

**Brancherichtlijn**  
**Optische en Geluidssignalen**  
**Spoedeisende medische hulpverlening**

Versie: augustus 2009

Status: definitief

Vastgesteld door:

- het algemeen bestuur Vereniging Ambulancezorg Nederland op 26 augustus 2009
- het bestuur van de V&VN Ambulancezorg, augustus 2009

## 1. Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) uit 1990. Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en motorvoertuigen van andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten, optische en geluidssignalen mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen bestuurders van deze 'voorrangvoertuigen' afwijken van de voorschriften van dit RVV, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 (hierna te noemen de Regeling) is het overzicht van aangewezen hulpverleningsdiensten geactualiseerd en zijn de regels met betrekking tot het gebruik van optische en geluidssignalen nader uitgewerkt.

De Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening is gebaseerd op artikel 3 van de Regeling en biedt werkgevers een handreiking bij het op verantwoorde wijze toepassen van de actuele regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

De Brancherichtlijn is richtinggevend voor bestuurders van voorrangvoertuigen die worden ingezet ten behoeve van de spoedeisende medische hulpverlening. Dit houdt in dat in overeenstemming met deze Brancherichtlijn dient te worden gehandeld.

Bij het gebruik van optische en geluidssignalen blijft de bestuurder van een voorrangvoertuig steeds strafrechtelijk verantwoordelijk. Het gebruik van optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet, 1994). Dit houdt in dat wanneer een verkeersongeval heeft plaatsgevonden, waarbij een motorvoertuig is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (strafrechtelijk) onderzoek zal 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 chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

## 2. Toepassingsbereik

De Brancherichtlijn is van toepassing op voorrangsvoertuigen voor het verlenen van spoedeisende medische hulpverlening. Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig dat aan de volgende cumulatieve wettelijke eisen dient te voldoen:

- ter zake van het gebruik moet een vergunning en/of voorschrift zijn afgegeven aan de houder daarvan voor het verlenen van spoedeisende medische hulpverlening krachtens de Wet Ambulancevervoer \*);
- 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 in de vergunning aangewezen Meldkamer Ambulancezorg (MKA) aanwezig te zijn;
- het motorvoertuig dient voorzien te zijn van optische en geluidssignalen en tot het voeren daarvan op grond van de Regeling toestemming te hebben.

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

Met deze omschrijving van het toepassingsbereik van de richtlijn wordt aangeduid welke bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van de Regionale Ambulance Voorziening (RAV) bevoegd zijn om de optische en geluidssignalen te gebruiken, dan wel van andere hulpverleningsdiensten die zich in opdracht van de MKA, als bedoeld in de Wet Ambulancevervoer, met het verlenen van eerstelijns spoedeisende medische hulpverlening, voor zover deze voldoen aan de wettelijk vereiste kenmerken van een voorrangsvoertuig. Hiermee is de Brancherichtlijn naast de voertuigen van de RAV ook van toepassing op die van de GHOR, huisartsen, etc.

## 3. Omschrijving 'dringende taak'

De algemene beschrijving van 'dringende taak' in de Regeling luidt als volgt:

- *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 of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.*

\*) Deze wet zal worden ingetrokken op het moment dat de Wet op de Ambulancezorg in werking treedt.

Deze algemene omschrijving van het begrip 'dringende taak' is voor de spoedeisende medische hulpverlening nader uitgewerkt.

- De toestand van de patiënt is levensbedreigend, ABC instabiel.
- Er is een ernstig vermoeden van een levensbedreigende toestand van de patiënt, ABC instabiel.
- Er moet worden voorkomen dat de patiënt terechtkomt in een levensbedreigende toestand, ABC instabiel.
- Ter voorkomen van (ernstige) invaliditeit of ernstige gezondheidsschade.
- Ter voorkoming van een ernstige verstoring van de openbare orde en veiligheid.

