Risicobeheersing bij de Basis Rijopleiding Persoonsbeveiliging Binnenland (BROPBB)

Bron: Inspectie Veiligheid Defensie

Steller: IGV/IVD

Rubricering: DEPARTEMENTAAL VERTROUWELIJK

Datum: 15-09-2026

Versie: VERWERKT WEDERHOOR COMMENTAAR

Voorwoord

De Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) houdt onafhankelijk toezicht op een veilige taakuitvoering van Defensie. Om dat te kunnen doen, voert de IVD onder andere onderzoeken uit, die als doel hebben om inzicht te krijgen in een specifiek onderwerp.

De Inspectie Veiligheid Defensie onderzocht in dit verband de veiligheidsrisicobeheersing binnen de Basis Rijopleiding Persoonsbeveiliging Binnenland (BROPBB). Aanleiding hiervoor was een ongeval op 8 januari 2025 waarbij een voertuig van de Koninklijke Marechaussee (KMar) een fietser aanreed. De fietser overleed als gevolg van het ongeval. Het KMar-voertuig werd op dat moment gebruikt voor de BROPBB.

De inspectie concludeert dat de BROPBB een zorgvuldig opgezette opleiding is, die dient als startkwalificatie voor de opleiding tot persoonsbeveiliger. Voor een doeltreffende opleiding is het nodig dat aspirant persoonsbeveiligers hoog-risicoactiviteiten uitvoeren. Daarbij wordt gebruikgemaakt van vrijstellingen van bepalingen krachtens de Wegenverkeerswet 1994. Defensie heeft de zorgplicht richting haar werknemers en de te beschermen persoon, alsmede de maatschappelijke plicht naar medeweggebruikers om de risico's die hierbij optreden te beheersen. De IVD doet op grond van dit onderzoek enkele aanbevelingen en zij zal de opvolging van deze aanbevelingen actief volgen.

Het aantal te beveiligen personen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dat stelt hoge eisen aan de mensen die deze taak uitvoeren en daarmee ook aan de opleidingen waarin zij daarop worden voorbereid. Realistisch opleiden brengt risico's met zich mee. Juist daarom moet steeds nadrukkelijk worden afgewogen welke risico's onvermijdelijk verbonden zijn aan noodzakelijke opleidingsactiviteiten en welke risico's kunnen en moeten worden beheerst.

Die verantwoordelijkheid reikt verder dan de veiligheid van de eigen medewerkers. Wanneer opleidingen plaatsvinden in de openbare ruimte, kunnen ook andere gebruikers van die openbare ruimte met de gevolgen daarvan worde geconfronteerd. Bijzondere bevoegdheden of vrijstellingen geven ruimte om realistisch op te leiden, maar verminderen niet de verantwoordelijkheid voor een goede risicobeheersing.

Dat raakt aan een bredere opgave binnen Defensie. Een organisatie die mensen voorbereidt op optreden onder moeilijke en soms gevaarlijke omstandigheden kan risico's niet volledig uitsluiten. Van die organisatie mag worden verwacht dat zij risico's nadrukkelijk weegt, professioneel beheerst en leert wanneer het onverhoopt toch misgaat. Dat is niet alleen een voorwaarde voor veilig opleiden en trainen, maar ook voor het vertrouwen dat medewerkers en samenleving in Defensie mogen stellen.

Rest mij mijn dank uit te spreken aan alle betrokkenen voor hun constructieve medewerking aan het onderzoek.

De Inspecteur-Generaal Veiligheid,

Generaal-majoor J.P. Apon EMSD

Inhoud

Samenvatting in toegankelijke taal 4
Hoofdstuk 1 Inleiding 6
1.1. Aanleiding 6
1.2. Doelstelling en onderzoeksvragen 6
1.3. Onderzoeksopzet en afbakening 6
1.4 Leeswijzer 7
Hoofdstuk 2 Achtergrondinformatie BROPBB 8
Hoofdstuk 3 Bevindingen 11
3.1 Aansluiting van de opleiding op de praktijk 11
3.2 Onderwijsproces 11
3.3. Toetsing 12
3.4. Risicoanalyse 12
3.4.1 Methodieken 12
3.4.2 Volledigheid 13
3.4.3 Opbouw van complexiteit 14
3.4.4 Arbeidshygiënische strategie 14
3.4.5 Risicoacceptatie 15
3.5 Evalueren en verbeteren 15
Hoofdstuk 4. Conclusies 16
Hoofdstuk 5. Aanbevelingen 17
Bijlage Overzicht van vrijstellingen RVV 1990 18

