

# Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg

Versie: 1.1, 21 december 2015

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Achtergrond en aanleiding	3
1.2	Vrijstelling	4
<b>2</b>	<b>Certificering</b>	<b>6</b>
2.1	Certificaat	6
2.2	Examen	7
<b>3</b>	<b>Praktische uitvoering oefenen op de openbare weg</b>	<b>9</b>
3.1	Gebruik van het voorrangvoertuig	9
3.2	Afstemming met de meldkamer	9
3.3	Aantal en duur van de rit	10
3.4	Voorkomen van klachten	10
<b>4</b>	<b>Veelgestelde vragen</b>	<b>11</b>
4.1	Wie is er juridisch aansprakelijk tijdens het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg?	11
4.2	Juridische dekking bij praktijkexamen IBKI	11
4.3	Moet het lesvoorrangvoertuig voorzien zijn van een blauw L-bord?	11
4.4	Waar kan ik mij aanmelden voor het examen?	12
4.5	Waar vind ik de documenten voor de theorietoets?	12
4.6	Is er een opleiding tot rijinstructeur OGS?	12
4.7	Mag ik op de brandweeroefenavond met mijn chauffeurs gaan oefenen met optische en geluidssignalen?	12

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en aanleiding

Er zijn in Nederland meerdere overheids- en particuliere opleiders die rijopleidingen voor de hulpdiensten verzorgen. Aan rijopleiders voor de hulpdiensten zijn door de overheid tot op heden – met uitzondering van de normale eisen die gelden voor het geven van rijonderricht (Wet Rijonderricht Motorrijtuigen, WRM) – geen centrale eisen gesteld.

Tot voor kort was het voor toekomstige bestuurders van voorrangsvoertuigen wettelijk gezien niet mogelijk om tijdens de rijopleiding te oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De wens hiertoe werd echter door opleiders en hulpdiensten regelmatig geuit. Dit is meermaals in onderzoeksrapporten vastgesteld en ook zijn hierover in 2011 Kamervragen gesteld. Daarop is een pilot gestart, waarin vier opleiders (de Politieacademie, Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en OTCRij) een tijdelijke vrijstelling is gegeven om van 1 april 2013 tot 1 april 2015 te rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg ten behoeve van trainingsdoeleinden. Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) heeft de evaluatie van de pilot uitgevoerd en dit verbreed met onderzoek naar behoefte en draagvlak<sup>1</sup>.

Uit de evaluatie van de pilot blijkt dat het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen bijdraagt aan de kwaliteit van de rijopleiding voor bestuurders van voorrangsvoertuigen zonder dat het de verkeersveiligheid teveel in gevaar brengt. Tijdens de pilot zijn door ruim 3000 studenten circa 6600 spoedritten gereden. Bij elkaar is dit ruim 645 uur met optische en geluidssignalen. De omvang van het oefenen is over het algemeen beperkt: het gaat in totaal om enkele ritten per student per opleiding, van circa 5-10 minuten. De 645 uur dat is gereden met optische en geluidssignalen leidde tot een beperkte toename van 0,62% ten opzichte van de normale omvang van het aantal uur dat met optische en geluidssignalen in het gebied voor hulpverleningsdoeleinden gereden wordt. Er hebben zich tijdens de pilot geen ongevallen met de lesvoertuigen voorgedaan. Uit het onderzoek verbonden aan deze pilot bleek dat de studenten die geoefend hadden op de openbare weg beter reden dan studenten waarbij deze wijze van oefenen geen onderdeel van hun opleiding was. Uit de enquêtes van de pilot bleek dat zowel onder hulpdiensten, rijinstructeurs van de hulpdiensten als bij de bevolking veel draagvlak bestaat voor oefenen op de openbare weg.

Naar aanleiding van de evaluatie heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om een permanente vrijstelling te verlenen voor het oefenen op de openbare weg voor het besturen van een voorrangsvoertuig (IenM/BSK-2015/51943). De vrijstelling geeft de bestuurders, die in opdracht van een hulpverleningsdienst rijonderricht in het besturen van een voorrangsvoertuig krijgen of geven, de bevoegdheid om blauw zwaailicht en sirene te voeren voor trainingsdoeleinden, dus zonder een dringende taak.