Het patiëntenbelang staat bij de toepassing van optische en geluidssignalen centraal en niet het logistieke proces dat vanuit de MKA wordt gecoördineerd. De toepassing van optische en geluidssignalen is niet bedoeld voor het oplossen van logistieke problemen van de MKA.

#### **4. Prioriteitstelling meldingen**

##### **4.1. Zorgindicatie en urgentiebepaling**

Binnen de ambulancezorg wordt op basis van indicatiestelling door de MKA, met behulp van de Landelijke Standaard Meldkamer Ambulancezorg (LSMA), bepaald of en met welke urgentie spoedeisende medische hulpverlening nodig is. Hierbij geldt de volgende urgentie-indeling, conform de definities uit het Uniform Begrippenkader Ambulancezorg.

- 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 het ambulanceteam ter plaatse kan worden uitgesloten. De rit wordt zo snel mogelijk uitgegeven en het ambulanceteam dient zo snel mogelijk ter plaatse te zijn. De ambulance maakt altijd 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 het ambulanceteam. 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.

De A1- en A2-zorgindicaties worden gerekend tot 'dringende taak'.

## 4.2. Urgentiebepaling en het voeren van Optische en Geluidssignalen

Motorvoertuigen mogen alleen optische en geluidssignalen voeren indien er sprake is van een dringende taak. Op basis van bovenstaande urgentie-indeling voor de spoedeisende medische hulpverlening, betekent dit voor ambulancevoertuigen het volgende:

### A1

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

### A2

Indien er sprake is van een A2-urgentie, heeft het ambulancevoertuig impliciet toestemming om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven.

### B-vervoer

Indien er sprake is van B-vervoer heeft het ambulancevoertuig geen toestemming om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te 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 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 bedrijfsprocessysteem.
- 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 ambulancebemanning meldt dit aan de MKA voor akkoord. De MKA registreert dit in het bedrijfsprocessysteem.
- Ook tijdens het vervoer kan door de ambulanceverpleegkundige om het voeren van optische en geluidssignalen worden verzocht aan de MKA. De verleende toestemming wordt door de MKA in het bedrijfsprocessensysteem geregistreerd.

Alleen ambulancevoertuigen die toestemming hebben om met optische en geluidssignalen te rijden, mogen zich als voorrangsvoertuig door het verkeer begeven. Tevens hebben zij vrijstelling van alle bepalingen uit het RVV 1990. Vanzelfsprekend dient de veiligheid van het verkeer daarbij zoveel mogelijk te worden gewaarborgd. In de 'Rijtechnische Richtlijnen Ambulancezorg' is beschreven welke vrijstellingen gelden bij A2-urgentie zonder optische en geluidssignalen en bij B-vervoer.

## 5. Gedragscode bestuurder van voorrangsvoertuigen

### 5.1. Algemeen

Het voeren van optische en geluidssignalen en het afwijken van de gangbare verkeersregels verstoren het normale verkeersbeeld. Dit levert per definitieve potentieel gevaarlijke situaties op.

Het overtreden van verkeersregels gebeurt terughoudend en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Het voertuig dient feitelijk steeds tot stilstand te kunnen

worden gebracht binnen de afstand waarover de weg vrij is en te overzien. Het algehele rijgedrag is beheerst en dwingt respect af.

Bij het passeren van een kruising van wegen wordt extra alertheid betracht en de snelheid aangepast.

De bestuurder dient zich bewust te zijn van de mogelijkheid dat andere weggebruikers de signalen niet zien of horen, dan wel niet goed kunnen bepalen waar het betreffende voorrangsvoertuig vandaan komt. Ook dient rekening gehouden te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers.

In de wijze van verkeersdeelname dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig het belang waarvoor de optische en geluidssignalen worden gebruikt, af te wegen tegen de risico's, die daarmee gemoeid zijn voor eigen en andermans veiligheid en gezondheid.