Samenvatting in toegankelijke taal[1]

De Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) onderzocht een rijopleiding voor de marechaussee. In deze samenvatting wordt in toegankelijke taal uitgelegd waarom de IVD de rijopleiding onderzocht en wat uit het onderzoek kwam. Sommige woorden in deze tekst gaan over het werken bij Defensie. Deze woorden zijn onderstreept en worden aan het eind van de tekst uitgelegd.[2]

Waarom onderzocht de IVD de rijopleiding?

Bij de marechaussee werken militairen als persoonsbeveiliger. Militairen die persoonsbeveiliger bij de marechaussee willen worden moeten eerst de Basis Rijopleiding Persoonsbeveiliging Binnenland (hierna noemen we dat de rijopleiding) volgen. Pas na de rijopleiding mogen militairen meedoen aan de opleiding tot persoonsbeveiliger. Tijdens de rijopleiding leren militairen een te beveiligen persoon snel naar een andere plek te brengen. De rijopleiding duurt twee weken. Het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden geeft deze rijopleiding.

Als het nodig is voor hun werk hoeven militairen die als persoonsbeveiliger werken zich niet aan alle regels in het verkeer te houden. Ze hoeven bijvoorbeeld niet altijd te stoppen voor een rood stoplicht. Ook mogen ze soms harder rijden dan gewone bestuurders. Hiervoor heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een vrijstelling gegeven. Tijdens de rijopleiding leren militairen wanneer ze zich niet aan de regels hoeven te houden. Ook oefenen militairen in het veilig door rood rijden en harder rijden.

Tijdens de rijopleiding rijden de militairen van de marechaussee in een voertuig. Soms is dat een militair voertuig. Het voertuig ziet er niet uit als militair voertuig, omdat niemand mag zien dat er een te beveiligen persoon in zit. Deze voertuigen hebben soms wel een zwaailicht en sirene.

Het is niet te zien dat er militairen van de marechaussee in deze voertuigen rijden. Andere mensen op de weg zien dus ook niet dat bestuurders van deze voertuigen zich niet altijd aan de regels hoeven te houden. Dat kan gevaarlijk zijn. Vorig jaar gebeurde er een ongeluk tijdens de rijopleiding. Een fietser overleed na een aanrijding met een voertuig van de marechaussee. De IVD vindt daarom dat Defensie goed moet nadenken hoe ongelukken tijdens de rijopleiding kunnen worden voorkomen. De IVD heeft onderzocht of Defensie goed heeft nagedacht over de risico's.

Wat kwam er uit het onderzoek door de IVD?

Het is belangrijk dat Defensie de rijopleiding geeft. Steeds meer mensen in Nederland moeten beveiligd worden. Denk bijvoorbeeld aan politici, die veilig moeten kunnen reizen. Defensie en de politiek vinden daarom dat er genoeg persoonsbeveiligers moeten zijn. Alle persoonsbeveiligers moeten deze rijopleiding volgen. Er is daarom veel druk op Defensie om deze opleiding te geven.

Uit het onderzoek van de IVD komt dat de rijopleiding de militairen goed voorbereidt op hun werk als persoonsbeveiliger. Defensie dacht ook na over hoe er geen ongelukken kunnen gebeuren tijdens de rijopleiding. De IVD vindt dat Defensie nog beter hierover moet nadenken.

[1] De IVD voegt in lijn met de aanwijzing van het Ministerie van Algemene Zaken ten aanzien van de digitale toegankelijkheid een samenvatting in begrijpelijke taal toe aan haar rapportages. Dit doen wij om bij te dragen aan begrijpelijke communicatie door de overheid.

[2] Dit is een samenvatting in begrijpelijke taal. Indien er verschil bestaat in de interpretatie van deze samenvatting en het onderzoeksrapport, is het onderzoeksrapport leidend.

Wat moet Defensie doen van de IVD?