---

<sup>1</sup> 'Heet hangijzer of koudwatervrees. Evaluatieonderzoek van de pilot rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg ten behoeve van trainingsdoeleinden', Instituut Fysieke Veiligheid 31 oktober 2014.

## 1.2 Vrijstelling

Aan het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg heeft het ministerie strikte wettelijke voorwaarden verbonden. De voorwaarden zijn in te delen in eisen aan de rijinstructeur, eisen aan het voertuig en overige voorwaarden.

Op grond van artikel 150, eerste lid, van de WVV 1994 zijn aan de vrijstelling voorwaarden verbonden (art. 2 tot en met 4 van de vrijstelling). Het handelen in strijd met deze voorwaarden is verboden en op grond van artikel 178 van de WVV 1994 een strafbaar feit.

### 1.2.1 Eisen aan de rijinstructeur

Aan de rijinstructeur die wil gaan lesgeven in het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg zijn de volgende eisen gesteld:

- > De rijinstructeur moet WRM-bevoegd zijn (dit geldt voor ieder rijonderricht, ook zonder optische en geluidssignalen) en de rijinstructeur moet gecertificeerd zijn volgens het multidisciplinair vastgestelde competentieprofiel, voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Dit is uitgewerkt in de OGS<sup>+</sup>-certificering.  
OF
- > De rijinstructeur is in het bezit van het diploma Politierijinstructeur of Militair rijinstructeur en als zodanig werkzaam bij de politie of het Ministerie van Defensie

Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland hebben als vertegenwoordigers van de brandweer en de spoedeisende medische diensten de opdracht gekregen een certificeringssysteem in te richten. Zij hebben gezamenlijk het IBKI aangewezen als certificerende instantie voor de OGS<sup>+</sup>-certificering. Het IBKI heeft daarmee de bevoegdheid gekregen om rijinstructeurs te examineren. Het Instituut Fysieke Veiligheid heeft de ontwikkeling van het certificeringssysteem begeleid. In het volgende hoofdstuk is certificeringssysteem op hoofdlijnen beschreven.

### 1.2.2 Eisen aan het voertuig

Het voertuig waarmee wordt lesgegeven in het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg moet uitgerust zijn als voorrangvoertuig. Het voertuig moet voorzien zijn van blauw zwaailicht en sirene en het uiterlijk van een voorrangvoertuig hebben (art. 5 eerste en vijfde lid, en art. 7 Regeling optische en geluidssignalen 2009). Voertuigen van politie, brandweer en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten moeten voorzien zijn van goedgekeurde striping. Voertuigen van overige aangewezen diensten (art. 1 Regeling optische en geluidssignalen 2009) moeten aan weerszijden voorzien zijn van een embleem of naam van de hulpdienst. Het embleem of naam van de dienst heeft een oppervlak van ten minste 314 cm<sup>2</sup>.

Daarnaast moet het voertuig (categorie B) uitgevoerd zijn met dubbele bediening en extra spiegels (art. 8, onderdelen a en b, Reglement rijbewijzen). De dubbele bediening bestaat uit minimaal een rem, en bij handgeschakelde voertuigen ook de koppeling. De extra spiegels bestaan uit een binnen- en buitenspiegel waarmee degene die rijonderricht geeft het weggedeelte achter en rechts van het voertuig kan overzien.

Voertuigen uit categorie C of D moeten ook zijn uitgevoerd met dubbele bediening en extra spiegels (art. 9, eerste lid, onderdelen a en b, Reglement rijbewijzen). De dubbele bediening bestaat uit minimaal een rem, en bij handgeschakelde voertuigen ook de koppeling. De extra spiegels bestaan uit twee of meer buitenspiegels waarmee degene die rijonderricht geeft het weggedeelte links en rechts van het voertuig kan overzien.

Voor het geven van trainingen met optische en geluidssignalen op de openbare weg worden in principe lesvoorrangvoertuigen (uitgevoerd zoals hierboven beschreven) van de hulpverleningsdienst gebruikt. Voor situaties waarin dit niet mogelijk is, kan men terecht bij

het Instituut Fysieke Veiligheid. Het IFV is bezig een lesvoorrangsvoertuigenpool beschikbaar te stellen die men kan huren/lenen.

