

Nieuwsbericht stand van zaken certificering

Via dit nieuwsbericht willen wij u informeren over de stand van zaken rondom de certificering van rijinstructeurs van hulpdiensten voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg.

Stand van zaken certificeringssysteem

Nadat het IBKI door Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland is aangewezen als partij om de certificering verder mee uit te werken, is gewerkt aan een certificeringssysteem op hoofdlijnen. In een consultatieronde konden betrokken partijen suggesties doen voor aanpassing van het systeem. Dit is op een aantal aspecten gebeurd. Zie hiervoor ook het item verderop in dit bericht. Op dit moment ligt het certificeringssysteem op hoofdlijnen ter besluitvorming bij Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland, die hierover in de laatste week van september en begin oktober over zullen besluiten. Een korte samenvatting van het concept certificeringssysteem op hoofdlijnen:

Instructeurs met een geldig B-rijbewijs en een geldig WRM-certificaat kunnen zich bij het IBKI melden om een theorie- en praktijkexamen af te leggen. De instructeur dient zelf een volwaardig voorrangsvoertuig mee te brengen in de categorie B dat voldoet aan de eisen van de vrijstelling, waaronder dubbele bediening. De examens zijn gebaseerd op het eerder multidisciplinair vastgestelde competentieprofiel voor rijinstructeurs hulpverleningsvoertuig.

In het theorie-examen zullen vragen worden gesteld over onder andere naar kennis van wet- en regelgeving, brancherichtlijnen en gewenst gedrag op de weg. Voor het praktijkexamen rijdt men eerst een stuk zonder optische en geluidssignalen, om vervolgens twee spoedritten van ieder maximaal 10 minuten te rijden. De hele rit wordt beoordeeld, met de focus op het gedeelte met optische en geluidssignalen. Een examiner beoordeeld de spoedritten aan de hand van een beoordelingsprotocol. Het IBKI stelt de examinatoren aan. Na het succesvol afronden van beide examens ontvangt de kandidaat de OGS⁺-pas. Met deze pas mag hij, onder de voorwaarden van de vrijstelling (waaronder aanmelden van de rit bij de meldkamer en gebruik van een voorrangsvoertuig met dubbele bediening) voor de categorieën waarvoor hij de WRM-bevoegdheid heeft, lesgeven op de openbare weg gedurende 5 jaar. De OGS⁺-pas is alleen geldig in combinatie met een geldige WRM-bevoegdheid. Bij het vervallen van de WRM-bevoegdheid vervalt ook de OGS⁺-pas.

Na 5 jaar volgt er een hercertificering, bestaande uit een verplichte na- en bijscholing van een halve dag, en het opnieuw afleggen van het praktijkexamen. De gecertificeerde instructeur mag met de OGS⁺-pas in alle branches trainingen met optische en geluidssignalen geven. Wel kunnen de branches extra, branchespecifieke eisen stellen zoals kennis van of ervaring met het vakgebied.

Synchroon aan de formele besluitvorming van Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland wordt inmiddels hard gewerkt aan de verdere uitwerking. Op dit moment wordt gewerkt aan het brondocument, een openbaar document waarin staat wat de kandidaat moet weten voor het theorie-examen en wordt er een toetsmatrijs ontwikkeld. Voor het praktijkexamen wordt gewerkt aan een scoringsvoorschrift. Verder is het beoordelingskader in concept gereed, waarin het 'Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden', een onlangs ontwikkelde gedragsrichtlijn voor bestuurders van voorrangsvoertuigen, is gebruikt. Dit richtinggevend kader ligt op dit moment ook ter besluitvorming voor bij de diensten, en zal zo snel mogelijk daarna openbaar worden gemaakt. Sowieso wordt er naar gestreefd alle benodigde en openbare documenten die een instructeur kan gebruiken ter voorbereiding op het examen, op één centrale plaats online beschikbaar te maken. Ook wordt op dit moment volop gewerkt aan de administratieve inregeling bij het IBKI.

Een bijzonder punt van aandacht is het gebruik van voorrangsvoertuigen door particuliere opleiders. Op dit moment wordt zowel praktisch als juridisch gekeken hoe dit het beste vorm kan krijgen.

Consultatieronde

Onlangs heeft er een consultatieronde plaatsgevonden, waarin een ieder opmerkingen en verbeterpunten aan kon geven op het concept-certificeringssysteem. Hierop zijn van 26 personen reacties binnen gekomen. Alle reacties zijn bekeken, en ingedeeld in een drietal reacties: 1. Inhoudelijke reacties, ter bespreking van de werkgroep; 2. Tekstuele reacties, welke veelal direct overgenomen konden worden; 3. Inhoudelijke reacties die verder gaan dan het certificeringssysteem op hoofdlijnen, zoals de vraag om een toetsmatrijs, brondocument etc. Deze reacties worden waar mogelijk meegenomen in het traject ná vaststelling van het certificeringssysteem op hoofdlijnen.