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

- Bij het negeren van rood licht wordt extra alertheid betracht en gebeurt dit met een snelheid van maximaal 20 km per uur en zodanig, dat het voertuig tot stilstand kan worden gebracht binnen de afstand die vrij is en te overzien. Bestuurders van voorrangsvoertuigen moeten voorrang vragen, niet nemen!
- Bij spoorwegovergangen en bruggen mag niet door rood licht gereden worden.

### **5.3. Maximumsnelheden**

Op grond van artikel 91 van het RVV 1990 mogen voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV 1990, voor zover dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak.

Ten aanzien van de maximum snelheid van voorrangsvoertuigen is in de Regeling het volgende bepaald:

- De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid; dit geldt voor lokale, provinciale en auto(snel)wegen.
- Op woonerven wordt stapvoets gereden. Met stapvoets wordt conform de jurisprudentie maximaal 15 km per uur bedoeld.
- Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km/uur.
- Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km/uur worden gereden.

### **5.4. Tegen het verkeer inrijden**

- Bij niet-gescheiden rijbanen is tegen het verkeer inrijden toegestaan, mits kortstondig en over een afstand die vrij is en te overzien. In overige gevallen is tegen het verkeer inrijden alleen onder politiebegeleiding toegestaan.
- Bij gescheiden rijbanen is tegen het verkeer inrijden slechts toegestaan na toestemming van de MKA, waarbij zeker is gesteld dat het tegemoetkomende verkeer is stilgelegd; in alle overige gevallen alleen onder politiebegeleiding.
- Bij éénrichtingverkeer straten is tegen het verkeer inrijden toegestaan wanneer de aangegeven rijrichting is geblokkeerd of wanneer sprake is van een significante tijdsinstaat.

### **5.5. Plaats op de weg bij files**

Zolang er nog geen landelijk beleid is met betrekking tot het 'middendoor rijden', worden – tenzij ter plaatse andere voorschriften gelden - de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

- Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
- Op een rijbaan (met twee of meer rijstroken) zonder vluchtstrook, wordt gereden tussen de eerste en tweede rijstrook.

### **5.6. De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen**

- Wanneer besloten wordt om optische en geluidssignalen te voeren, worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd.
- Wanneer een ambulancevoertuig tijdens de deelname aan het verkeer gebruik gaat maken van de optische en geluidssignalen, gebeurt het inschakelen op een zodanige wijze dat dit geen schrikreacties oproept bij de bestuurders van voertuigen die zich in de nabijheid van het ambulancevoertuig bevinden.
- Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen gebeurt het inschakelen ruim voor de kruising of splitsing.
- Indien een ambulancevoertuig tijdens deelname aan het verkeer wil stoppen met het voeren van de bovengenoemde signalen, dient dit op een zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onduidelijkheid voor het overige verkeer wordt geschapen (dus niet vlak voor of na een kruising bijvoorbeeld).

### **5.7. Het gebruik van de optische en geluidssignalen door voertuigen voor de spoedeisende medische hulpverlening**

In artikel 5 van de Regeling is nader uitgewerkt waaraan de signaalverlichting en de hoorn dienen te voldoen. De hoofdlijnen zijn:

- Een voertuig dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven dient te zijn voorzien van gecertificeerde blauwe signaalverlichting.
- De verplichte gele signaalverlichting, wordt gebruikt als obstakelverlichting tijdens hulpverlening langs de weg.
- Het voertuig mag worden uitgerust met één groen licht. Dit licht mag alleen in stilstand worden gevoerd, om het voertuig van de hoogst leidinggevende binnen de witte kolom aan te geven, op het ongevals- of rampterrein.
- Er wordt een hoorn gebruikt die achtereenvolgens twee tonen aangeeft. De geluidsterkte is maximaal 125 dB(A) en minimaal 100 dB(A) bij nacht en 110 dB(A) overdag.

