

Brondocument theorietoets van examen Rijinstructeur OGS⁺

Regelgeving

1. De kandidaat kan de inhoud van de volgende op het moment van examen geldende regelgeving beschrijven en op voorbeeldsituaties toepassen die specifieke relevantie heeft voor het instructie geven in het rijden met optische en geluidssignalen (hierna: OGS) in een herkenbaar lesvoorrangsvoertuig:
 - *Regeling houdende aanwijzing hulpverleningsdiensten, omschrijving werkzaamheden en omstandigheden, en vaststelling van optische en geluidssignalen (regeling optische en geluidssignalen 2009)*, inclusief de Toelichting
 - *Besluit van de minister van IenM, van 17 maart 2015, nr. IenM/BSK-2015/51943, houdende verlening van vrijstelling van artikel 31 van het RVV 1990 voor het op de openbare weg krijgen of geven van rijonderricht in het besturen van een voorrangsvoertuig (Stcrt. 2015, nr. 7796)*, inclusief de Toelichting
Tot de examenstof behoren tevens de artikelen van de regelgeving waarnaar in dit Besluit verwezen wordt die niet elders in dit brondocument worden genoemd (te weten *Regeling Rijonderricht Motorrijtuigen 2009* art. 14 en 15, *Reglement Rijbewijzen* art. 8 en 9).
2. De kandidaat kan de inhoud van de volgende op het moment van examen geldende regelgeving beschrijven en op voorbeeldsituaties toepassen die specifieke relevantie heeft voor het instructie geven in het rijden met OGS in een herkenbaar lesvoorrangsvoertuig:
 - *Wegenverkeerswet 1994: art. 5, 6, 12, 147 en 150.*
 - *Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990: de definitie 'voorrangsvoertuig' van art. 1, art. 29, 30, 30a, 30b, 31, 50 en 91.*
 - *Regeling Voertuigen: voor de voertuigcategorieën A, B, C en D de artikelen 5.x.51a en 5.x.65.*

N.B. De inhoud van de verschillende soorten vrijstellingen van het RVV behoort niet tot de examenstof. Het examen richt zich specifiek op de kennis en vaardigheid die nodig is om verantwoord instructie te kunnen geven in het rijden met OGS.

Brancherichtlijnen

3. De kandidaat kan de inhoud beschrijven en op voorbeeldsituaties toepassen van de *Brancherichtlijn Verkeer Politie 2014*, versie 2.3 d.d. 15-09-2014
4. De kandidaat kan de inhoud beschrijven en op voorbeeldsituaties toepassen van de *Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening Vereniging Ambulancezorg Nederland en V&VN Ambulancezorg*, versie augustus 2009.
5. De kandidaat kan de inhoud beschrijven en op voorbeeldsituaties toepassen van de *Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer*, herziene druk, december 2003. Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Verkeersgedrag

6. De kandidaat kan de inhoud beschrijven en verklaren van het *Richtinggevend kader rijden met optische en geluidssignalen* (versie 1.3, 7 december 2015. Arnhem: IFV), beschrijven waarin deze richtlijn afwijkt van de *Rijprocedure B* (2013, Rijswijk: CBR) en die afwijkingen verklaren.
7. De kandidaat kan de onderdelen van het rapport *Als je niet ter plaatse komt ...* (december 2014, Arnhem: IFV) beschrijven en toelichten die zijn genoemd in de bijlage 'Feiten uit ongevallenstatistiek' van dit brondocument.
8. De kandidaat kan beschrijven en verklaren wat het effect in het verkeer is van het rijden met een voorrangsvoertuig, en wat de invloed daarvan is op overige weggebruikers.
9. De kandidaat kan de sterke en zwakke punten van het overige verkeer bij het tegenkomen en naderen van een voorrangsvoertuig noemen, en beschrijven en verklaren hoe hij daarmee rekening kan en moet houden.
10. De kandidaat kan beschrijven en verklaren welke risicovolle neigingen van de chauffeur van een voorrangsvoertuig aan de orde kunnen zijn.

11. De kandidaat kan beschrijven en verklaren welke persoonlijke factoren en omstandigheden van invloed kunnen zijn op de gedragskeuzen in het verkeer van de chauffeur van een voorrangvoertuig.