De werkgroep heeft alle inhoudelijke reacties besproken, en de leden van Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland in de werkgroep hebben als beslissende partij uiteindelijk besloten welke suggesties wel, en welke niet zijn overgenomen. Iedere persoon die een reactie heeft ingediend, ontvangt in de komende weken een persoonlijke mail met daarin aangegeven welke reacties zijn overgenomen, en welke niet. Op hoofdlijnen is er wel een aantal opmerkingen die veelvuldig zijn gemaakt, waar we in dit nieuwsbericht op in gaan:

1. Categorie B of C: Er is voor gekozen om een examen te doen de in de categorie B. Hierop is in de consultatieronde veelvuldig aangegeven dat dit, met name voor instructeurs in C-voertuigen, niet voldoende is. In de werkgroep is hierover gediscussieerd, en uiteindelijk vast gehouden aan een examen met een B-voertuig. De reden hiervoor is de volgende: ten eerste leidt het voor instructeurs die les geven op meerdere voertuigen tot een veelheid aan examens, in het slechtste geval moet er vier maal een OGS-examen worden gedaan. Dit naast de verplichtingen vanuit de WRM voor alle categorieën. Dit leidt in de ogen van de werkgroep tot een te zware belasting. Daarnaast hebben de instructeurs voor hun WRM-certificering en hun rijbewijs al aangetoond dat zij het voertuig kunnen besturen en er les in kunnen geven. Een examen optische en geluidssignalen in een B-voertuig, in combinatie met een rijbewijs C en WRM-certificering C is in de ogen van de projectgroep voldoende om veilig les te kunnen geven met optische en geluidssignalen. Wel kan de branche aanvullende eisen stellen bij de inhuur van de rijinstructeur. Ten slotte was een laatste argument dat de inregeling van verschillende categorieën bij het IBKI tot vertraging in het proces zou gaan leiden.

2. Verklaring van hulpdienst om ingezet te worden: In de oorspronkelijke lijst met instroomeisen stond dat een instructeur een verklaring moest laten zien waarin stond dat een hulpdienst voornemens was om hem te gaan inzetten. Na de consultatieronde is besloten de suggestie van een aantal respondenten om deze verklaring te laten vervallen, over te nemen. Deze verklaring was oorspronkelijk bedoeld om wildgroei en mensen die 'voor de lol' examens zouden willen doen te remmen. Echter, het meenemen van een voorrangsvoertuig is uiteindelijk in de ogen van de werkgroep voldoende om een dergelijke ongewenste situatie te remmen.
3. Er zijn veel opmerkingen gemaakt over het opnemen van de vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen in het examen. Dit is niet overgenomen, omdat de OGS+-pas zich uitsluitend richt op het rijden mét optische en geluidssignalen, en geen algemene bevoegdheid is voor rijinstructeurs van hulpdiensten. Met andere woorden: ook zonder OGS+-pas mogen er nog steeds rijtrainingen worden verzorgd, alleen niet met optische en geluidssignalen. Aanvullend daarop zijn de vrijstellingen tussen de diensten dusdanig divers, dat dit ook tot praktische bezwaren zou leiden.
4. In de consultatieronde zijn veel vragen gesteld over wanneer het examen begint en eindigt. Afgesproken is dat het examen start bij het IBKI op het terrein, en eindigt bij terugkomst. Weliswaar is algemene rijvaardigheid al in andere trajecten aan de orde geweest (zoals het rijbewijs of WRM) maar men is van mening dat een instructeur die met OGS wil gaan trainen, ook in staat moet zijn de rit vanaf het IBKI tot de start van de spoedrit, veilig te rijden. Wel ligt de focus van de beoordeling van het praktijkexamen uiteraard in de twee spoedritten die gereden worden.
5. Er zijn vragen gesteld over de rol van het eerder multidisciplinair vastgestelde competentieprofiel instructeur hulpverleningsvoertuig. Dit was een terechte opmerking. Weliswaar was de achterliggende gedachte al dat het competentieprofiel als uitgangspunt diende, maar dit stond niet expliciet benoemd. Dit is verduidelijkt in het stuk.
6. Er is gevraagd om branchespecifieke zaken op te nemen in de examens, zoals rijden met een patiënt achterin. De OGS+-certificering is echter algemeen geldend voor alle diensten. Het zou vreemd zijn als een instructeur van de brandweer in het examen moet aantonen dat hij glijdend vervoer (met een patiënt achterin) kan toepassen. Daarom is dit niet overgenomen.

Wel kunnen branches aanvullende eisen stellen bij de eventuele inhuur van rijinstructeurs. De brandweer heeft in ieder geval aangegeven hiermee aan de slag te willen gaan.

