidssignalen en de opleiding daarvoor. De inhoud van deze brancherichtlijn is niet verplichtend. Niettemin verdient het aanbeveling om zoveel mogelijk in overeenstemming met de brancherichtlijn te handelen. Zij is tot stand gekomen na veel overleg tussen het 'brandweerveld' en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In voorkomend geval zal het Openbaar Ministerie bij een (strafrechtelijk) onderzoek de in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten meewegen. De bestuurder van een brandweervoertuig 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 de brancherichtlijn en het gevolgd hebben van een chauffeursopleiding – een verkeersongeval plaatsvindt waarbij een brandweervoertuig is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (strafrechtelijk) onder-

zoek zal moeten plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval. De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten zullen in dit onderzoek worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie zal 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.

Vanzelfsprekend zal tot strafrechtelijke vervolging worden overgegaan wanneer de brandweerchauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

Het staat de werkgevers (in het algemeen de colleges van burgemeester en wethouders en de besturen van de regionale brandweren) vrij om voor hun korpsen deze brancherichtlijn aan te vullen met specifieke punten die zijn toegesneden op situaties in hun gemeente of regio. In dat geval verdient het met het oog op bijstandverlening aanbeveling dat ook de korpsen van andere gemeenten en regio's worden geïnformeerd.

## 2. Toepassingsbereik

Onder 'brandweer' wordt in de brancherichtlijn verstaan:

- a. de gemeentelijke en regionale brandweren als bedoeld in de Brandweerwet 1985;
- b. de brandweerorganisaties op burgerluchtvaartterreinen als bedoeld in artikel 2 van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen;
- c. de brandweerorganisaties op een militair terrein;
- d. de bedrijfsbrandweerorganisaties als bedoeld in artikel 13 van de Brandweerwet 1985;
- e. de bedrijfsbrandweerorganisaties die naar het oordeel van B en W van de gemeente waarin het bedrijf is gelegen voldoen aan de normen die zijn genoemd in de bijlage van deze richtlijn.

De brancherichtlijn is van toepassing op de brandweervoertuigen die uit-

rukken in opdracht van een alarmcentrale van de overheid, dan wel in het geval van een bedrijfsbrandweer, op voertuigen die na een gemelde calamiteit van deze regionale alarmcentrale toestemming hebben gekregen om zich als een voorrangsvuortuig door het verkeer te begeven.

## 3. De omschrijving van het begrip dringende taak

Een dringende taak is voor de brandweer een taak ter voorkoming of beëindiging van een voor de mens levensbedreigende situatie of van een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat. Voorts kan in uitzonderlijke gevallen ook het redden van dieren een dringende taak zijn.

Deze algemene omschrijving van het begrip dringende taak is hieronder nader uitgewerkt:

- een uitruk naar een brand, brandgevaar, of ongeval waarbij redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is, dat een mens acuut gevaar loopt;
- een uitruk naar een brand waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat al dan niet door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving bestaat;
- een uitruk na een automatische brandmelding;
- een uitruk naar een gebouw waarbij de automatische blusinstallatie in werking is getreden;
- een uitruk naar een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat een mens acuut gevaar loopt, of aanzienlijke maatschappelijke of milieuschade ontstaat.

## 4. Prioriteitstelling uitrukken

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden. De centralist van de alarmcentrale stelt als eerste de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast. De hoogst leidinggevende (bevelvoerder, officier van dienst) is bevoegd om deze prioriteit bij te stellen. Deze dient een bijstelling van de prioriteit altijd te melden aan de centralist van de

alarmcentrale. Op het moment dat een leidinggevende (de bevelvoerder of de officier van dienst) ter plaatse van het incident aanwezig is, stelt de hoogst leidinggevende de prioriteit van de uitrukkende voertuigen vast.

*Prioriteit 1 (dringende taak):*

Een uitruk waarvan de centralist van de alarmcentrale vindt dat er sprake is van een dringende taak, zoals genoemd in punt 3 van deze brancherichtlijn.