### 1.2.3 Overige voorwaarden

Overige voorwaarden die gesteld zijn:

- > De oefenrit met optische en geluidssignalen wordt gegeven in opdracht van een hulpverleningsdienst zoals bedoeld in art. 29, eerste lid, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
- > De oefenrit mag uitsluitend plaatsvinden na toestemming van de meldkamer van de betreffende hulpdienst in de regio waarin wordt gereden. Het gaat daarbij om de specifieke rit, op een specifiek moment en locatie. Er kan dus geen sprake zijn van een algemene toestemming.
- > Tijdens de oefenrit moeten de rijinstructeur en cursist zich aan de brancherichtlijn van de betreffende hulpverleningsdienst houden;
- > De cursist is een (toekomstige) voorrangsvoertuigbestuurder;
- > Degene die het voertuig bestuurt, is in het bezit van een rijbewijs dat geldig is voor het besturen van dat motorrijtuig;
- > De instructeur moet te allen tijde aanwezig zijn in of bij het motorrijtuig waarmee wordt gereden. Voor motorrijtuigen van de motorrijtuigcategorieën B, C en D, geldt dat de instructeur zich op de instructeursplaats in het voertuig bevindt, voor motorrijtuigen van de motorrijtuigcategorie A geldt dat instructeur zich in de onmiddellijke nabijheid van het motorrijtuig bevindt.

# 2 Certificering

In dit hoofdstuk vindt u het certificeringssysteem voor rijinstructeurs op hoofdlijnen. Dit is opgesteld door een werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, IBKI en IFV. De Politieacademie en OTCRij (Defensie) zijn gevraagd om als inhoudelijke, onafhankelijke adviseurs mee te denken.

## 2.1 Certificaat

### 2.1.1 OGS<sup>+</sup>-certificering

De OGS<sup>+</sup>-certificering geeft invulling aan de in de vrijstelling genoemde verplichting tot het inrichten van een certificeringssysteem voor oefenen op de openbare weg.

De OGS<sup>+</sup>-certificering is gebaseerd op het multidisciplinair vastgestelde competentieprofiel voor rijinstructeurs van hulpverleningsvoertuigen. Dit competentieprofiel is eind 2012 en begin 2013 onder leiding van de Politieacademie opgesteld, samen met een werkgroep waarin diverse overheids- en particuliere opleiders zitting hadden. Het competentieprofiel is door Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland en de Nationale Politie vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat de instructeur de basisvaardigheden voor de 'gewone' rij- en instructietaak beheerst (middels het normale rijbewijs en de WRM-certificering). Een tweede uitgangspunt is dat de OGS<sup>+</sup>-certificering zich uitsluitend richt op de rijtaak en niet op de hulpverleningstaak. De OGS<sup>+</sup>-certificering zegt dus niets over kennis van de branche, en ook mag het niet gezien worden als een algeheel kwaliteitsinstrument voor rijinstructeurs van de hulpdiensten. De OGS<sup>+</sup>-certificering geeft uitsluitend duidelijkheid over de bevoegdheid van de instructeur om rijtrainingen met optische en geluidssignalen op de openbare weg te verzorgen.

De OGS<sup>+</sup>-certificering is opgesteld in opdracht van Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland, aangezien zij de hiervoor aangewezen partijen in de vrijstelling waren. De OGS<sup>+</sup>-certificering is echter geldig en verplicht voor alle rijtrainingen met optische en geluidssignalen op de openbare weg.<sup>2</sup>

De OGS<sup>+</sup>-certificering is ondergebracht bij het IBKI, het instituut waar ook de WRM-certificering wordt afgenomen. Het IBKI verzorgt de examinering en certificering van rijinstructeurs die trainingen willen geven met optische en geluidssignalen.