De IVD wil dat er zo min mogelijk ongelukken gebeuren. Daarom doet de IVD aanbevelingen aan onderdelen van Defensie. Een aanbeveling vertelt Defensie wat er moet verbeteren om ongelukken te voorkomen.

De commandant van de rijopleiding moet beter beschrijven wat de risico's zijn als de vrijstelling tijdens de rijopleiding gebruikt wordt. Hiervoor moet hij nadenken over wat er fout kan gaan als de militairen tijdens de rijopleiding oefenen met de verkeersregels niet volgen. En over hoe de militairen kunnen zorgen dat dit niet fout gaat.

De commandant van de rijopleiding moet leerlingen en docenten van de rijopleiding elke keer dat er een groep klaar is vragen wat er beter kan. Zo kan de commandant de rijopleiding beter maken.

Als de commandant van de marechaussee moet besluiten over een nieuwe opleiding, is het belangrijk dat hij alle informatie heeft. De commandant moet daarom gebruikmaken van de kennis van instructeurs. Zij hebben veel ervaring en zien wat er beter kan.

Begrippenlijst
Uitleg bij de onderstreepte woorden uit de tekst. De woorden staan in de volgorde waarin ze in de tekst staan.

rijopleiding	Een opleiding waarbij je een voertuig leert besturen.
Marechaussee	Het hele leger in Nederland noemen we de krijgsmacht. De marechaussee is een onderdeel van de krijgsmacht. Medewerkers bij de marechaussee zijn tegelijk militair en politie. Ze beveiligen belangrijke mensen en gebouwen. Ze bewaken ook de grenzen, bijvoorbeeld op Schiphol.
Militair	Iemand die in uniform bij Defensie werkt. Militairen zijn onder te verdelen naar de rang die ze hebben. De rang geeft de plaats aan die je inneemt in het leger. Er zijn bijvoorbeeld soldaten, sergeanten, luitenants en kapiteins.
Persoonsbeveiliger	Een persoonsbeveiliger bewaakt en beveiligt belangrijke mensen die worden bedreigd.
Te beveiligen persoon	Soms worden belangrijke mensen bedreigd. Zij kunnen dan beveiligd worden door de marechaussee.
Opleidings- en Trainingscentrum Rijden	Het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (OTCRij) geeft rijopleidingen. Militairen leren er voertuigen besturen, bedienen en onderhouden.
Voertuig	Een voertuig wordt gebruikt om mensen of dingen over de weg te verplaatsen. Een militair voertuig wordt gebruikt door militairen.
Vrijstelling	Een vrijstelling beschrijft wanneer en waarom je je niet aan de geldende regels hoeft te houden.
Risico	Een risico is iets dat mis kan gaan, bijvoorbeeld tijdens je werk of het autorijden.
Commandant	Een commandant is de baas over een groep militairen, een schip of een kazerne. Het is iemand die leiding geeft en beslissingen neemt.
Risico-Inventarisatie & Evaluatie	Je denkt na over wat er mis kan gaan en verzint manieren die ervoor zorgen dat er niets misgaat of dat de problemen die ontstaan als er iets misgaat zo klein mogelijk zijn. Dat schrijf je op in een Risico-Inventarisatie & Evaluatie.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Het aantal personen zoals politici dat beveiliging in Nederland nodig heeft groeit. De Koninklijke Marechaussee (KMar) beveiligt evenals de politie deze te beschermen personen en leidt daarvoor militairen op tot Persoonsbeveiliger. Om aan deze opleiding te mogen beginnen, moeten militairen de Basis Rijopleiding Persoonsbeveiliging Binnenland (BROPBB) hebben afgerond. Tijdens de BROPBB leren militairen een te beveiligen persoon onder alle omstandigheden veilig en vlot door het verkeer te verplaatsen.

Op 8 januari 2025 overleed een fietser na een aanrijding met een voertuig van de KMar. Het ongeval vond plaats op de provinciale weg N756 te Wijhe. Het KMar-voertuig reed daar in het kader van de BROPBB; de bestuurder van het voertuig was in opleiding. Naar aanleiding van het dodelijke ongeval bij een relatief nieuwe opleiding, de potentiële risico's van de BROPBB en de populatie die wordt blootgesteld aan deze risico's startte de Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) een onderzoek naar de veiligheidsrisicobeheersing van de BROPBB. Daarbij stelt de IVD dat Defensie, naast de zorgplicht als werkgever voor de eigen medewerkers en de te beschermen persoon, ook de maatschappelijke plicht heeft om de veiligheidsrisico's ten aanzien van andere weggebruikers te beheersen.