N.B. 1 Bij eindterm 7 behoort de bijlage 'Feiten uit ongevallenstatistiek voor certificering rijinstructeurs' [zie de laatste pagina's van dit document]

N.B. 2 Geadviseerd wordt ten behoeve van het beantwoorden van examenvragen over eindterm 8 t/m 11 de volgende onderzoeksrapporten van het (N)IFV te raadplegen, voor zover dit betrekking heeft op deze eindtermen:

- *Weggebruikers met voorrang benaderd, (2012, Arnhem: NIFV)*
- *Automobilisten geconfronteerd met voorrangvoertuigen (2013, Arnhem: IFV)*
- *Communicatie over gewenst gedrag bij naderende voorrangvoertuigen (2014, Arnhem: IFV).*

Toetsmatrijs

Eindtermen	Aantal vragen in de toets
Regelgeving	3
Eindterm 1 (Regeling OGS 2009 en Besluit vrijstelling 2015)	1-2
Eindterm 2 (In brondocument genoemde art. WVV, RVV, RV)	1-2
Brancherichtlijnen	12
Eindterm 3 (Brancherichtlijn politie)	4
Eindterm 4 (Brancherichtlijn spoedeisende medische hulpverlening)	4
Eindterm 5 (Brancherichtlijn brandweer)	4
Verkeersgedrag	10
Eindterm 6 (Richtinggevend kader)	5
Eindterm 7 (Rapport 'Als je niet ter plaatse komt')	3
Eindterm 8 (Effect van rijden met OGS in verkeer)	0-1
Eindterm 9 (Sterke en zwakke punten overig verkeer)	0-1
Eindterm 10 (Risicovolle neigingen chauffeur)	0-1
Eindterm 11 (Persoonlijke factoren en omstandigheden chauffeur)	0-1
TOTAAL	25

Feiten uit ongevallenstatistiek voor certificering instructeurs

Bijlage bij Eindterm 7 van het 'Brondocument theorietoets van examen Rijinstructeur OGS⁺, versie 6.11.2015'

Tot de lesstof van het examen behoort de **Managementsamenvatting (blz. 5 t/m 9)** en daarnaast de hieronder gerubriceerde feiten uit het rapport "*Als je niet ter plaatse komt...*". De onderzoeksgegevens hebben betrekking op ongevallen met voorrangsvoertuigen in de periode 1 januari 2010 tot en met 31 december 2013.

Risico op ongeval tijdens rijden met OGS

Er vinden jaarlijks ongeveer 50 ongevallen met voorrangsvoertuigen plaats. Hierbij vielen zowel doden als gewonden onder hulpverleners als burgers.

Uit de berekening blijkt dat het risico op een dodelijk ongeval of een ongeval met ernstig gewonden tijdens het rijden met optische en geluidssignalen gemiddeld voor alle drie de disciplines meer dan een factor 30 hoger is dan bij regulier verkeer als personenauto. Dit geldt zowel dodelijke ongevallen als ongevallen met zwaar gewonden.

Paragraaf 4.6 Het risico voor bestuurder van een voorrangsvoertuig: alleen blz. 38.

Melding

Ongevallen met voorrangsvoertuigen lijken vooral plaats te vinden als de bestuurder van het voorrangsvoertuig op weg was naar een relatief ernstige melding, zoals een kinderreanimatie, woningbrand met slachtoffers of een auto te water.

Paragraaf 5.1.1 Aard van de melding: blz. 39.

Type ongeval

Bij ruim driekwart van de ongevallen met voorrangsvoertuigen is er sprake van een flankbotsing. Dit is vele malen meer dan bij normale verkeersdeelname. Bij flankbotsingen is vaker sprake van een ernstig ongeval.

Paragraaf 5.1.2 Type ongeval: blz. 39 en 40.

Wederpartij

Bij de ongevallen met voorrangsvoertuigen is vaker dan bij normale ongevallen sprake van een wederpartij. Bij veel ongevallen met voorrangsvoertuigen heeft de wederpartij het voorrangsvoertuig niet gezien of gehoord.