De OGS<sup>+</sup>-certificering richt zich uitsluitend op het *certificeren* van rijinstructeurs voor training met optische en geluidssignalen. Het *opleiden* van rijinstructeurs om met optische en geluidssignalen te rijden en les te geven, valt niet binnen deze kaders. Dit wordt aan de markt over gelaten. Tenminste twee particuliere opleiders zijn voornemens deze opleiding te gaan aanbieden.

### 2.1.2 Geldigheidsduur certificaat

Het OGS<sup>+</sup>-certificaat is vijf jaar geldig, waarna de rijinstructeur opnieuw examen moet doen. Deze hercertificering bestaat uit een praktijkexamen. Verder moet de rijinstructeur, voorafgaand aan het examen, deelnemen aan een bij-/ nascholing (1 dagdeel). Er wordt één OGS<sup>+</sup>-certificaat afgegeven voor alle voertuigcategorieën.

---

<sup>2</sup> Met uitzondering van de vrijstellingsregeling voor instructeurs van politie en defensie

### 2.1.3 Aantonen dat rijinstructeur gecertificeerd is

De rijinstructeur krijgt een aparte pas voor het OGS<sup>+</sup>-certificaat. Het is niet mogelijk om dit bij op de WRM-pas te zetten. IBKI beschikt over een centrale database, waarin de hulpdiensten op naam en geboortedatum van de rijinstructeur kunnen zoeken of de instructeur gecertificeerd is. De rijinstructeur mag alleen lesgeven met optische en geluidssignalen voor de voertuigcategorieën die op zijn WRM-certificaat staan.



Het OGS<sup>+</sup>-certificaat wordt automatisch ingetrokken bij het verlopen of intrekken van het WRM-certificaat. Het traject tot het intrekken van het WRM-certificaat staat beschreven in art. 21 tot en met 23 van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen.

### 2.1.4 Uitwisselbaarheid politie/defensie met IBKI-certificering

Er zijn politie- en defensierijinstructeurs welke naast hun taak bij politie en defensie, ook bij andere opleidingsinstituten rijopleidingen op het gebied van rijden met optische en geluidssignalen verzorgen. De bevoegdheid van politie- en defensierijinstructeurs om met optische en geluidssignalen te trainen zonder aanvullende certificering geldt alleen voor werkzaamheden in dienst van politie en defensie. Als zij ook in de particuliere markt trainingen willen verzorgen, hebben zij dus een OGS<sup>+</sup>-pas nodig. Omdat deze persoon vanuit politie of defensie geacht wordt over de benodigde kennis en vaardigheden te beschikken, kunnen personen die in het bezit zijn van het diploma politierijinstructeur of militair rijinstructeur én die als rijinstructeur werkzaam zijn bij politie of defensie de OGS<sup>+</sup>-pas aanvragen bij het IBKI. Er is dan geen examen nodig. Deze uitwisseling is mogelijk vanaf het moment dat het certificeringssysteem operationeel is.

Andersom geldt de uitwisseling niet; de OGS<sup>+</sup>-pas van IBKI is niet inwisselbaar met het diploma van politierijinstructeur of militair rijinstructeur. De reden hiervoor is dat de eisen aan deze instructeurs verder gaan dan alleen de lesbevoegdheid en het rijden met optische en geluidssignalen.

## 2.2 Examen

De instructeurs moeten een examen afleggen dat bestaat uit twee onderdelen:

1. Theorie-examenonderdeel: vragenlijst over kennis en inzicht
2. Praktijkexamenonderdeel: zelf een rit rijden met optische en geluidssignalen

De inhoud van de examens is gebaseerd op het multidisciplinair vastgestelde competentieprofiel zoals weergegeven in bijlage 5 van het evaluatierapport van de pilot Oefenen op de openbare weg 'Heet hangijzer of koud watervrees' (IFV, 2014). De beide examenonderdelen zijn aparte eenheden. Een behaald examenonderdeel blijft 12 maanden geldig. Het is mogelijk om per onderdeel een herexamen te doen. Er wordt geen maximum gesteld aan het aantal pogingen. Het behalen van het theorie-examen is geen voorwaarde om deel te nemen aan praktijkexamen.

De tarieven zijn: theorie-examen € 64,50; praktijkexamen € 257,- (december 2015).