De uitrukkende voertuigen hebben toestemming van de alarmcentrale om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De bevelvoerder van een voertuig is bevoegd om te beslissen om geen gebruik te maken van deze toestemming. Wanneer de bevelvoerder daartoe besluit (er is dan dus geen sprake van een voorrangsvoertuig), zal deze dit melden aan de alarmcentrale.

*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 de brandweer verleend heeft met het oog op het uitvoeren van haar in artikel 1 van de Brandweerwet 1985 opgedragen werkzaamheden<sup>1</sup> (er is dan geen sprake van een voorrangsvoertuig).

De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de alarmcentrale om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De bevelvoerder van een voertuig is bevoegd om gebruik te maken van één of meer van de hierboven genoemde vrijstellingen voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij geen sprake is van een voorrangsvoertuig.

De bevelvoerder van een voertuig is op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid bevoegd om te beslissen dat er toch sprake is van een dringende taak en op te schalen naar een prioriteit 1 uitruk. Wanneer de bevelvoerder daartoe besluit (er is dan dus sprake van een voorrangsvoertuig), zal deze dit melden aan de alarmcentrale.

*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.

### **5. Het rijden door rood licht**

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 bruggen en spoorwegovergangen wordt niet door rood licht gereden.

### **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. De ter plaatse toegestane snelheid wordt met niet meer dan 20 km/uur overschreden.

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 50 km/uur gereden worden.

### **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 alarmcentrale, 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' uitrukken);

– de snelheid dient zodanig te zijn dat gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is.

### **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', zie hierboven), dan worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd.

Wanneer een brandweervoertuig 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 brandweervoertuig bevinden. Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen, gebeurt het inschakelen minimaal 100 meter voor de kruising of splitsing.

Wanneer een brandweervoertuig 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 b.v. niet vlak voor of na een kruising).

### **9. Gedrag als voorrangsvoertuig**

Op een rijbaan met twee rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de twee rijen voertuigen door gereden.

Op een rijbaan met drie rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de tweede en derde baan gereden.

### **10. Opleidingen en bevoegdheid**

Chauffeurs beschikken – ongeacht de prioriteitstelling van de uitruk – over het diploma van de opleiding brandweerchauffeur. Binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze brancherichtlijn moet aan deze opleidingseis worden voldaan.

voorts:

- chauffeurs zijn individueel en per voertuig schriftelijk aangewezen door of namens de commandant van de brandweer om als chauffeur van een voorrangsvoertuig op te mogen treden. Voor de categorie personenauto's kan een algemene aanwijzing op naam plaats vinden;
- chauffeurs van personenauto's dienen minimaal drie jaar rijervaring te hebben met voertuigen van deze categorie, voordat als chauffeur van een dergelijk voorrangsvoertuig opgetreden mag worden;
- de chauffeurs van andere voertuigen dienen minimaal drie jaar uitrukervaring te hebben als brandwacht, voordat als chauffeur van een dergelijk voorrangsvoertuig opgetreden mag worden.

### 11. Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten

In het bijzonder wanneer een brandweervoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer, moeten gele of blauwe zwaai- of knipperlichten gebruikt worden. Dit geldt zowel voor rijdende als voor stilstaande brandweervoertuigen. In verband met het alarmerende effect van blauwe lichten geniet het gebruik van gele lichten de voorkeur.

### 12. Inwerkingtreding

Deze brancherichtlijn wordt geplaatst in de Staatscourant en treedt in werking op 1 juli 2002.

*De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
G.M. de Vries.*

<sup>1</sup> Beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 juli 1999, nr. DPG/vv/u.99.02776.

### Bijlage

1. Een bedrijfsbrandweerkorps is een organisatie binnen een bedrijf of inrichting met het oogmerk het brandrisico te beperken door repressief op te treden bij brand, calamiteiten en hulpverlening. Deze bedrijfsbrandweer wordt 'op maat' georganiseerd voor de specifieke wensen en risico's van het bedrijf of inrichting.

