



CDS-Instructie 441/04

Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen

Ministerie van Defensie (BR-OGS-MinDef)

Naam:	CDS-Instructie 441/04
Titel:	Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Ministerie van Defensie (BR-OGS-MinDef)
Datum:	01 december 2022
Eigenaar:	BS/DS/Souschef Logistiek
(proces)Domein:	Verplaatsingen en Transport (Movement)
Functiegebied:	Regelgeving
Doelgroep:	CZSK, CLAS, CLSK, DOSCO, DMO, BS en KMar, voor zover zij valt onder de aansturing van de CDS
Trefwoorden:	Brancherichtlijn Optische- en geluidssignalen Voorrangvoertuigen
Veiligheidsstatus:	Ongerubriceerd
Relaties:	<ol style="list-style-type: none">1. MP 11-70/100 Verkeersregeling Defensie2. DP 40-10/1400 Regeling rijvaardigheid en rijbevoegdheid
Opmerkingen:	<ol style="list-style-type: none">1. Vervangt DP 40-10/1500 Regeling Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen (BS2015017035).2. Vervangt Nota Verlenging DP 40-10/1500 (BS2021004424)
Archiefnummer:	BS2022030767

Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Ministerie van Defensie

Deze CDS-Instructie bevat de Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen (OGS) Ministerie van Defensie conform het bepaalde in artikel 3, tweede en derde lid, van de Regeling Optische- en geluidssignalen (ROGS) 2019 juncto artikel 5 eerste lid, van de Verkeersregeling Defensie:

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Toepassingsbereik.....	4
3.	Wet- en regelgeving	4
4.	Omschrijving dringende taak	5
5.	Prioriteit meldingen	5
6.	Toestemming en gebruik optische- en geluidssignalen	5
7.	Het gebruik van overige signalen.....	6
8.	Gedragscode bestuurder	6
9.	Vaardigheidseisen bestuurder	8
10.	Opleiding, applicatie en aanwijzing	8
11.	Gebruik van optische- en geluidssignalen in het buitenland.....	9
12.	Afwijken van deze Brancherichtlijn	9

Algemeen

1. Het staat hoofden van defensieonderdelen vrij om eigen Voorschriften¹ op te stellen die niet in strijd zijn met deze Instructie.
2. Dit betreft Voorschriften die betrekking hebben op specifieke taakstellingen van bepaalde eenheden. Indien hoofden van DO'n van deze bevoegdheid gebruik maken, dienen zij de CDS hierover te informeren middels een Nota.
3. De CDS draagt er zorg voor dat op het Publicatieportaal op het Intranet van Defensie een actueel overzicht wordt bijgehouden van deze Nota's, inclusief de onderliggende hierboven genoemde Voorschriften.
4. Vragen, opmerkingen en of voorgestelde wijzigingen, kunnen vanuit het betreffende defensieonderdeel worden aangeboden aan de CDS², die de DO'n hierbij zal betrekken.
5. Deze Instructie zal 3 (drie) jaar na datum van publicatie worden geëvalueerd door de CDS in samenspraak met de DO'n.

¹ Conform A/SG-001.

² Sectie Movement & Transport van de CDS/SCLOG.

1. Inleiding

- Onder *defensievoertuig* in de zin van deze Instructie wordt bedoeld: een voertuig toebehorende aan of ingezet door Defensie³.
- Onder *hulpverleningsvoertuig* in de zin van de Instructie wordt bedoeld: een voertuig bedoeld art. 6 van de Regeling Optische- en geluidssignalen 2009 (ROGS 2009).
- Onder *voorrangsvoertuig* in de zin van deze Instructie wordt bedoeld: een defensievoertuig van een nood- of hulpdienst die aangewezen zijn door de Minister van Defensie, die een dringende taak uitvoert, en speciale optische- en geluidssignalen⁴ voert ten teken dat het overige verkeer dit voorrangsvoertuig moet laten voorgaan.
- Onder *instructie* in de zin van deze Instructie wordt bedoeld: theorie-, praktijkonderwijs en trainingen, inclusief toetsing en examens⁵.
- Onder *meldkamer* in de zin van deze Instructie wordt mede verstaan: de leidinggevende die toestemming heeft gegeven voor inzet van optische- en geluidssignalen.