### 2.2.1 Inhoud en uitvoering theorie-examen

Het theorie-examen duurt 35 minuten en bestaat uit 25 meerkeuzevragen op het gebied van:

- > Wetgeving (Regeling Optische en Geluidssignalen, Wegenverkeerswet, Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens)
- > Verkeersgedrag (richtinggevend kader, beroepshouding)
- > Brancherichtlijnen (brandweer, politie, ambulance).

De cesuur is 18 vragen goed voor een voldoende. Het brondocument met de eindtermen staat op de website van het IBKI. Op de website van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen zijn alle benodigde documenten verzameld (o.a. brancherichtlijnen, Richtinggevend Kader, onderzoeksrapporten, etc.). Het theoriedeel kan afgenomen worden op IBKI-locatie Nieuwegein, Zwolle, Zaandam, Dordrecht of Helmond.

### 2.2.2 Inhoud en uitvoering praktijkexamen

Duur examenrit: 75 minuten waarvan er 60 minuten wordt gereden. Het praktijkexamen bestaat uit 7 hoofdrijtaken en 2 bijzondere manoeuvres. Dit alles wordt beoordeeld op 5 beoordelingsaspecten: veiligheid, vlot, voorspelbaar gedrag, voorbeeldfunctie en vloeiend. De gehele rit wordt meegenomen in de beoordeling, waarbij het zwaartepunt gelegd wordt op de spoedritten.

Het praktijkexamen begint met uitleg over de procedure. Vervolgens gaat de kandidaat een normale rit rijden (zonder optische en geluidssignalen). Onderweg krijgt de kandidaat de opdracht van de examiner om de rit met optische en geluidssignalen te vervolgen.

De kandidaat krijgt 2 ritten met optische en geluidssignalen van ongeveer 5 tot 10 minuten. Tijdens de ritten wordt er zowel binnen als buiten de bebouwde kom gereden en over kruispunten. Na de examenrit vindt een afsluitend gesprek met beoordeling plaats.

Het examen wordt afgenomen in een personenvoertuig categorie B. Het voertuig moet in ieder geval volledig zijn uitgevoerd als voorrangsvoertuig (uitgevoerd volgens art. 5 eerste en vijfde lid, en art. 7 Regeling optische en geluidssignalen 2009). Daarnaast moet het voertuig beschikken over dubbele bediening en extra spiegels.

Voorafgaand aan de rit wordt door het IBKI aan de meldkamer toestemming gevraagd om met optische en geluidssignalen te rijden.

Het praktijkexamen wordt afgenomen vanaf het IBKI in Nieuwegein. De route van de examenrit wordt vooraf gepland door de examiner van het IBKI. Er kan niet telkens dezelfde route worden gereden in verband met overlast voor de omwonenden. De examiner geeft gedurende de rit instructies over de te rijden route.

Op de website van het IBKI is het beoordelingsprotocol en het scorevoorschrift te vinden.

### 2.2.3 Examinatoren

Examinatoren worden door het IBKI aangesteld. Examinatoren met een (commercieel) belang bij het al dan niet slagen van een bepaalde rijinstructeur, worden uitgesloten.

### 2.2.4 Instroomeisen

De kandidaat die het examen wil afleggen, moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- > In het bezit zijn van een geldig WRM-certificaat
- > In het bezit zijn van een geldig rijbewijs B
- > De kandidaat moet een volledig ingericht voorrangsvoertuig meenemen welke aan voorwaarden van een lesvoertuig voldoen conform art. 4 van de vrijstelling (Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 17 maart 2015, nr. IenM/BSK-2015/51943).

### 2.2.5 Aanmeldprocedure IBKI

Via de website van het IBKI kan de kandidaat zich inschrijven voor het theorie-examen en het praktijkexamen. Aanmelden voor het theorie-examen kan men dit zelf doen via een account in 'Mijn IBKI'. Voor het aanmelden voor het praktijkexamen bestaat er een aanmeldformulier. Meer informatie is te vinden op de website van het IBKI: [Aanmelden theorie- en praktijkexamen OGS+ pas](#).