De kwaliteit en kwantiteit zijn gericht op:

- a. Zelfstandig optreden bij de taken

die aan de organisatie zijn toegewezen gedurende de tijd die de overheidsbrandweer nodig heeft om de bestrijding van een brand c.q. het afhandelen van een hulpverlening/ongeval te organiseren.

- b. En het ondersteunen van de overheidsbrandweer bij haar taak het bestrijden van de brand c.q. het afhandelen van de hulpverlening/ongeval.

- c. Het treffen van regelingen voor een adequate melding van brand en ongevallen.

2. Eisen te stellen aan de commandant/het hoofd van de bedrijfsbrandweer:

- a. Heeft ten minste HBO werk- en denkniveau.

- b. Heeft aan het bedrijf gerelateerde brandweerkennis opgedaan, op het niveau van adjunct-hoofdbrandmeester. De hierbij niet relevante modules uit deze opleiding worden vervangen door bedrijfsspecifieke modules.

- c. Is binnen de organisatie werkzaam op managementniveau.

3. Eisen te stellen aan de bevelvoerder die bij repressief optreden leiding geeft aan de bedrijfsbrandweer:

- a. Heeft ten minste MBO werk- en denkniveau.

- b. Heeft ten minste een brandweeropleiding op onderbrandmeester niveau, of gelijkwaardig.

- c. Afhankelijk van de bedrijfssituatie kunnen modules die voor een repressief optreden binnen het bedrijf niet van belang zijn, worden vervangen door bedrijfsspecifieke modules en opleidingen. Het examen hiervoor dient door een erkende examencommissie worden afgenomen, waarbij de bevelvoering bij repressief optreden een essentieel onderdeel van de opleiding en het examen moet zijn.

4. Het overige personeel van de bedrijfsbrandweer moet minimaal in het bezit zijn van het rijksdiploma brandwacht.

5. De bedrijfsbrandweer moet tijdens de bedrijfsuren zodanig zijn georganiseerd dat binnen 5 minuten een eerste inzet kan worden gepleegd binnen het verzorgingsgebied van het bedrijf of de instelling. Buiten de bedrijfsuren moet een regeling zijn getroffen om een effectieve piketdienst te garanderen.

6. De bedrijfsbrandweer moet qua opleiding en training zodanig zijn georganiseerd dat naadloos kan worden samengewerkt met de overheids-

brandweer. Om dit te waarborgen moeten afspraken zijn gemaakt met de lokale overheidsbrandweertrent:

- a. Melding en alarmering

- b. Bevelvoering

- c. Werkwijze en procedures

- d. Gezamenlijk oefenen en optreden

- e. Opstellen van bestrijdingsplannen etc.

7. De bedrijfsbrandweer beschikt voor de aan haar toebedeelde taken over de noodzakelijke middelen.

8. De bedrijfsbrandweer rapporteert direct aan de directie of management.

Indien de bedrijfsstructuur dit wenselijk maakt kunnen een aantal gerelateerde taken aan de bedrijfsbrandweer worden toegevoegd, zoals preparatie, preventie en nazorg. Ook kunnen minder gerelateerde taken worden toegevoegd, zoals bewaking, salvage, onderhoud en inspectie van brandbeveiligingsinstallaties.

### Toelichting

#### 1. Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990).

Artikel 29 van het RVV1990 bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.

Op grond van artikel 29 van het RVV1990 geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere regels over de bovengenoemde optische en geluidssignalen en het gebruik ervan. In de Regeling optische en geluidssignalen (Stcrt. 1997, 242) zijn deze regels neergelegd.

In artikel 1 van deze regeling worden de diensten aangewezen die naast de politie, de brandweer en de ambulance gebruik mogen maken van optische en geluidssignalen.

Artikel 2 regelt de aanwijzing van de personen die in dienst zijn van de in artikel 1 aangewezen diensten.

Artikel 3 geeft de technische eisen van de optische en geluidssignalen die gevoerd mogen worden.

Artikel 4 regelt welke diensten welke signalen mogen voeren.

Artikel 5 regelt het gebruik van gele zwaai- en knipperlichten.

Artikel 6, 7 en 8 zijn overgangs- en slotbepalingen.