De onderhavige Brancherichtlijn geeft uitvoering aan het gestelde in artikel 5 eerste lid, van de Verkeersregeling Defensie, dat bepaalt dat op bestuurders van hulpverleningsvoertuigen van Defensie de Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Ministerie van Defensie van toepassing is.

Deze Brancherichtlijn is opgesteld conform artikel 3, tweede en derde lid, van de ROGS 2009.

Deze Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Ministerie van Defensie is opgesteld om de bestuurders van voorrangsvoertuigen 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 defensievoertuigen. Voor de bestuurders van genoemde defensievoertuigen is de inhoud van deze Brancherichtlijn verplichtend en dient men in overeenstemming daarmee te handelen.

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk en civielrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische- en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht of onnodig wordt gehinderd (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994).

De in deze Brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten kunnen na een ongeval in de afweging van het Openbaar Ministerie worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie kan in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken bestuurder de maatschappij onder druk van grote spoed, als hulpverlener ten dienste was. Het Openbaar Ministerie kan tot strafrechtelijke vervolging overgaan wanneer de bestuurder gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een overtreding van de verkeerswetgeving. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid dat een civielrechtelijke procedure wordt opgestart door partijen (een onrechtmatige daad kan een plicht tot schadevergoeding opleveren).

³ Deze definitie sluit aan op het gestelde in artikel 4 van de Wegenverkeerswet 1994, waarin gesproken wordt van voertuigen, voor zover die worden gebezigd ten behoeve van de strijdkrachten. In deze en andere Instructies wordt ook de term militair motorrijtuig gebruikt en deze valt ook onder het begrip 'defensievoertuigen'.

⁴ Als bedoeld in art. 5, eerste lid onder 1 en 5 van het ROGS 2009.

⁵ Dit omvat alle aspecten van rijonderricht, gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om aan het verkeer deel te nemen als bestuurder van een defensievoertuig, waarvoor een rijbewijs is vereist.

2. Toepassingsbereik

Deze Brancherichtlijn geldt voor hulpverleningsdiensten die met optische- en geluidssignalen mogen rijden. Onderstaande diensten van het Ministerie van Defensie zijn aangewezen in de ROGS 2009⁶:

1. de Koninklijke Marechaussee, alsmede andere door de Minister van Defensie aangewezen bijstandseenheden;
2. de militair geneeskundige dienst, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de Wet ambtenaren defensie⁷;
3. de explosievenopruimingsdiensten van het Ministerie van Defensie;
4. de brandweerdiensten van het Ministerie van Defensie;
5. het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid, ten behoeve van het verrichten van metingen bij stralingsincidenten;
6. het Advies en Assistentieteam en de Detectie, Identificatie en Monitoring groep van de Chemische, Radiologische en Nucleaire (CBRN) Responscapaciteit.

Deze Brancherichtlijn is van toepassing op de bestuurders van defensievoertuigen in gebruik bij bovengenoemde hulpverleningsdiensten die in de uitoefening van hun functie bij inzet, in opdracht van of met toestemming van de meldkamer, alsmede voor instructie, gebruik maken van optische- en geluidssignalen.

Voorts is deze Brancherichtlijn van toepassing op de eenheden aan wie door het daartoe bevoegde gezag vrijstelling is verleend van het RVV 1990.

Op de datum van inwerkingtreding van deze Brancherichtlijn zijn dat:

1. de Koninklijke Marechaussee (KMar);
2. de Unit Interventie Mariniers (UIM);
3. het Korps Commandotroepen (KCT);
4. de Militaire Inlichtingen en Veiligheidsdienst (MIVD);
5. het Chemische, Biologische, Radiologische, Nucleaire en elektronische (CBRNe).

Daarnaast moet de omschrijving van de dringende taak en de gedragscode in deze Brancherichtlijn ook gezien worden als de maximaal toelaatbare grens voor het mogen afwijken van de algemeen geldende verkeersregels. Een afwijking van deze Brancherichtlijn en ook van een geldende vrijstelling RVV 1990, moet ingegeven zijn door zeer bijzondere situaties waarin de opgedragen taak wordt uitgevoerd en moeten door de bestuurder kunnen worden uitgelegd.

Voor de bestuurders van onopvallende defensievoertuigen in gebruik bij de aangewezen bijstandseenheden⁸ die worden ingezet voor de uitvoering van specifieke onopvallende politietaken en die door hun uitvoering en inrichting niet kunnen worden aangemerkt als voorrangsvoertuigen, geldt dat de inhoud van deze Brancherichtlijn verplichtend is, naast de voor de betreffende eenheid verleende vrijstellingen verplichtend zijn en men in overeenstemming daarmee dient te handelen.