# 3 Praktische uitvoering oefenen op de openbare weg

In dit hoofdstuk worden informatie en tips gegeven over de uitvoering van oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De tips zijn gebaseerd op de ervaringen van de Politieacademie, Academie voor Ambulancezorg, BOCAS en OTCRij die zij tijdens de pilotperiode hebben opgedaan.

## 3.1 Gebruik van het voorrangvoertuig

Het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen mag alleen plaatsvinden in een voertuig dat uitgevoerd is als voorrangvoertuig (uitgevoerd volgens art. 5 eerste en vijfde lid, en art. 7 Regeling optische en geluidssignalen 2009). Uitsluitend hulpdiensten mogen voorrangvoertuigen in gebruik hebben. Dit betekent dat particuliere opleiders niet zelf de beschikking hebben over het juiste voertuig om les te mogen geven met OGS. Zij dienen daarom in de basis via de hulpdienst die zij lesgeven een (les)voertuig te regelen. Ter informatie, het inbouwen van dubbele bediening in een voertuig kost bij benadering € 400,- à €500,-.

In voorkomende gevallen waarin dit het gebruik van een voertuig van de hulpverleningsdienst niet mogelijk blijkt, waaronder het examen afleggen door een particuliere rijinstructeur bij het IBKI, is het de bedoeling dat er via het IFV voorrangvoertuigen te huren zijn. Hiervoor kunt u contact opnemen met Peter Ruijs via [peter.ruijs@ifv.nl](mailto:peter.ruijs@ifv.nl).

## 3.2 Afstemming met de meldkamer

De meldkamer moet toestemming geven voor de specifieke rit. De reden dat hiervoor gekozen is, is dat het onwenselijk wordt geacht als een operationeel uitzierend voertuig in verband met een oefenrit met optische en geluidssignalen langs een echt incident rijdt. De meldkamer kan dan ook altijd de toestemming tot een oefenrit weigeren of intrekken.

Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland streven ernaar samen met de meldkamers op korte termijn een éénduidige, eenvoudige procedure rondom het aanmelden van oefenritten te maken. Hiermee wordt voorkomen dat allerlei (overheids- en particuliere) rijopleiders met verschillende meldkamers verschillende operationele afspraken maken. De meldkamers van onder andere IJsselland (ambulance), Amsterdam-Amstelland (brandweer), defensie en politie (beide landelijk) hebben al ervaring opgedaan met het geven van de toestemming voor oefenritten. De ervaringen van deze meldkamers worden gebruikt bij de totstandkoming van de procedure. De toestemming van de meldkamer is uitsluitend voor het voorkomen van het rijden door meldingen. De meldkamer hoeft niet te controleren of de instructeur, student, het voertuig en de rit voldoen aan de eisen uit de vrijstelling!

De oefenrit wordt aangevraagd bij de reguliere meldkamer van de hulpverleningsdienst. Hierbij is de kleur van het voertuig leidend. Dus in het incidentele geval een ambulancechauffeur een rijtraining zou krijgen in een brandweervoertuig, dan wordt de rit aangemeld bij de brandweer meldkamer.

### 3.3 Aantal en duur van de rit

Er zijn geen regels verbonden aan het aantal en de duur van de ritten tijdens trainingen met optische en geluidssignalen. Echter, vanwege mogelijke overlast voor de omgeving en de potentiële risico's, wordt geadviseerd het aantal ritten en de duur van de ritten in verhouding te laten staan tot het leerrendement. Bij de opleiders die onder de pilot hebben gereden werden in de totale rijopleiding gemiddeld 5 tot 6 ritten met optische en geluidssignalen per student gereden, waarbij iedere rit circa 4 tot 15 minuten duurde.

### 3.4 Voorkomen van klachten

Overlast voor de omgeving dient zoveel voorkomen te worden tijdens het trainen met optische en geluidssignalen. Dit kan bijvoorbeeld door de routes en momenten van de ritten te spreiden. In de praktijk blijkt het aantal klachten mee te vallen: tijdens de pilot was het aantal klachten minimaal. Er wordt zelfs melding gemaakt van minder klachten ten opzichte van training van afwijkend verkeersgedrag zonder optische en geluidssignalen, omdat dit laatste voor andere weggebruikers soms verwarrend kan zijn.