1.2. Doelstelling en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de beheersing van de veiligheidsrisico's van de BROPBB. Met dit inzicht is de IVD in staat om waar nodig gericht aanbevelingen te formuleren teneinde de risicobeheersing van de BROPBB te verbeteren. De focus in het onderzoek ligt op de risico's voor de leerlingen en instructeurs, de te beschermen persoon en de andere weggebruikers. Om tot dit inzicht te komen formuleert de IVD twee onderzoeksvragen:

1. *Wat staat in de daartoe bestemde documentatie beschreven over hoe de verantwoordelijke partijen de veiligheidsrisico's van de BROPBB beheersen?*
2. *Wat staat in de daartoe bestemde documentatie beschreven over de mate van beheersing van de veiligheidsrisico's van de BROPBB door de verantwoordelijke partijen?*

1.3. Onderzoeksopzet en afbakening

Voor het onderzoek heeft de IVD een toetsingskader opgesteld. Dit kader is gebaseerd op wet- en regelgeving, Aanwijzing SG-007 VGM management Defensie,[3] de defensiebeleidskaders Opleiden & Individueel Trainen[4] en het Toezichtkader onderwijs van de Inspectie Justitie en Veiligheid[5]. Daarnaast is gebruikgemaakt van informatie over de wijze waarop de Politieacademie veiligheidsrisico's van haar basisrijopleiding voor persoonsbeveiligers beheerst. Met behulp van het toetsingskader is vervolgens voor verschillende elementen van de BROPBB nagegaan hoe en in hoeverre de verantwoordelijke partijen de veiligheidsrisico's beheersen.

Voor het onderzoek is documentatie opgevraagd en bestudeerd en zijn interviews afgenomen. Hoe en in welke mate de veiligheidsrisico's van de BROPBB in de praktijk worden beheerst, is niet onderzocht. Dat betekent dat de IVD niet heeft getoetst of de beschreven opleiding door de

[3] SG Aanwijzing SG-007 Veiligheid, Gezondheid en Milieu bij Defensie: Aanwijzingen voor beleid, verantwoordelijkheden en procedures op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. 1 oktober 2019.
[4] Defensiebeleidskaders Opleiden & Individueel Trainen, Ministerie van Defensie, December 2022.
[5] Toezichtkader onderwijs: Voor onderwijs in het werkveld van politie, brandweer en crisisbeheersing, Inspectie Justitie en Veiligheid, Ministerie van Justitie en Veiligheid, 2025.

instructeurs in de praktijk ook zo wordt verzorgd als is voorgeschreven. Evenmin heeft de IVD het ongeval onderzocht. De reden hiervoor was dat de inspectie verwachtte vooral te kunnen leren van onderzoek naar de risicobeheersing van de BROPBB.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft beknopt het ontstaan en de ontwikkeling van de BROPBB. In hoofdstuk 3 staat het toetsingskader en wordt beoordeeld in hoeverre de BROPBB hieraan voldoet. Hoofdstuk 4 bevat de conclusies die de IVD op basis van dit onderzoek trekt. Hoofdstuk 5, ten slotte, bevat aanbevelingen.

Hoofdstuk 2 Achtergrondinformatie BROPBB

De aanleiding voor het ontwikkelen van de opleiding tot persoonsbeveiliger door de KMar was de groter wordende behoefte aan het beveiligen van personen die zeer ernstig bedreigd worden en waarbij de dreiging de democratische rechtsstaat en samenleving raakt. Hierdoor deed de maatschappij een groter beroep op het stelsel Bewaken & Beveiligen. Om aan de vraag te voldoen gaf de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) aan de KMar in december 2019 voor het eerst opdracht om eenheden gereed te stellen om persoonsbewaking uit te voeren voor één te beveiligen persoon. De uitvoering van de persoonsbeveiliging binnenland lag primair bij de Dienst Koninklijke en Diplomatieke Beveiliging van de Nationale Politie, die, indien nodig, bijstand kreeg van de Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten (BSB) van de KMar.