3. Wet- en regelgeving

In de ROGS 2009 zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische- en geluidssignalen is toegestaan. Ook de technische eisen die gesteld zijn aan de bijzondere signalen zijn neergelegd in de ROGS 2009.

De ROGS 2009 is gebaseerd op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994. Tevens wordt in deze regeling het begrip 'dringende taak' uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990 uitgelegd en zijn de in het derde lid genoemde voorschriften, betreffende het blauwe zwaai- flits- of knipperlicht opgenomen eisen uitgewerkt. Voorts is het voeren van het in artikel 30 RVV 1990 genoemde groene of gele

⁶ Artikel 1, tweede lid ROGS 2009.

⁷ Thans is de MGD nog opgenomen als hulpverleningsdienst in de ROGS 2009, op verzoek van de MGD is haar verwijdering uit de ROGS aan I&W verzocht. Na verwijdering is voor defensievoertuigen, aangemerkt als militair gewondentransportvoertuig, het gebruik van OGS niet meer in Nederland op de openbare weg toegestaan. Het is dan nog toegestaan voor herkenning van het voertuig tijdens inzet in het uitzendgebied ter uitvoering van annex 1 bij protocol 1 van de conventie van Geneve (*chapter III, Article 6 en 7*). De opgedragen O&IT binnen het gereedstellingsproces kan dan ook niet meer plaats vinden op de openbare weg in Nederland, maar slechts op eigen terrein.

⁸ Op aanvraag van de eenheid vastgesteld middels een Nota namens de CDS.

zwaai- flits- of knipperlicht nader uitgewerkt in deze regeling. Tot slot is in paragraaf 2 van deze Instructie bepaald dat er een brancherichtlijn door de branches moet zijn opgesteld.

Artikel 29 RVV 1990 komt erop neer dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten⁹ een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Daarbij moet het gaan om levensbedreigende situaties of een ernstige verstoring van de openbare orde waardoor directe en snelle inzet noodzakelijk is. Deze optische- en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Volgens artikel 50 RVV 1990 moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, géén sprake is van een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangsregels moet houden.

In artikel 30 RVV 1990 wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. Ten aanzien van het gele licht gaat het om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 30 RVV 1990, jo artikel 5, tweede lid ROGS 2009). In artikel 5, derde lid ROGS 2009 is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het commandovoertuig aan te geven.

4. Omschrijving dringende taak

In artikel 2 van de ROGS 2009 is de volgende omschrijving van het begrip 'dringende taak' opgenomen:

1. Een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;
2. Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
3. Een ernstige verstoring van de openbare orde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

Het voeren van optische- en geluidssignalen is dus niet geoorloofd bij "gewone haast", "agenda-technische redenen" of voor het gemak en het mag ook geen automatisme zijn. Steeds dient te worden afgewogen, ook tijdens de rit, of (nog) sprake is van een 'dringende taak'. Steeds aan- en uitzetten is echter ook niet wenselijk. De verkeersveiligheid kan maken dat kortstondig de optische- en geluidssignalen uit moeten worden gezet, bijvoorbeeld bij het passeren van paarden.

5. Prioriteit meldingen

De meldkamer beslist over de prioriteitsstelling. De hulpverleningsdiensten kennen een aantal prioriteiten die door meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding. Een eenheid mag de meldkamer verzoeken aan een melding een andere prioriteit toe te kennen.

Bij een lager geprioriteerde melding kan de situatie wijzigen, waardoor een directe en snelle inzet toch geboden is en dus opschaling naar een hogere prioriteit nodig is. Anderszins kan er zich een situatie voor doen dat er bij een hoog geprioriteerde melding omstandigheden zijn die de meldkamer doet besluiten om af te schalen.

6. Toestemming en gebruik optische- en geluidssignalen

Het gebruik van optische- en geluidssignalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de meldkamer. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een 'dringende taak'. De verleende toestemming wordt geregistreerd. Het verlenen van toestemming tot het voeren van de optische- en geluidssignalen gebeurt afzonderlijk van de prioritering van de melding.