Om de brandweerkorpsen een handreiking te bieden bij het op een verantwoorde wijze toepassen van de desbetreffende regelgeving is deze brancherichtlijn opgesteld.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op de uitrukkende brandweervoertuigen die optische en of geluidssignalen voeren. Alleen voertuigen die zowel blauwe zwaai- of knipperlichten als een 2- of 3- tonige hoorn voeren zijn voorrangsvoertuigen.

Voertuigen die alleen blauw zwaai- of knipperlicht voeren zijn geen voorrangsvoertuigen, en hebben dus ook niet de daarbij behorende bevoegdheden!

Deze brancherichtlijn geeft de algemene richtlijnen die voor alle brandweerkorpsen van toepassing zijn. Deze richtlijnen kunnen door de werkgevers nog nader aangevuld worden door brandweerkorps-specifieke richtlijnen.

Het gebruik van optische en geluidssignalen dient zodanig plaats te vinden dat artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 (en alle andere wet- en regelgeving) niet overtreden wordt. Dit artikel stelt onder andere dat het verkeer niet in gevaar mag worden gebracht.

Voorrangsvoertuigen hebben geen recht om voorrang te nemen. Het overige verkeer moet hen voor laten gaan.

Wanneer Nederlandse brandweervoertuigen in het buitenland optische en geluidssignalen voeren, dienen zij zich volgens de wetgeving in het betreffende land te gedragen. Deze wetgeving kan op essentiële punten afwijken van de Nederlandse wetgeving. Kennis van deze wetgeving is derhalve noodzakelijk. Zo is het in België verplicht om voor rood licht altijd eerst te stoppen alvorens door te rijden.

## 2. Toepassingsbereik

Deze brancherichtlijn is niet van toepassing op voertuigen van brandweerpersoneel dat na alarmering (in voertuigen die geen optische en geluidssignalen voeren) naar de brandweerkazerne komt. Voor deze categorieën voertuigen gelden de ver-

keersregels die ook voor al het overige verkeer gelden.

Met de omschrijving van het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt in feite aangeduid welke (bestuurders van) motorvoertuigen ten dienste van de brandweer bevoegd zijn om de bijzondere optische en geluidssignalen te gebruiken (art. 29 van het RVV 1990).

Ten aanzien van de militaire brandweren worden door het ministerie van Defensie dezelfde normen gesteld als die welke door het Netwerk Bedrijfsbrandweren van de NVBR voor bedrijfsbrandweren zijn opgesteld (zie hieronder).

Bedrijfsbrandweerorganisaties als bedoeld in artikel 13 van de Brandweerwet 1985 zijn de bedrijfsbrandweren van bedrijven die door B en W zijn aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. Bij hun aanwijzing hebben B en W eisen inzake het personeel en materieel gesteld.

Ten aanzien van de overige bedrijfsbrandweren is bepalend dat zij voldoen aan de normen die zijn genoemd in de bijlage van deze richtlijn. Deze normen zijn gelijk aan de 'kwaliteitseisen' voor bedrijfsbrandweren die door het Netwerk Bedrijfsbrandweren van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding zijn opgesteld om lid te kunnen worden van dit Netwerk. Zij betreffen onder meer de taak van de desbetreffende organisatie, de opleiding van leidinggevend en het overig personeel en de samenwerking met de overheidsbrandweer. Uit de opsomming moge blijken dat louter bedrijfshulpverleningsorganisaties niet aan de normen voldoen. Deze door 'het veld' opgestelde normen zijn op zich niet verplichtend, maar het al dan niet eraan voldoen heeft wel consequenties in het kader van deze richtlijn. Anderzijds hoeft het feit dat een bedrijf/bedrijfsbrandweer geen lid is van het Netwerk Bedrijfsbrandweren niet te betekenen, dat niet aan de normen zou worden voldaan. Het lidmaatschap is namelijk niet verplicht. Het verdient aanbeveling dat in voorkomend geval B en W en het bedrijf zich laten adviseren door de commandant van de gemeentelijke of regionale brandweer over de vraag of de desbetreffende organisatie voldoet aan de genoemde normen.

