

Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening

Versie: juni 2016

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Wet- en regelgeving	4
3. Toepassingsbereik	5
4. Omschrijving 'dringende taak'	6
5. Prioritering meldingen	7
6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen	9
7. Het gebruik van overige signalen	10
8. Gedragscode bestuurder van voertuigen	11
9. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing	14

1. 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 multidisciplinaire brancherichtlijn opgesteld. Elke hulpdienst heeft het generieke deel daar waar nodig of wenselijk met branchespecifieke afspraken aangevuld. 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).

De in de 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 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.

2. Wet- en regelgeving

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 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 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 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.

Artikel 29 RVV90 komt er op 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 artikel 50 RVV90 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 de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangsregels moet houden.

In artikel 30 RVV90 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, jo. 6 Regeling optische en geluidssignalen). In artikel 5, derde lid van de regeling is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het commandovoertuig aan te geven.

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 vaste verbinding met de aangewezen MKA aanwezig 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. Prioritering meldingen

5.1 Algemeen

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

De meldkamer beslist over de prioriteitsstelling, al dan niet op aanvraag van de 'eenheid'. 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.

5.2 Specifiek

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 ambulancezorg¹.

A1-urgentie (A1-rit)

Een spoedeisende rit 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 (A2-rit)

Een rit 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-rit met gebruik van optische en geluidssignalen

Een A2-rit 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 (B-rit)

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

5.3 Urgentiebepaling en het voeren van optische en geluidssignalen:

Motorvoertuigen mogen alleen optische en geluidssignalen voeren indien er sprake is van een dringende taak. De A1- en A2-zorgindicaties worden gerekend tot 'dringende taak'. Dit betekent voor de voertuigen binnen de spoedeisende medische hulpverlening het volgende:

A1

Indien er sprake is van een A1-urgentie begeeft het ambulancevoertuig zich per definitie als voorrangsvoertuig door het verkeer.

¹ Uniform begrippenkader ambulancezorg. Ambulancezorg Nederland.

A2

Indien er sprake is van een A2-urgentie, heeft het ambulancevoertuig onder voorwaarde toestemming om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. (zie punt 6).

B-vervoer

Indien er sprake is van B-vervoer heeft het ambulancevoertuig geen toestemming om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven.

6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de MKA. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een dringende taak. De verleende toestemming wordt geregistreerd.

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

Voor het gebruik van optische en geluidssignalen is toestemming 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 een ambulancevoertuig noodzakelijk is. Indien er sprake is van een A1-urgentie zal het voertuig in principe altijd optische en geluidssignalen voeren. Indien er sprake is van een A2-urgentie krijgt het ambulancevoertuig altijd toestemming van de MKA om met optische en geluidssignalen te rijden als daarom wordt verzocht. De MKA registreert dit in het bedrijfsprocessensysteem.
- Wanneer het ambulancevoertuig ter plaatse is, bepaalt de ambulanceverpleegkundige de toestand van de patiënt, evt. in combinatie met verkeerscongestie, of vervoer met optische- en geluidssignalen noodzakelijk is. De ambulance-eenheid meldt dit aan de MKA voor akkoord. De MKA registreert dit in het bedrijfsprocessensysteem.
- Ook tijdens het aanrijden naar de patiënt of vervoer met de patiënt kan door de ambulance-eenheid om het voeren van optische en geluidssignalen worden verzocht aan de MKA. De verleende toestemming wordt door de MKA in het bedrijfsprocessensysteem geregistreerd.

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische- en geluidssignalen voert hij deze per definitie 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. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht.

Wanneer onder zeer bijzondere omstandigheden de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht, 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.

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:

- 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.

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 bestuurder van voertuigen

8.1 Inleiding

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 bestuurders van voorrangsvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

8.2 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 uit-schakelen 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 kilometer per uur.
- 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 per uur.

Maximumsnelheid

- De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen ≤ 5000 kg TMM.
- Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km.

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 tegemoet komend 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

- Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangsvoertuig, 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 1^e en 2^e rijstrook middendoor gereden.

8.3 Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden

Het gewenste gedrag voor bestuurders van voorrangsvoertuigen is opgenomen in het Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden³. 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.

8.4 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). Misbruik van de optische en geluidssignalen is strafbaar in Duitsland. Voorrangsvoertuigen dienen zich te houden aan de Nederlandse brancherichtlijn.

Gebruik van optische- en geluidssignalen:

- Optische en geluidssignalen dienen gelijktijdig gebruikt te worden.
- 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 bij A 1 inzetten. Snelheid dient dusdanig te zijn dat men tijdig kan stoppen. Men moet zowel de optische- alsook geluidssignalen gebruiken.

Overschrijden maximum snelheid:

- Het overschrijden van de maximum snelheid 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:

- Voorrangsvoertuigen 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.

File:

- Bij file dient tussen rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden te worden en niet over de vluchtstrook. Met middendoor wordt hier tussen rijstrook 1 en rijstrook 2 bedoeld, onafhankelijk van het aantal rijbanen.

² Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.

³ Bron: Richtinggevend kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden. IFV, 2015.

België

Nederlandse voertuigen mogen in België met optische en geluidssignalen rijden volgens het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, van 1 december 1975.

Gebruik van optische en geluidssignalen:

- Optische signalen (blauw zwaailicht) moeten gebruikt worden bij dringende opdrachten. Geluidssignalen mogen gebruikt worden tijdens het uitvoeren van een dringende opdracht, maar moeten gebruikt worden in de volgende gevallen:
 - bij het naderen van een kruispunt of verkeerslicht;
 - om de andere weggebruikers te verplichten de doorgang vrij te maken.
- Voor het gebruik van optische en geluidssignalen is altijd toestemming van de Nederlandse meldkamer ambulancezorg nodig.

Rijden door rood licht:

- Rijden door rood licht is alleen toegestaan bij dringende opdrachten, onder voorwaarde dat zowel de optische als ook geluidssignalen gebruikt worden.
- Voordat door rood licht gereden wordt, dient eerst gestopt te worden. Daarna mag door rood licht gereden worden onder de voorwaarde dat het andere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengt. Ook conform de afspraken binnen de eigen brancherichtlijn.

Overschrijden maximum snelheid:

- Het overschrijden van de maximum snelheid is toegestaan, met gebruik van optische signalen. Geluidssignalen zijn in dit geval optioneel. De snelheid dient aangepast te worden aan de omstandigheden van de weg, het verkeer en het weer. Nederlandse brancherichtlijn is wel van toepassing.

Tegen het verkeer in rijden:

- Het is niet toegestaan om in een verboden richting te rijden.

File:

- Hiervoor zijn geen specifieke regels gemaakt. Men dient hier gebruik te maken van de afspraken binnen de eigen brancherichtlijn.

Niet toegestaan:

- Een stopbord of omgekeerde driehoek negeren.
- Een doorgetrokken witte lijn overschrijden.

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 opleidingsprogramma.

De rij-instructeur is WRM gecertificeerd op de categorie waarop hij instructie geeft en in het bezit van een door het IBKI afgegeven geldig OGS-plus bevoegdheidspas.

Een door de branche erkende initiële opleiding⁴ en bij- en nascholing, waaronder assessment, vormen in dit verband een samenhangend pakket.

⁴ www.czo.nl