De bestuurder beslist zelf of hij vervolgens daadwerkelijk gebruik maakt van de verkregen toestemming tot het voeren van optische- en geluidssignalen. Daarbij weegt hij nogmaals de situatie en omstandigheden. Hij is als bestuurder immers (eind)verantwoordelijk.

⁹ Zie paragraaf 2 hierboven.

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische- en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit. Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische- en geluidssignalen niet meer op zijn plaats is, en zijn signalen uitzet, dan vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrangvoertuig. De verkeersveiligheid kan echter maken dat het kortstondig uitzetten van de optische- en geluidssignalen wenselijk is, bijvoorbeeld bij het passeren van paarden.

Als blijkt, dat de bestuurder van een defensievoertuig gebruikmaakt van optische- en geluidssignalen, terwijl aan hem geen toestemming is verleend, gebiedt de meldkamer de betreffende bestuurder het gebruik van optische- en geluidssignalen te beëindigen.

Vrijstelling melding aan meldkamer

Van de verplichting tot melding vooraf aan de meldkamer zijn onder meer vrijgesteld:

1. Aanhoudings-, ondersteunings- en observatieteams;
2. Eenheden belast met persoonsbeveiliging en beveiligd transport;
3. Eenheden belast met (on)opvallende surveillance;
4. Eenheden belast met verkeerstechnische begeleiding.

Door de eenheden die vrijgesteld zijn tot melding vooraf aan de meldkamer dient achteraf een registratie te worden opgemaakt waarin de afwijking van deze Brancherichtlijn en de toedracht worden opgenomen.

7. Het gebruik van overige signalen

Naast het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht zijn de hulpdiensten ook gerechtigd om andere bijzondere signalen te voeren, te weten;

1. geel zwaai-, flits- of knipperlicht,
2. groen zwaai-, flits- of knipperlicht,
3. knipperende koplampen.

- Ad 1.) Ingevolge artikel 30 RVV 1990 en artikel 6, eerste lid onder a van de ROGS 2009 moet het gele zwaai-, flits- of knipperlicht worden gebruikt als de kans bestaat dat het defensievoertuig, tijdens werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg, niet op tijd door andere weggebruikers wordt opgemerkt.
- Ad 2.) Daarnaast mogen defensievoertuigen uitgerust zijn met een groen zwaai-, flits- of knipperlicht. In werking geeft dit groene licht aan dat dit het commandovoertuig van de hulpdienst betreft. Het groene licht mag alleen stilstaand gevoerd worden.
- Ad 3.) Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV 1990 is het gebruik van knipperende koplampen uitsluitend overdag toegestaan.

8. Gedragscode bestuurder

Defensievoertuigen met optische- en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangvoertuig dient zich daarom bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is. Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke, ook voor de buitenwacht¹⁰ herkenbare, gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties. Deze Brancherichtlijn wordt daarvoor ook extern gepubliceerd.¹¹

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 (veiligheid van bestuurder en andere verkeersdeelnemers) en het beoogde doel (de hulpverlening ingeval van levensbedreigende situaties en inzet ten behoeve van een ernstige verstoring van de openbare orde).

¹⁰ Multidisciplinair afgestemd begrip.

¹¹ Zie onder andere het MP-portaal en op www.nipv.nl

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 bijvoorbeeld 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 en de bestuurder te allen tijde alert dient te zijn. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig dient beheerst te zijn.

Kruispunten

Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zo nodig gestopt.

Rood licht

Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode (stop)licht niet genegeerd en mag dus niet worden doorgereden.

Vluchtstrook

Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km per uur.

Maximumsnelheid

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor defensievoertuigen ≤ 5000 kg Toegestane Maximum Massa (TMM). Voor defensievoertuigen > 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km.¹²

Tegen het verkeer inrijden

Tegen het verkeer inrijden is bij *niet-gescheiden* rijbanen 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 en geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoetkomend verkeer.

Bij *gescheiden* rijbanen is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd.

Plaats op de weg bij files

1. Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangsvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
2. Indien de vluchtstrook niet beschikbaar is, wordt bekeken of er een mogelijkheid bestaat middels afkruisen door de wegbeheerder tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
3. Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen rijstrook 1 en 2 (vanuit de bestuurder links gezien) middendoor gereden.