Voorbeelden waarin men eerder klachten kan verwachten, is aan de uiteinden van tunnelbuizen en in gebieden waar normaliter weinig gereden wordt met optische en geluidssignalen. In dergelijke situaties kan het op de hoogte stellen van de bevolking helpen.

# 4 Veelgestelde vragen

## 4.1 Wie is er juridisch aansprakelijk tijdens het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg?

Als sprake is van training of opleiding waarbij gereden wordt met motorvoertuigen, zijn er twee mogelijke bestuurders. Namelijk de feitelijke bestuurder en degene die rijonderricht geeft of wordt geacht het motorrijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht te doen besturen, c.q. een docent of instructeur (art. 1 sub n WVV 1994 en art. 1 RVV 1990). In de basis is de feitelijke bestuurder (degene die het voertuig bestuurt) aansprakelijk voor overtredingen en schade door ongevallen, tenzij wordt voldaan aan twee voorwaarden:

1. Het voertuig valt onder de categorie AM, B, C, D of E.
2. Er is in het voertuig dubbele bediening aanwezig.

Indien aan de voorwaarden is voldaan, zal in de meest voorkomende gevallen de rijinstructeur als juridisch bestuurder strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld. Er zijn altijd uitzonderingen, bijvoorbeeld als een cursist sterk tegen de aanwijzingen van de instructeur ingaat, of als de cursist opzettelijk andere handelingen verricht dan normaliter van hem verwacht worden. In dat geval toetst een rechter in hoeverre de schade aan de feitelijke bestuurder of aan de instructeur als bestuurder is toe te rekenen.

Waar het gaat om civielrechtelijke aansprakelijkheid hangt dit af van de arbeidsrelatie tussen de rijinstructeur en het opleidingsinstituut. In het algemeen is primair het opleidingsinstituut als werkgever civielrechtelijk aansprakelijk. Ditzelfde geldt ook wanneer de cursist aansprakelijk wordt gesteld. Uiteraard hangt dit af van de exacte omstandigheden van een individueel geval.

In ieder geval wordt geadviseerd om bij de verzekeringsmaatschappij te controleren of het trainen met optische en geluidssignalen op de openbare weg valt onder de dekking van de verzekering.

## 4.2 Juridische dekking bij praktijkexamen IBKI

Tijdens het examen is de kandidaat (de bestuurder die feitelijk achter het stuur zit) de juridische bestuurder en als zodanig juridisch aansprakelijk. De examinerator geeft namelijk geen rijonderricht. Anders dan bij het reguliere rijexamen voor het rijbewijs beschikt de kandidaat over een geldig rijbewijs voor de categorie waarin hij rijdt. Bovenstaande sluit uit dat de examinerator juridisch bestuurder is.

## 4.3 Moet het lesvoorrangvoertuig voorzien zijn van een blauw L-bord?

Nee, dit is niet verplicht. Een dergelijk teken biedt geen voordelen op basis van de verkeerswetgeving. Uit de aanhef van artikel 8 van het Reglement Rijbewijzen blijkt dat de

verplichting tot een dergelijke markering alleen geldt voor voertuigen die worden gebruikt voor een opleiding tot het behalen van een rijbewijs. Deze eisen zijn dus niet van kracht voor opleidingen die worden gegeven aan rijbewijsbezitters. Het is echter ook niet verboden. De ervaringen met het markeren van lesvoertuigen zijn wisselend: De politie heeft besloten de lesvoertuigen niet langer uiterlijk herkenbaar te laten zijn als lesvoertuig. Zij ervoeren geen meerwaarde, en kregen juist vaker vragen van weggebruikers. Ook zou een lesaanduiding ervoor kunnen zorgen dat overige weggebruikers eerder geneigd zijn eerst te kijken of het een lesvoertuig betreft. In de ambulancesector echter wordt er voor gekozen het voertuig wel zichtbaar te laten zijn als lesvoertuig. De reden is dat dit voertuig en de bemanning niet operationeel inzetbaar zijn vanwege gebrek aan apparatuur, volledige bemanning etc., wanneer zij op een calamiteit stuiten. In dat geval kan de aanduiding dat het een lesvoertuig betreft wenselijk zijn. Het staat de diensten dus vrij hoe zij hiermee omgaan. De stuurgroep van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen adviseert om de gebruikte voorrangsvoertuigen niet zichtbaar te voorzien van een aanduiding dat het een lesvoertuig betreft.

