

OPLEIDINGSKADER OPTISCHE EN GELUIDSSIGNALEN SPOEDEISENDE MEDISCHE HULP- VERLENING



AMBULANCEZORG
NEDERLAND

TLP:WHITE



OPLEIDINGSKADER OPTISCHE EN GELUIDSSIGNALEN SPOEDEISENDE MEDISCHE HULP- VERLENING

Ambulancezorg Nederland
Versie 2.0, mei 2026

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1 Opleidingskader optische en geluidssignalen spoedeisende medisch hulpverlening	4
1.2 Totstandkoming opleidingskader	4
1.3 Betekenis en reikwijdte van het opleidingskader	5
2. Wettelijk kader	6
2.1 Wegenverkeerswet en Reglement verkeersregels en verkeerstekens	6
2.2 Regeling optische en geluidssignalen 2009	6
2.3 Brancherichtlijn OGS spoedeisende medische hulpverlening	6
3. Eindtermen	7
3.1 Eindtermen	7
4. Opleiding en examinering	8
4.1 Opleiding tot ambulancechauffeur	8
4.2 Opleiding rijvaardigheid voor overige bestuurders van een voorrang voertuig	8
4.2.1 Theoretische component	8
4.2.2 Praktijkcomponent	8
4.2.3 Examinering	9
5. Herhalingsinstructie	10
5.1 Bij- en nascholing	10



INLEIDING



In 2015 hebben de gezamenlijke hulpdiensten, politie, brandweer, defensie en ambulancezorg, een multidisciplinaire brancherichtlijn Optische en geluidssignalen opgesteld. Elke hulpdienst heeft het generieke deel, daar waar nodig of wenselijk, aangevuld met branche-specifieke afspraken. Op deze wijze is onder andere de brancherichtlijn voor de spoedeisende medische hulpverlening tot stand gekomen¹.

De brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening is opgesteld om bestuurders van voorrangsvoertuigen binnen de spoedeisende medische hulpverlening en hun werkgevers een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen. In deze brancherichtlijn zijn tevens de voorwaarden voor opleiding en herhalingsinstructie beschreven waaraan een bestuurder van een voorrangsvoertuig moet voldoen om spoedritten onder optische en geluidssignalen uit te mogen voeren. Deze opleidingseisen gelden voor alle bestuurders van motorvoertuigen op wie de brancherichtlijn van toepassing is. Vanuit de brancherichtlijn wordt hierbij verwezen naar het voorliggende Opleidingskader optische en geluidssignalen spoedeisende medisch hulpverlening.

1.1 Opleidingskader optische en geluidssignalen spoedeisende medisch hulpverlening

In het Opleidingskader Optische en geluidssignalen (OGS) spoedeisende medische hulpverlening zijn de minimale eisen beschreven voor de rijvaardigheid en het opleiden van bestuurders van voorrangsvoertuigen die bevoegd zijn OGS te voeren. Het kader geeft richting aan de wijze waarop bestuurders bekwaam worden in het uitvoeren van een dringende rijtaak onder OGS.

Het opleidingskader is van toepassing op bestuurders binnen de spoedeisende medische hulpverlening die een rijtaak met OGS uitvoeren, waaronder ambulancechauffeurs hoogcomplexiteit ambulancezorg, rapid responders, Officieren van Dienst Geneeskundig (OvDG) en huisartsenchauffeurs.

Het kader richt zich in hoofdzaak op de initiële bekwaamheid om met optische en geluidssignalen te mogen rijden. Daarnaast bevat het kader uitgangspunten voor het onderhouden van rijvaardigheid. Deze uitgangspunten zijn opgenomen in hoofdstuk 5 en hebben betrekking op het periodiek onderhouden en verder ontwikkelen van de rijvaardigheid in de beroepspraktijk.

De nadere invulling van het onderhouden van rijvaardigheid vindt plaats binnen het regionale bekwaamheidsbeleid van de organisatie. Hierbij wordt aangesloten bij het Fundament bekwaamheid in de ambulancezorg en het daarbij behorende addendum rijvaardigheid, waarin de kaders voor het behouden en verder ontwikkelen van rijvaardigheid zijn uitgewerkt.

