

Tientallen instructeurs Optische en Geluidssignalen zijn nodig

Er is een groot tekort aan OGS+-instructeurs

Er is in Nederland een groot tekort aan WRM-instructeurs die bestuurders van hulpverleningsvoertuigen in het algemeen en brandweerauto's in het bijzonder kunnen opleiden: de zogenoemde OGS+-instructeurs (Optische en Geluidssignalen). Paul Brussaard, directeur van BRUSECO Hulpdiensten, een van de grote opleiders op dit gebied met hoofdkantoor in Maarssen, luidt de noodklok en biedt een speciale opleiding aan voor rijopleiders van huidige en toekomstige chauffeurs van voorrangsvoertuigen.

Op 1 juni 2017 is de vernieuwde Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Brandweer van kracht geworden. Drie van de vier wijzigingen vallen buiten het kader van de opleiding. Deze betreffen de prioritering van meldingen, het gelijk-trekken voor alle hulpdiensten van de snelheid op de vluchtstrook (maximaal 50 km/uur) en het gelijkstellen van de maximale snelheden voor kleine en grotere voertuigen.

EISEN

De vierde essentiële verandering betreft de eisen die worden gesteld aan de chauffeurs van voorrangsvoertuigen. In de vernieuwde Brancherichtlijn staat dat chauffeurs voorbereid dienen te zijn op het rijden met het specifieke voertuig. De nieuwe brancherichtlijn besteedt expliciet aandacht aan de vakbekwaamheid van de chauffeur: 'Chauffeurs moeten voldoen aan de landelijke standaard voor blijvende vakbekwaamheid, zoals vastgelegd in de 'Branchestandaard blijvende vakbekwaamheid, functie chauffeur werkzaam bij de brandweer' en aan de regionale afspraken op het gebied van vakbekwaamheid voor de voertuigen waarin wordt gereden' Geschrapt zijn de eis dat je minimaal drie jaar rijervaring moet hebben om als chauffeur van een voorrangsvoertuig te mogen optreden en de verplichting om drie jaar uitrukervaring te hebben als brandwacht/manschap.

GOEDE ZAAK

Volgens Paul Brussaard zijn deze wijzigingen een goede zaak. "Het is met name

goed dat de regels die al voor andere hulpdiensten golden, nu ook van toepassing zijn voor de brandweer. De overige weggebruikers weten vanaf nu dat er eenduidigheid is in de regels en alleen dat al is toe te juichen."

VERSCHIL

Er is echter wel één essentieel verschil tussen chauffeurs van politiewagens en ambulances enerzijds en die van brandweervagens en van eventuele andere hulpverleningsvoertuigen anderzijds: tenzij sprake is van een beroepsbrandweerkorps gaat het hier om chauffeurs die als vrijwilliger werken en het rijden van de brandweervagen 'erbij' doen. En dat is een uitdaging.

Brussaard: "Met de vrijwillige brandweer is het zo dat je als timmerman, loodgieter, boekhouder of wat voor achtergrond dan ook, effectief nauwelijks ervaring opdoet met zogeheten PRIO 1-ritten. Je bent dus de hele dag met je eigen beroep bezig, maar op het moment dat de pieper gaat ben je professioneel chauffeur van een voorrangsvoertuig. Dan komt het erop aan. Ga er maar aanstaan."

VERANTWOORDELIJK

Wat Brussaard betreft mag in dit verband één aspect niet uit het oog worden verloren: de chauffeur is verantwoordelijk voor het rijden met de brandweervagen. Die is de cruciale schakel tussen de melding en de inzet ter plaatse, zoals ze zeggen bij BRUSECO. En bij een ongeval wordt hij of zij daarop aangesproken. Of nog erger: de chauffeur dient zich te

verantwoorden bij de rechter. Onzin? Er zijn veel voorbeelden van niet. Eind 2018 is nog een brandweerman veroordeeld tot een taakstraf van 100 uur voor het veroorzaken van een dodelijk ongeval met zijn brandweerauto tijdens een uitruk. De brandweerauto reed met zwaailicht en sirene aan door rood licht op een kruising bij de oprit naar de snelweg. Daar botste hij op een personenauto die de kruising opreed. De inzittende overleed aan de verwondingen.

TE HARD

De rechtbank oordeelde dat de brandweerman door het rode licht mocht rijden, maar veel te hard reed. Hij ging 94 kilometer per uur, waar hij volgens de richtlijnen maar met maximaal 20 km/uur door het rode licht had mogen rijden. De rechter oordeelde dat dit 'aanmerkelijk onvoorzichtig rijgedrag' is. De rechter hield er wel rekening mee dat dit ongeluk gebeurde terwijl de brandweer met spoed op weg was naar een melding met de hoogste prioriteit, waar mogelijk voor anderen een levensbedreigende situatie was, maar uiteindelijk volgde er wel een straf, waarbij de rechter ook stelde dat dit een voorbeeld kan zijn voor overige chauffeurs van voorrangsvoertuigen: je komt niet overal mee weg.

GROTE AANTALLEN

Brussaard meent: "Hiermee is het belang dat een chauffeur van een voorrangsvoertuig goed moet worden opgeleid wel

'Op het moment dat de pieper gaat, ben je opeens professioneel chauffeur van een voorrangsvoertuig'