#### 4.4 Waar kan ik mij aanmelden voor het examen?

Aanmelden voor het theorie- en praktijkexamen kan op de website van het IBKI: <https://www.ibki.nl/overige/rijinstructeur-ogs/>. U vindt hier ook het brondocument, het beoordelingsprotocol en het scorevoorschrift.

#### 4.5 Waar vind ik de documenten voor de theorietoets?

Alle benodigde documenten staan op de website van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen, onder de tab 'OGS+-pas'.  
<http://www.ifv.nl/adviesennovatie/Paginas/Kenniscentrum-Voorrangsvoertuigen.aspx#tab6>

#### 4.6 Is er een opleiding tot rijinstructeur OGS?

Er zijn diverse (particuliere) opleiders die van plan zijn deze opleiding op korte termijn aan te gaan bieden. Hiervoor kunt u het beste rechtstreeks contact opnemen met deze opleiders.

#### 4.7 Mag ik op de brandweeroefenavond met mijn chauffeurs gaan oefenen met optische en geluidssignalen?

Het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg is aan veel voorwaarden verbonden:

- > De rijinstructeur moet WRM-bevoegd zijn (dit geldt voor ieder rijonderricht, ook zonder optische en geluidssignalen!) in combinatie met een aanvullende certificering in de vorm van een OGS+-pas. Deze is te behalen door het uitvoeren van een theoretische en praktische toets bij het IBKI; een uitzondering geldt voor rijinstructeurs die in het bezit zijn van het diploma Politierijinstructeur of Militair rijinstructeur én als zodanig werkzaam bij de politie of het Ministerie van Defensie. Zij hoeven geen aanvullend examen te doen.
- > Het voertuig waarmee wordt lesgegeven in het rijden met optische en geluidssignalen op de openbare weg moet voorzien zijn van optische en geluidssignalen conform artikel 5 1e en 5e lid en art. 7 ROGS 2009.

- > Het voertuig in de categorie B, C of D moet voorzien zijn van dubbele bediening en extra spiegels. Het voertuig hoeft niet voorzien te zijn van een teken dat het een lesvoertuig betreft.
- > De oefenrit met optische en geluidssignalen wordt gegeven in opdracht van een hulpverleningsdienst die is aangewezen om optische en geluidssignalen te voeren, zoals bedoeld in artikel 29, eerste lid, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
- > De oefenrit mag uitsluitend plaatsvinden na toestemming van de meldkamer van de betreffende hulpdienst in de regio waarin wordt gereden. De toestemming mag niet eenmalig algemeen gegeven worden, maar voor de specifieke rit op een specifiek moment in een bepaald gebied.
- > Tijdens de oefenrit moeten de rijinstructeur en cursist zich aan de brancherichtlijn houden van de betreffende hulpverleningsdienst.
- > De cursist is een (toekomstige) voorrangsvoertuigbestuurder.
- > Degene die het voertuig bestuurt, is in het bezit van een rijbewijs dat geldig is voor het besturen van dat motorrijtuig;
- > De instructeur moet te allen tijde aanwezig zijn in of bij het motorrijtuig waarmee wordt gereden. Voor motorrijtuigen van de motorrijtuigcategorieën B, C en D, geldt dat de instructeur zich op de instructeursplaats in het voertuig bevindt, voor motorrijtuigen van de motorrijtuigcategorie A geldt dat instructeur zich in de onmiddellijke nabijheid van het motorrijtuig bevindt.

Als aan al deze voorwaarden wordt voldaan, is het toegestaan op de oefenavond te trainen met optische en geluidssignalen. Deze voorwaarden zijn bindend: Het handelen in strijd met de voorwaarden, verbonden aan deze vrijstelling, is verboden en op grond van artikel 178 van de WVV 1994 een strafbaar feit.