1.2 Totstandkoming opleidingskader

In 2019 heeft een werkgroep bestaande uit hoofden L&O, rijvaardigheidsinstructeurs en bureau AZN een adviesrapport opgesteld waarin de werkgroep adviseert over de voorwaarden waaraan een initiële opleiding rijvaardigheid voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in de spoedeisende medische hulpverlening moet voldoen. Op basis van dit rapport is het opleidingskader OGS spoedeisende medische hulpverlening opgesteld. Dit kader is in 2023 door de leden van AZN bestuurlijk vastgesteld. Vervolgens is het kader ter kennisgeving verstuurd naar GGD GHOR Nederland, InEen en onderwijsinstellingen in de sector ambulancezorg.

¹. Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening, Ambulancezorg Nederland, 2023.

In maart 2026 is het kader geëvalueerd. De evaluatie had als doel inzicht te verkrijgen in de bekendheid met en de toepassing van het kader in de praktijk en in de mate waarin de inhoud van het kader aansluit bij de opleidingspraktijk binnen de ambulancezorg. In het kader van deze evaluatie is een sectorbrede enquête uitgezet onder rijvaardigheidsinstructeurs en opleidingsverantwoordelijken binnen de ambulancezorg. Uit de enquête blijkt dat het opleidingskader inhoudelijk breed wordt gedragen en goed aansluit bij de praktijk. Wel bleek behoefte te bestaan aan verduidelijking van enkele begrippen, de reikwijdte van het kader en de positionering van bij- en nascholing. Deze punten vormen het uitgangspunt voor de actualisatie van het kader.

1.3 Betekenis en reikwijdte van het opleidingskader

Met een landelijk kader voor het opleiden van bestuurders die zijn aangewezen voor het toepassen van optisch en geluidssignalen op de openbare weg streeft de sector naar uniformiteit en eenduidigheid op een aantal aspecten die vanuit het perspectief van veiligheid van patiënten, medewerkers en burgers van belang zijn. Het kader omvat een omschrijving van de minimale inhoud en eisen voor het opleiden van bestuurders die zijn belast met deze uitvoerende rijtaak.

Het opleidingskader maakt onderdeel uit van de brancherichtlijn OGS spoedeisende medische hulpverlening en dient daarmee te worden beschouwd als branchenorm. Alle Regionale Ambulancevoorzieningen alsmede andere hulpverleningsdiensten die zich in opdracht van de meldkamer ambulancezorg bezighouden met het verlenen van spoedeisende medische hulpverlening worden geacht dit kader te volgen.



2. WETTELIJK KADER



In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de belangrijkste wet- en regelgeving die van toepassing is op de bestuurder van een voorrangsvoertuig. Voor een overzicht van alle relevante wet- en regelgeving wordt verwezen naar de Nota goede ambulancezorg².

2.1 Wegenverkeerswet en Reglement verkeersregels en verkeerstekens

De Wegenverkeerswet (WVW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) beschrijven de algemene regels voor het verkeer, specifieke regels voor voorrangsvoertuigen en het gebruik van signalen. Het gebruik van optische en geluidssignalen (OGS) is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, motorvoertuigen in gebruik bij 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. Volgens artikel 91 van het RVV mogen deze voertuigen als voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van dit RVV, als hun taak dit vereist.

2.2 Regeling optische en geluidssignalen 2009

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van OGS zijn toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere (hulpverlenings) diensten die gebruik mogen maken van de bijzondere signalen en de technische eisen gesteld aan de bijzondere signalen zijn neergelegd in die regeling.

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 is gebaseerd op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994. Tevens wordt in deze regeling het begrip 'dringende taak' uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990 uitgelegd en zijn de in het derde lid genoemde voorschriften, betreffende het blauwe

zwaai-, flits- of knipperlicht opgenomen eisen uitgewerkt. Voorts is het voeren van het in artikel 30 RVV 1990 genoemde groene of gele zwaai-, flits- of knipperlicht nader uitgewerkt in deze regeling. Tot slot is in artikel 3 van deze regeling bepaald dat er een brancherichtlijn door de branches moet zijn opgesteld.