7. Er zijn opmerkingen gemaakt dat de hercertificering, toen nog bestaande uit een theorie-examen, praktijkexamen én een verplichte na- en bijscholing van een halve dag per 5 jaar als veel werd geacht, zeker naast de verplichtingen van de WRM. Besloten is het theorie-examen te laten vervallen bij hercertificering, ook vanwege de beperkte leerstof met de daarbij behorende beperkte vragenbank. Ook is gevraagd de na- en bijscholing te koppelen aan de verplichte na- en bijscholing voor de WRM. Dit is vanwege de tijdsdruk om het certificeringssysteem in gang te zetten nu niet haalbaar, maar zal bij de evaluatie na een jaar één van de agendapunten zijn.

8. Er zijn vragen gesteld over de uitwisselbaarheid van de OGS⁺-pas met politie- en defensie-rijinstructeur. De tekst in de beschrijving van het systeem is verduidelijkt. De uitwisselbaarheid is éénzijdig: mensen die in het bezit zijn van het diploma politie- of defensierijinstructeur én als rijinstructeur werkzaam zijn bij politie of defensie, kunnen een OGS⁺-pas aanvragen zonder examen te doen. Dit heeft te maken met de keuze van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) om in de vrijstelling de bovenstaande diploma's gelijk te stellen met de in ontwikkeling zijnde OGS⁺-pas. Andersom werkt dit niet: de opleiding tot politie- of defensierijinstructeur is uitgebreider dan alleen het rijden met optische en geluidssignalen, en gaat bijvoorbeeld ook om ongezien volgen en achtervolgen. Bovendien is voor uitwisseling van OGS⁺ naar politie/defensierijinstructeur binnen politie en defensie geen draagvlak.

Het certificeringssysteem ligt in aangepaste vorm ter besluitvorming bij Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland, en zal daarna gepubliceerd worden. Verder is afgesproken om na een jaar een evaluatie te houden, waarna bijstelling eventueel mogelijk is.

Verzoek tot uitstel overgangstermijn

In de vrijstelling waarin het oefenen met optische en geluidssignalen definitief geregeld is, is opgenomen dat politie en defensie geen aanvullende certificering nodig hebben voor hun rijinstructeurs. Voor de overige diensten is een certificering (de OGS⁺-pas) nodig. De twee partijen die in de pilot hebben meegedaan (BOCAS en de Academie voor Ambulancezorg) hebben hun opleiding helemaal ingericht op het rijden met optische en geluidssignalen, en vielen daarom onder een overgangstermijn van 6 maanden waaronder zij nog ongecertificeerd mochten oefenen. Deze overgangstermijn loopt op 1 oktober 2015 af.

Bij de totstandkoming van de definitieve vrijstelling heeft het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) geadviseerd een ruimere overgangstermijn te kiezen, omdat de inrichting van een certificeringssysteem de nodige tijd kost. Daarnaast is gevraagd om als Ministerie rechtstreeks de certificerende instantie aan te wijzen, of dit via het IFV te laten verlopen. De reden hiervoor is dat besluitvorming over de certificerende partij binnen netwerkorganisaties als Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland de nodige tijd vraagt, welke, zeker met een korte overgangstermijn, vertragend zou kunnen werken. Destijds zijn deze suggesties niet overgenomen. Zowel Brandweer Nederland als Ambulancezorg Nederland hebben besloten om het IBKI aan te wijzen voor het certificeringssysteem. Dit heeft echter ruim 2,5 maand geduurd, waardoor de tijd voor volledige ontwikkeling en implementatie van het certificeringssysteem zich beperkte tot 3,5 maand. Ondanks maximale inspanning aan de kant van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, IBKI en het IFV om de certificering in te richten, bleek deze tijd te kort. Daarom hebben BOCAS en de Academie voor Ambulancezorg een brief gestuurd naar het Ministerie van IenM met een verzoek de overgangstermijn met 3 maanden te verlengen, tot 1 januari 2016. Namens Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland en het Instituut Fysieke Veiligheid (waaronder het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen) hebben wij het Ministerie geadviseerd de overgangstermijn te verlengen met een periode van 3 maanden. Wij zijn gezamenlijk van mening dat het haalbaar is dat het certificeringssysteem op 1 januari 2016 daadwerkelijk operationeel is, zodat een ieder die aan de gestelde voorwaarden voldoet op dat moment gecertificeerd kan worden en trainingen mag geven met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De verwachting is dat het Ministerie hierover op korte termijn een besluit neemt. Wij houden u op de hoogte.

Heeft u vragen over de certificering of de items in deze nieuwsbrief? Neem contact op met het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV via voorrangsvoertuigen@ifv.nl, 026-3552400 (vragen naar Linda Wolfs) of via twitter [@IFV_Voorrang](https://twitter.com/IFV_Voorrang).