Artikel 5 van de Regeling is tot 1 maart 2014 niet van toepassing op motorvoertuigen, die op het moment van inwerkingtreding van deze Regeling (1 maart 2009) zijn voorzien van optische en geluidssignalen conform de voorgaande Regeling van 19 mei 2000. Voertuigen met een kenteken na 1 maart 2009 moeten per direct voldoen aan de eisen van de Regeling.

### **5.8. Buitenland**

Wanneer Nederlandse ambulancevoertuigen 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 dan ook noodzakelijk.

Voor het rijden met optische en geluidssignalen in de buurlanden België en Duitsland zijn, op basis van geldende wet- en regelgeving<sup>1</sup>, landelijk de volgende afspraken gemaakt:

#### ***Duitsland***

- Nederlandse voorrangsvoertuigen die optische en geluidssignalen voeren dienen zich in Duitsland te houden aan de Nederlandse Brancherichtlijn.
- Uitzondering is dat bij file 'middendoor' gereden dient te worden en niet over de vluchtstrook.

#### ***België***

- Nederlandse voertuigen die optische en geluidssignalen voeren dienen zich in België te houden aan de Nederlandse Brancherichtlijn, met als uitzonderingen:
- Bij A2-ritten dient blauw licht gehanteerd worden.
- Voordat men door rood licht rijdt, wat alleen bij een A1-urgentie mag, moet eerst gestopt worden.

## **6. Opleiding en bevoegdheid**

Bestuurders van ambulancevoertuigen en overige hulpverleners met chauffeurstaken beschikken – ongeacht de urgentie van de inzet – over de noodzakelijk vaardigheden en kennis om deze taken uit te kunnen voeren.

Een door de branche erkende initiële opleiding en bij- en nascholing vormen in dit verband een samenhangend pakket.

Het is van groot belang een nieuwe chauffeur eerst de kennis van de theorie en de praktijk bij te brengen alvorens hij de eerste spoedrit zal rijden. Dit dient onderdeel te zijn van het inwerkprogramma.

## **7. Inwerkingtreding en evaluatie**

Met de bestuurlijke vaststelling door brancheorganisatie Ambulancezorg Nederland en de Beroepsvereniging Ambulancezorg kan worden gesteld dat de Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening algemeen geldend is voor de

---

De regelgeving m.b.t. het voeren van optische en geluidssignalen in Duitsland en België zijn op initiatief van grenspartners in resp. de regio Twente en Zuid-Limburg uitgezocht en vastgelegd in de volgende documenten:

1. Optische en geluidssignalen in Duitsland. Versie: spoedeisende medische hulpverlening. Versie 1.0. Hulpverleningsregio Twente/ Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland, Kreis Borken en Landkreis Grafschaft Bentheim, oktober 2006.
2. Optische en akoustische signalen in België. Versie: spoedeisende medische hulpverlening. Versie 1.0. EMRIC/GGD Zuid-Limburg, november 2006.

Ambulancezorg Nederland en V&VN Ambulancezorg hebben in juni 2007 vastgesteld de beide documenten als uitgangspunt te nemen voor landelijke afspraken met betrekking tot het voeren van optische en geluidssignalen door Nederlandse voorrangsvoertuigen in de Spoedeisende medische hulpverlening in Duitsland en België.

ambulancesector en andere motorvoertuigen die door de MKA worden ingezet voor spoedeisende medische hulpverlening.

Landelijke borging van de richtlijn vindt plaats door opname in de nota 'Verantwoorde Zorg', het HKZ-schema voor de ambulancezorg en de initiële opleidingen en bij- en nascholingen voor ambulancehulpverleners.

De Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen is op *1 september 2009* in werking getreden. De richtlijn wordt twee jaar na het inwerkingtreden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld. Bijstelling van de richtlijn zal eerder plaatsvinden indien wet- en regelgeving die van toepassing is op de richtlijn binnen een termijn van twee jaar wijzigt, of indien gewijzigde of nieuwe sectorale afspraken hiertoe noodzaken.