## 3. De omschrijving van het begrip dringende taak

De omschrijving van het begrip dringende taak is overgenomen van de in ontwikkeling zijnde vernieuwing van de Regeling optische en geluidssignalen. De algemene definitie van het begrip dringende taak is ook van toepassing op de voorrangsvoertuigen van de andere hulpverleningsdiensten. Voor de brandweer is deze definitie nader uitgewerkt.

In dit punt 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 de schade van een brand of ongeval aanzienlijk beperkt kan worden door het zo snel mogelijk ingrijpen van de brandweer.

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

- containerbranden, waarbij geen direct gevaar is voor overslag naar een ander object;
- ongevallen waarbij de schade niet verminderd wordt door een snelle opkomsttijd van de brandweer, zoals het verwijderen van een boom die op een auto zonder inzittenden gevallen is;
- ritten in verband met opleiding en oefeningen;
- uitrukken waarbij dieren gered moeten worden. Het redden van dieren is natuurlijk wel een taak van de brandweer, maar wordt in zijn algemeenheid niet gezien als een dringende taak. De reden hiervoor is de afweging van het risico op persoonlijk letsel in verhouding tot het belang van het redden van dieren. 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.

## 4. Prioriteitstelling uitrukken

Om de meldingen in groepen in te delen is uitgegaan van een indeling in 3 prioriteiten.

De alarmcentrale is bij uitsteking de instantie die in staat is om aan de hand van een melding 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.

De centralist van de alarmcentrale stelt de prioriteit van de eerst uitrukende voertuigen vast.

De informatie die van belang is voor het bepalen van de prioriteit dient door de centralist aan de bevelvoerder gemeld te worden, zodat deze op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid in kan schatten of de juiste prioriteit gekozen is.

Vanwege opleiding en ervaring wordt uitgegaan van een bevelvoerder van een eerste uitrukvoertuig op het niveau van minimaal onderbrandmeester.

Op het moment dat een leidinggevende van de brandweer ter plaatse aanwezig is (een bevelvoerder of een officier van dienst), bepaalt de hoogst leidinggevende de prioriteit van de uitrukkende voertuigen.

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 brandweer.

Bij prioriteit 1 heeft de centralist de inschatting gemaakt dat er sprake is van een dringende taak en heeft een uitrukkend voertuig toestemming om zich als voorrangvoertuig door het verkeer te begeven. Op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid kan de bevelvoerder van een voertuig besluiten om geen gebruik te maken van deze toestemming. Vanwege de registratie dient deze dit aan de alarmcentrale te melden.

Bij prioriteit 2 heeft de centralist de inschatting gemaakt dat er geen sprake is van een dringende taak en derhalve wordt niet uitgerukt als voorrangvoertuig. Niettemin kan het nodig zijn om gebruik te maken van de vrijstelling die de minister van Verkeer en Waterstaat aan de brandweer verleend heeft. Wanneer het voertuig een potentieel obstakel vormt moet in dat geval geel of blauw zwaai- of knipperlicht als obstakelverlichting gevoerd worden. Hierbij kan bij voorbeeld gedacht worden aan werkzaamheden op of langs de openbare weg.

Wanneer de bevelvoerder van een

voertuig (op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid) van mening is dat er toch sprake is van een dringende taak dient deze dit aan de alarmcentrale te melden. In overleg met de centralist bepaalt de bevelvoerder of er wel of niet opgeschaald wordt naar een prioriteit 1 uitruk. De melding aan de alarmcentrale is van belang voor de toetsing die de korpsleiding achteraf kan uitvoeren.

Bij prioriteit 3 heeft de centralist inschatting gemaakt dat er geen dringende taak is, en dat het tevens niet nodig is om gebruik te maken van de vrijstelling die aan de brandweer verleend is. Het voertuig dient zich aan alle verkeersregels te houden die ook voor de ander weggebruikers gelden.