2.3 Brancherichtlijn OGS spoedeisende medische hulpverlening

Voor het verantwoord toepassen van de wet- en regelgeving stelde de ambulancesector de brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening³ op. De brancherichtlijn beschrijft hoe en wanneer OGS kunnen worden gevoerd. Ook bevat de brancherichtlijn een gedragscode voor bestuurders van voorrangsvoertuigen. Dit om de veiligheid van de patiënt, bestuurder, andere inzittenden en de medeweggebruikers zoveel mogelijk te waarborgen. Inmiddels zijn veel van deze eisen bij wet vastgelegd in de Regeling optische en geluidssignalen en is de brancherichtlijn daar een aanvulling op.

Daarnaast wordt in de brancherichtlijn aangegeven dat bestuurders van motorvoertuigen, die zijn belast met een uitvoerende rijtaak en daarbij mogelijk gebruik moeten maken van OGS, opgeleid en vervolgens getraind dienen te zijn in de uitvoering van deze taken. Daarnaast dienen zij individueel aangewezen te zijn en voorbereid op het rijden met het specifieke voertuig.

2. Nota goede ambulancezorg, Ambulancezorg Nederland, 2025.

3. Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening, Ambulancezorg Nederland, 2023.



3. EINDTERMEN



In de eindtermen is beschreven over welke kennis, vaardigheden en inzichten de bestuurder van een voorrangsvoertuig aan het einde van de opleiding minimaal moet beschikken. De eindtermen zijn generiek en gelden voor het besturen van elk type voorrangsvoertuig. In dit kader gaat het specifiek om het besturen van een voorrangsvoertuig zonder vervoer van een patiënt.

De eindtermen vormen een breed opleidingskader en geven het beoogde eindniveau weer. Ze zijn niet tot in detail uitgewerkt voor elke afzonderlijke rijcomponent; dat zou het kader te omvangrijk maken. Het is aan de uitvoerende organisatie om op basis van deze eindtermen passende en meetbare leerdoelen te formuleren die aansluiten bij het eigen opleidingsprogramma en de context.

3.1 Eindtermen

1. De bestuurder kan een voorrangsvoertuig controleren en rijklaar maken voor een veilige, vlotte en verantwoorde deelname aan het verkeer.
2. De bestuurder kan door het toepassen van bediening en -beheersingstechnieken het voorrangsvoertuig onder alle ritomstandigheden bedienen en beheersen:
 - gasgeven;
 - stuurtechnieken;
 - remtechnieken;
 - voertuigdynamica.
3. De bestuurder bepaalt op basis van adresgegevens en urgentie de meest geschikte aanrijroute.
4. De bestuurder kan op een veilige en verantwoorde wijze én met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving met een voorrangsvoertuig deelnemen aan het verkeer.
5. De bestuurder kan wettelijke vrijstellingen die geldend zijn voor voorrangsvoertuigen op een veilige en verantwoorde wijze binnen de gestelde kaders toepassen.
6. De bestuurder kan op basis van waarnemingen realistische voorspellingen maken over de zich ontwikkelende verkeerssituatie waarin het voorrangsvoertuig zich bevindt en hierop anticiperen (verkeersinzicht, risicoperceptie, aangepast en besluitvaardig gedrag).
7. De bestuurder kan omgaan met factoren die van invloed kunnen zijn op het besturen van een voorrangsvoertuig, de rijvaardigheid en/of het rijgedrag (omgevingsomstandigheden, weersinvloeden, vermoeidheid, aard van de melding, etc.).
8. De bestuurder kan het voorrangsvoertuig op elke locatie efficiënt en veilig plaatsen conform de richtlijnen en standaarden.
9. De bestuurder handelt en gedraagt zich volgens de professionele standaard/gedragscode en neemt verantwoordelijkheid in al het eigen handelen als bestuurder van een voorrangsvoertuig.



4. OPLEIDING EN EXAMINERING



De minimale eisen voor opleiding en examinering van bestuurders van een voorrangsvoertuig zijn in dit hoofdstuk uiteengezet. Deze eisen worden landelijk vastgesteld om eenduidige uitstroom te garanderen en daarmee de professionele rijvaardigheid van bestuurders van een voorrangsvoertuig te borgen. Het opleidingskader wordt driejaarlijks geëvalueerd. Naar aanleiding van de uitkomsten van deze evaluaties kan besloten worden de minimale eisen in dit kader bij te stellen.