Afgesloten wegvak of tunnel bij onderhoud

1. Wegvak: de optische- en geluidssignalen voert men gedurende het hele afgesloten wegvak. Een afgesloten wegvak passeert men met gepaste snelheid, maar maximaal met 50 km/uur. Ook na het passeren van de feitelijke werkzaamheden.
2. Tunnel: de optische- en geluidssignalen voert men tot de eerste meters in de tunnel. Daarna schakelt men de geluidssignalen uit. De optische signalen blijven aan. Daar waar in de tunnel werkzaamheden zijn (mensen aanwezig zijn, materiaal staat of voertuigen staan) passeert men met gepaste snelheid, maar maximaal 20 km/uur. Daar waar geen werkzaamheden zijn (mensen aanwezig zijn, materiaal staat of voertuigen staan) geldt

¹² Zie artikel 3, vierde lid onder c ROGS 2009. De differentiatie naar gewicht is i.v.m. extra veiligheid aan deze Brancherichtlijn toegevoegd.

en maximumsnelheid van 50 km/uur. Hierbij is men wel verplicht om in het midden van de tunnelbuis te rijden. Bij het uitrijden van de tunnel worden de geluidssignalen weer ingeschakeld. Na het verlaten van de afgesloten tunnelgebied vervallen de bovenstaande snelheidsbeperkingen.

9. Vaardigheidseisen bestuurder

De bestuurders van defensievoertuigen in gebruik bij hulpverleningsdiensten zoals omschreven in paragraaf 2 in de uitoefening van de aan hen opgedragen taken, en die daarbij mogen afwijken van de algemeen geldende verkeersregels (als voorrangvoertuig of op basis van een geldende vrijstelling RVV 1990), dienen hiertoe opgeleid en vervolgens getraind te zijn om de juiste rijvaardigheden op te doen en te behouden.

De aan te leren competenties voor de rijopleidingen en trainingen worden per eenheid vastgesteld door de commandant van de betreffende eenheid in samenspraak met tenminste de commandant Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (C-OTCRij) als verantwoordelijke voor rijopleidingen en rijtrainingen. Onderhoud van deze competenties geschiedt door middel van de specifiek voorgeschreven applicatietraining of een daarmee gelijkgestelde bijscholing zoals vastgelegd in het betreffende compendium/opleidingsdocument van de commandant van de betreffende eenheid.

De hierboven genoemde bestuurders krijgen in het kader van hun opleiding en training door het OTCRij een speciale instructie, waarin ten minste gewezen wordt op onder andere de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op het gebruik van de optische- en geluidssignalen bij daglicht en bij duisternis en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder.

Met het inregelen van deze opleidingen draagt het Ministerie van Defensie vanuit 'goed werkgeverschap' aan het beperken van de risico's die samenhangen met het besturen van een hulpverleningsvoertuig.

10. Opleiding, applicatie en aanwijzing

C-OTCRij is verantwoordelijk voor alle rijopleidingen van Defensie en draagt zorg voor de uitgifte van de militaire rijbewijzen en vereiste kwalificaties voor militaire rijvaardigheid en rijbevoegdheid. In zijn rol als opleidingsmakelaar bij uitbesteding van (militaire) rijopleidingen, draagt hij zorg voor de erkenning van de betrokken externe opleiders en de bijbehorende opleidingsdocumenten en certificering.

De specifieke opleidingen, bijscholingen en applicaties voor de te behalen en behouden kwalificaties zijn opgenomen in de opleidingscatalogus van de verantwoordelijke opleidingscentra van de in paragraaf 2 genoemde hulpdiensten. Deze dienen betrokken te worden in het opleidings- en individuele trainingsproces van de betreffende eenheid en treden in voorkomend geval op als adviseur van de C-OTCRij.

Voor de bestuurders benoemd in deze Brancherichtlijn gelden ten minste de volgende bekwaamheidseisen:

1. Voorrangvoertuig.
De frequentie van de applicatie is minimaal 1 x per 3 jaar.
2. Onopvallend defensievoertuig conform de geldende Vrijstelling RVV 1990.
De frequentie van de applicatie is minimaal 1 x per 2 jaar.

Instructie met optische- en geluidssignalen

Tijdens instructie wordt aandacht besteed aan het op de openbare weg rijden met optische- en geluidssignalen. Voorafgaand aan een instructierit meldt de cursist of de rijinstructeur of rijexaminator zich bij de meldkamer voordat gebruik gemaakt gaat worden van optische- en geluidssignalen. De toestemming van de meldkamer moet voor iedere instructierit apart worden verkregen waarin op de openbare weg de instructie in het besturen van een voorrangvoertuig wordt gegeven. De meldkamer moet per (voorgenomen) instructierit afwegen of er toestemming kan worden gegeven. Met de meldkamer worden afspraken gemaakt over de te rijden route tijdens de instructierit.