### **5. Het rijden door rood licht**

Uit onderzoek blijkt dat de ernstigste ongevallen met voorrangvoertuigen plaats vinden bij het door rood licht rijden van voorrangvoertuigen. 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 maximumsnelheid van 20 km/uur toe te passen. Uiteraard dient altijd de nodige voorzichtigheid te worden betracht.

Om discussies over de snelheid waarmee gereden is te voorkomen wordt de korpsen geadviseerd ongevalsregistratiesystemen in uitrukvoertuigen te monteren. Deze systemen registreren onder andere de gereden snelheid direct voorafgaande aan een botsing.

De situaties bij het passeren van spoorwegoverwegen lijken soms op het door rood licht rijden bij verkeerslichten. De snelheid van het treinverkeer kan echter zodanig hoog zijn en de afstand waarover de spoorbaan te overzien is zodanig klein dat een en ander tot onacceptabele risico's zou kunnen leiden. Vanwege bovengenoemde reden ontraadt de richtlijn om door rood licht te rijden bij spoorwegovergangen.

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. Steeds meer bruggen worden ook automatisch bediend.

### **6. Maximumsnelheden**

Op grond van artikel 91 van het RVV1990 mogen voorrangvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV1990, voorzover dit

noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak. Als gevolg hiervan gelden er in principe dan ook geen maximumsnelheden meer voor voorrangvoertuigen. 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**

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**

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. Op dat moment is dus geen sprake meer van een voorrangvoertuig.

### **9. Gedrag als voorrangvoertuig**

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

### **10. Opleidingen en bevoegdheid**

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 brandweerchauffeurs. De basis hiervoor is een adequate opleiding. In dit geval de opleiding brandweerchauffeur die afgesloten is met een examen uit de modulaire opleidingsstructuur. In deze opleiding wordt gewezen op de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het aanrichten van schade/ letsel tij-

dens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op de bijzondere signalen en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder. Overigens zal te zijner tijd een opleiding voor brandweerchauffeur wettelijk verplicht worden gesteld. In deze brancherichtlijn is geen gelijkwaardigheidsclausule voor de opleiding brandweerchauffeur opgenomen. Wanneer men over een gelijkwaardig diploma of certificaat beschikt kan voor een deel of de gehele opleiding een vrijstelling gevraagd worden. Dit is in de modulaire opleidingsstructuur van de brandweer een gangbare werkwijze.

#### **11. Het gebruik van gele zwaai- of knipperlichten**

De Regeling optische en geluidssignalen regelt eveneens het gebruik van het gele zwaai- of knipperlicht. Brandweervoertuigen 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.

De Regeling optische en geluidssignalen de noemt 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 brandweervoertuig tijdens een 'prioriteit 2' uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer moeten zowel rijdende als stilstaande brandweervoertuigen gele of blauwe zwaai- of knipperlichten voeren. Ondanks het eventueel voeren van blauwe zwaai- of knipperlichten is in dit geval geen sprake van een voorrangsvoertuig (omdat niet gelijktijdig de geluidssignalen gevoerd worden).

#### **12. Inwerkingtreding en evaluatie**

De richtlijn zal met de toelichting worden geplaatst in de Staatscourant en treedt in werking op 1 juli 2002.

Voor de opleidingseis betreffende de module brandweerchauffeur wordt de overgangstermijn gesteld op vijf jaar. Dat wil zeggen dat brandweerchauffeurs binnen vijf jaar na de

bovengenoemde datum van inwerkingtreding van deze brancherichtlijn in het bezit zouden moeten zijn van het diploma van de opleiding brandweerchauffeur. Het is overigens mogelijk dat binnen deze periode een wettelijke verplichting tot het beschikken over het diploma van de opleiding brandweerchauffeur in het leven wordt geroepen. Uiteraard geldt dan alleen die wettelijke verplichting.

De richtlijn zal twee jaar na het in werking treden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld worden. Het bijstellen van deze richtlijn zal eerder plaatsvinden als de desbetreffende wet- en regelgeving voor de toepassing waarvan deze richtlijn een handreiking biedt, binnen een termijn van twee jaar gewijzigd wordt.

*De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
G.M. de Vries.*