4.1 Opleiding tot ambulancechauffeur

De functie van ambulancechauffeur mag alleen uitgevoerd worden wanneer de betreffende medewerker met succes een, door het College Zorgopleidingen (CZO) erkende, opleiding tot ambulancechauffeur heeft afgerond. Deze opleiding is gebaseerd op de opleidingseisen zoals door het CZO vastgesteld⁴. In de opleidingseisen staan eindtermen voor zowel de zorgtaken als de rijtaken en logistiek beschreven. Ook de specifieke eisen die aan de opleiding zelf gesteld worden, staan hierin weergegeven.

Naast het vaststellen van de opleidingseisen heeft het CZO als taak toezicht te houden op de eindtermen en de kwaliteit van de opleiding. Voor de ambulancechauffeur is daarmee het rijvaardigheidsonderwijs en de kwaliteit van dit onderwijs in de initiële opleiding geborgd. De eisen voor opleiding en examinering zoals deze zijn beschreven in paragraaf 4.2 zijn dan ook niet van toepassing op de ambulancechauffeur.

Na het behalen van het diploma is bij- en nascholing noodzakelijk om de rijvaardigheid op het gewenste niveau te behouden. Daarmee is hoofdstuk 5 van dit kader wel van toepassing op de ambulancechauffeur.

4.2 Opleiding rijvaardigheid voor bestuurders van een voorrangsvoertuig

In deze paragraaf worden de eisen voor het opleiden van overige bestuurders van een voorrangsvoertuig, die geen ambulancechauffeur zijn, beschreven. De opleiding, bestaande uit een theorie- en een praktijkcomponent, omvat daarbij minimaal 35 effectieve klokuren. Effectieve uren zijn alle praktijkuren waarin actief wordt deelgenomen, inclusief het leren van een andere deelnemer, maar exclusief pauzes.

4.2.1 Theoretische component

Alle theorie die voortkomt uit de eindtermen zoals beschreven in paragraaf 3.1 wordt in de theoretische component behandeld. Daarnaast gelden geen verdere specifieke eisen.

4.2.2 Praktijkcomponent

Voor de praktijkcomponent gelden specifieke eisen.

De praktijkcomponent:

- bevat minimaal de volgende onderdelen:
 - rijden zonder vrijstellingen;
 - rijden onder vrijstellingen bij A2-urgentie;
 - rijden met optische en geluidssignalen;
 - rijden in spitsomstandigheden;
 - voertuigbeheersing op een oefenbaan;
 - reflectie op het eigen professioneel handelen;
- wordt uitgevoerd door een WRM gecertificeerde rijinstructeur die beschikt over een geldige OGS+ pas;
- kent een maximale cursist-docent ratio van twee cursisten op één rijinstructeur. Dit waarborgt dat iedere deelnemer voldoende tijd krijgt om praktijkervaring op te doen, terwijl er ook ruimte is om van elkaar te leren en directe feedback te ontvangen.

⁴. Opleidingseisen ambulancechauffeur v2.1, College Zorgopleidingen, september 2023.

4.2.3 Examinering

De opleiding wordt afgesloten met een theorie- en een praktijkexamen. Om aan de examens deel te kunnen nemen, moet de gehele opleiding zijn afgerond. Het is aan de organisatie om te bepalen wie de examinering uitvoert. Wordt de examinering door de eigen organisatie uitgevoerd, dan is het advies om de rollen van rijinstructeur en rijexaminator van elkaar te scheiden.

Theorie-examen

De onderwerpen die tijdens het theorie-examen behandeld worden:

- wet- en regelgeving waaronder:
 - Verkeerswetgeving (RVV 1990, Wegenverkeerswet);
 - Regeling optische en geluidssignalen 2009;
 - Brancherichtlijn Optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening;
 - Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden⁵;
- verkeersveiligheid:
 - factoren die van invloed kunnen zijn op het besturen van een voorrangervoertuig, de rijvaardigheid en/of het rijgedrag:
 - human factor;
 - weg;
 - voertuig;
- voertuigbediening en -beheersing;
- incidentmanagement;
- voertuigcontrolepunten.