Paragrafen 5.1.3 Wederpartij: blz. 40 en 5.1.5 Waarneming van het voorrangsvoertuig: blz. 41.

Omgevingskenmerken

De meeste ongevallen vinden plaats op wegen binnen de bebouwde kom. Driekwart van alle onderzochte ongevallen heeft plaatsgevonden op een kruispunt, veelal met verkeerslichten, en dan vooral als de voorrangsvoertuigbestuurder door een rood licht rijdt.

Paragraaf 5.2.1 Type weg: blz. 44 t/m 46.

Voertuigkenmerken

Bij ongevallen waarbij motoren en personenauto's als voorrangsvoertuig zijn ingezet, zijn voorrangsvoertuigbestuurders vaker ernstig gewond waren in vergelijking met bestuurders van zwaardere voorrangsvoertuigen.

Paragraaf 5.3.1 Type voertuig: blz. 50 en 51.

Menskenmerken

Voorrangsvoertuigbestuurders die betrokken zijn geweest bij een ongeval zijn zeker niet persé onervaren. Het gaat vaak om mensen met meer dan 10 jaar rij-ervaring.

Paragraaf 5.4.3 Rijervaring: blz. 57 en 58.

Verbijzondering ongevalstypen

De meeste ongevallen vinden plaats wanneer de voorrangsvoertuigbestuurder op een kruising door rood licht rijdt, terwijl de weggebruiker groen licht heeft. Hierbij rijdt de voorrangsvoertuigbestuurder vaak harder dan de toegestane snelheid voor het passeren van kruisingen met rood licht volgens de brancherichtlijn (20 km/uur), gemiddeld meer dan dubbel zo hard (43 km/uur).

6.1 Ongevalstypen 1: Kruispunt voorrangsvoertuigbestuurder rijdt door rood licht: blz. 65,66.

De op een na meest voorkomende type is de situatie waarin de weggebruiker niet oplet of onverwacht gedrag vertoont. Er zijn twee varianten: Bij de ene variant heeft de weggebruiker het voorrangsvoertuig niet of te laat gezien, soms als gevolg van afleiding, met een ongeval tot gevolg. Bij de tweede variant heeft de weggebruiker het voorrangsvoertuig wel gezien, maar voert vervolgens een onverwachte of gevaarlijke manoeuvre uit. Hierbij komen plotseling remmen, uitwijken naar onverharde weggedeelten of uitwijken naar de strook waarover het voorrangsvoertuig zich gaat verplaatsen voor. Er is sprake van miscommunicatie tussen voorrangsvoertuigbestuurder en weggebruiker.

Paragraaf 6.2 ongevalstype 2: Weggebruiker let niet op of vertoont onverwacht gedrag: blz. 66 t/m 69.

Op de derde plaats in frequentie is er sprake van een inhaalactie van de voorrangsvoertuigbestuurder. Bij deze incidenten gaat het veelal om een stilstaande weggebruiker die ingehaald wordt ter hoogte van een zijweg. De weggebruiker heeft de intentie om af te slaan. Hij heeft het voorrangsvoertuig niet gezien of de voorrangsvoertuigbestuurder interpreteert de signalen van de weggebruiker (stilstaan, richting aangeven, alarmlichten) verkeerd. Een flankbotsing is het gevolg.

Paragraaf 6.3 Ongevalstype 3: Inhaalactie van de bestuurder van het voorrangsvoertuig: blz. 69, 70.

N.B. bij paragraaf 6.1, 6.2 en 6.3 staan de te bestuderen hoofdlijnen steeds in het voorbeeldongeval. De bijbehorende tabellen zullen niet gedetailleerd (percentages, aantallen) bevraagd worden.

De overige ongevalstypen zijn de situaties waarin de voorrangsvoertuigbestuurder niet oplet of onvoldoende afstand houdt, verlies van voertuigbeheersing, afdeksituaties, het op de snelweg door weggebruikers uitwijken naar de vluchtstrook en aanrijdingen als gevolg van obstakels op de weg of in de berm.

Paragraaf 6.9 Nadere beschouwing ongevalstypen: blz. 80.