Deze instructieritten met gebruik van optische- en geluidssignalen zijn uitsluitend toegestaan onder toezicht van een door C-OTCRij aangewezen rijinstructeur of rijexaminator, in het bezit van de vereiste certificering en alleen in een motor- of defensievoertuig uitgerust met

dubbele bediening, met uitzondering van een motorfiets. Bij het rijden van deze instructieritten moet bovendien worden voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in de betreffende vrijstelling RVV 1990, bijbehorende opleidingsdocumenten en overige voorschriften.

11. Gebruik van optische- en geluidssignalen in het buitenland

Toepassingsbereik binnen het Koninkrijk der Nederlanden

Het gestelde in deze Brancherichtlijn is niet van toepassing op bestuurders van defensievoertuigen in de andere landen van het Koninkrijk der Nederlanden, te weten Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Bestuurders van defensievoertuigen in Caribisch Nederland, te weten Bonaire, Sint Eustatius en Saba, zijn wel gehouden aan het gestelde in deze Brancherichtlijn.

Grensoverschrijdende inzet naar Duitsland of België¹³

Het reguleren van optische- en geluidssignalen is niet op Europees niveau geregeld, maar is net als de voertuigeisen, overgelaten aan de lidstaten. Andere lidstaten mogen geen eisen stellen aan Nederlandse defensievoertuigen in gebruik bij de hulpverleningsdiensten genoemd in paragraaf 2.

Voor de verkeersveiligheid en in het kader van aansprakelijkheid, is het van belang dat Nederlandse bestuurders van voorrangsvoertuigen, die werkzaam zijn in de grensstreek, op de hoogte zijn van de gedragsregels in Duitsland of België.

Voor het gebruik van optische- en geluidssignalen in het buitenland vergewist de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich vooraf van de daar geldende regelgeving en handelt op aanwijzingen van de meldkamer.

Tijdens inzet in het kader van missies vanuit de CDS

Voor het gebruik van optische- en geluidssignalen bij inzet in het kader van een missies vanuit de CDS, wordt door tussenkomst van de Directie Operaties van de CDS voorafgaand aan de missie, aandacht besteed aan de geldende afspraken in het betreffende *Memorandum Of Understanding* of andere internationale overeenkomsten, die voor de inzet relevant zijn voor bestuurders van hulpverleningsvoertuigen.

12. Afwijken van deze Brancherichtlijn

In het kader van de uitoefening van de opgedragen taak is het de individuele Defensie-ambtenaar in bijzondere situaties toegestaan om af te wijken van deze Brancherichtlijn. De bestuurder stelt voorafgaand aan, tijdens of onmiddellijk na de inzet de meldkamer op de hoogte van zijn of haar beslissing tot afwijking van deze Brancherichtlijn. Van deze melding wordt door de meldkamer een registratie opgemaakt. De meldkamer, in zijn rol als professionele ondersteuner, bevrageert en adviseert de betrokken defensiemedewerker over proportionaliteit en subsidiariteit van de beslissing tot afwijken van deze Brancherichtlijn en registreert de casus.

Voor instructiedoeleinden mag onder toezicht van een door C-OTCRij aangewezen rijinstructeur en/of -examinator worden afgeweken van deze Brancherichtlijn. Dit gebeurt slechts waar dit een functie heeft bij het verwerven van competenties ten behoeve van een verantwoorde afwijking van deze Brancherichtlijn. De afwijkingen staan beschreven in het bij de opleiding of training behorende opleidingsdocument en hoeven niet bij de meldkamer te worden gemeld. De hierboven genoemde rijinstructeur en/of rijexaminator is verantwoordelijk voor de afwijking van deze Brancherichtlijn.

De bestuurder blijft te allen tijde eindverantwoordelijk voor zijn handelswijze in het verkeer, ook in het geval bijzondere omstandigheden het afwijken van deze Brancherichtlijn zouden rechtvaardigen.

¹³ Zie ook: IFV-publicatie 'Gebruik van optische en geluidssignalen in België en Duitsland door Nederlandse hulpdiensten'.