Praktijkexamen

In het praktijkexamen wordt de deelnemer beoordeeld op:

- het uitvoeren van de voertuigcontrole en de voorbereidingshandelingen;
- voertuigbediening en -beheersing;
- toepassen van navigatiemiddelen;
- verkeersinzicht en het hierop anticiperen;
- het correct hanteren van de wettelijke vrijstellingen;
- toepassen van incidentmanagement;
- handelen volgens de gedragscode en het richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden.

5. Richtinggevend kader bijzondere verkeersbevoegdheden versie 2026, NIPV, 2026.



5. HERHALINGSINSTRUCTIE



Voor bestuurders van voorrang voertuigen die OGS voeren is het noodzakelijk dat de rijvaardigheid en het professioneel rijgedrag periodiek worden onderhouden. Herhalingsinstructie, in de vorm van bij- en nascholing, draagt bij aan het behouden en verder ontwikkelen van de bekwaamheid om op een veilige en verantwoorde wijze spoedritten uit te voeren.

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor het onderhouden van rijvaardigheid. Deze uitgangspunten gelden voor alle bestuurders die binnen de spoedeisende medische hulpverlening OGS mogen voeren en zijn daarmee ook van toepassing op ambulancechauffeurs.

De nadere invulling van het onderhouden van rijvaardigheid vindt plaats binnen het regionale bekwaamheidsbeleid van de organisatie. Hierbij wordt aangesloten bij Het Fundament bekwaamheid in de ambulancezorg en het daarbij behorende addendum rijvaardigheid.

5.1 Bij- en nascholing

Bij- en nascholing op het gebied van rijvaardigheid heeft een ontwikkelgericht karakter en is gericht op het onderhouden en verder ontwikkelen van de kennis, vaardigheden en professionele houding die nodig zijn voor het veilig en verantwoord uitvoeren van een dringende rijtaak.

De bij- en nascholing bestaat uit een samenhangend programma dat aansluit bij de eindtermen en uitgangspunten van de initiële opleiding. Naast het onderhouden van rijtechnische vaardigheden is in de bij- en nascholing aandacht voor professioneel rijgedrag, risicobewustzijn, besluitvorming tijdens spoedritten en reflectie op het eigen handelen als bestuurder van een voorrang voertuig. Het bevorderen van zelfinzicht en het bewustzijn van de voorbeeldfunctie van bestuurders in het verkeer vormen hierbij belangrijke elementen.

Bij- en nascholing kan daarnaast worden afgestemd op de individuele leerbehoefte en ervaring van de bestuurder. Factoren zoals rijervaring, aard en frequentie van spoedritten en signalen uit de praktijk kunnen aanleiding zijn om accenten in de bij- en nascholing te leggen of aanvullende instructie te bieden.

Bij- en nascholing dient te worden onderscheiden van momenten waarop de rijvaardigheid wordt beoordeeld. Het beoordelen van rijvaardigheid aan de hand van beoordelingsinstrumenten maakt geen onderdeel uit van de bij- en nascholing. Zowel bij- en nascholing als beoordelingsmomenten zijn onderdeel van het regionale bekwaamheidsbeleid en zijn voorwaarden voor het verkrijgen of verlengen van een bekwaamheidsverklaring.

Om de ontwikkeling van rijvaardigheid na het afronden van de initiële opleiding te ondersteunen, wordt geadviseerd de eerste bij- en nascholing binnen één jaar na afronding van de opleiding te laten plaatsvinden. Vervolgens vindt periodiek bij- en nascholing plaats waarin de verschillende aspecten van het besturen van een voorrang voertuig aan bod komen.

Indien nieuwe voertuigen worden geïntroduceerd met afwijkende rijtechnische eigenschappen, wordt geadviseerd hierin de bij- en nascholing specifiek aandacht voor te hebben.

Praktische bij- en nascholing op het gebied van rijvaardigheid wordt uitgevoerd door een WRM-gecertificeerde rijinstructeur met een geldige OGS+ pas.

OPLEIDINGSKADER OPTISCHE EN
GELUIDSSIGNALEN SPOEDEISENDE
MEDISCHE HULPVERLENING



| AMBULANCEZORG
| NEDERLAND

Ambulancezorg Nederland

Veerallee 68
8019 AE Zwolle

088 38 38 200

info@ambulancezorg.nl
www.ambulancezorg.nl