Om aan deze opdracht te kunnen voldoen besloot de KMar om medewerkers van het eskadron Hoog Risico Beveiliging[6] op te leiden tot persoonsbeveiliger. Na het startsein op 17 december 2019 ontwikkelde de BSB binnen een maand een opleiding gestoeld op elementen uit de bestaande BSB-opleiding. Naast het rijden was deze opleiding gericht op het schieten, communiceren met elkaar, vooruitdenken, proactief handelen, en rekening houden met de te beschermen persoon en omstanders.[7] In minder dan een maand leidde de BSB het benodigde personeel op en werd voorzien in het benodigde materiaal. De KMar kon zodoende al op 6 januari 2020 haar eerste te beveiligen persoon begeleiden.

Het aantal te beveiligen personen bleef toenemen. De NCTV gaf daarom in 2022 de opdracht aan de Commandant KMar (C-KMar) meer persoonsbeveiligers op te leiden. De C-KMar gaf vervolgens in november 2022 de BSB opdracht om, in korte tijd, de opleiding voor persoonsbeveiligers door te ontwikkelen. Twee maanden later, in januari 2023, startte de eerste 12-weekse opleiding onder verantwoordelijkheid van het operationeel hoofdkwartier van de KMar, het Landelijk Tactisch Commando (LTC).

De nadruk bij deze 12-weekse opleiding lag op de voor de BSB benodigde *hard skills* of geweldsinterventies in plaats van op de voor de persoonsbeveiliger benodigde vaardigheden om een te beschermen persoon (middels rij-taken en -vaardigheden) in veiligheid te brengen. Hierdoor en door de operationele druk bij de BSB besloot de C-KMar in 2023 om de opleiding tot persoonsbeveiliger van de BSB, waaronder de initiële rijopleiding, over te dragen aan het Opleidings-, Trainings- en Kenniscentrum Koninklijke Marechaussee (OTCKMar). Het OTCKMar ontwikkelde de rijopleiding door in samenwerking met het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (OTCRij) van de landmacht en bracht deze onder bij de commandant van het OTCRij.[8] De commandant van het OTCRij, die bevoegd is tot het verstrekken van rijcertificaten, is verantwoordelijk voor de BROPBB. De commandant van het OTCKMar is verantwoordelijk voor de opleiding tot persoonsbeveiliger waarvoor de BROPBB de startkwalificatie is. Het OTCRij zet eigen instructeurs en instructeurs van de KMar (OTCKMar en BSB) in voor het verzorgen van de BROPBB.

Tijdens de BROPBB leren militairen in twee weken om een te beveiligen persoon onder alle omstandigheden veilig en vlot door het verkeer te verplaatsen in een (gepantserd) voertuig,

[6] Het Eskadron Hoog Risico Beveiliging bestaat uit meerdere pelotons. Deze eenheid bewaakt en beveiligt objecten, subjecten en diensten in Nederland met een verhoogde dreiging op aanslagen.
[7] "Een dagje KMarren met Onno", grondlegger van de opleiding Persoonsbeveiliging Binnenland, KMAR Magazine, 2024/01/06.
[8] Indien de kandidaat het BROPBB-examen succesvol afrondt start feitelijk de opleiding tot persoonsbeveiliger. Het slagen voor het BROPBB-examen dient als startkwalificatie van de opleiding tot persoonsbeveiliger.

eventueel met optische en geluidssignalen (OGS). Om de leerdoelen van de BROPBB te realiseren heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat krachtens de Wegenverkeerswet het OTCRij vrijgesteld van bepalingen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).[9] Het gaat hier bijvoorbeeld om de maximumsnelheid en het stoppen voor een rood verkeerslicht. De bijlage geeft een overzicht van de vrijstellingen. Het succesvol afronden van de BROPBB geeft de leerling de startkwalificatie voor de 12-weekse vervolgopleiding tot persoonsbeveiliger.

De eerste lichtingen met leerlingen van de initiële opleiding tot persoonsbeveiliger zijn opgeleid zonder de BROPBB als startkwalificatie. Om deze eerste lichtingen ook op het gewenste niveau te brengen biedt de KMar hun de BROPBB op het moment van schrijven van dit rapport aan. Kader 1 beschrijft dit onderwerp in detail.

[9]Beschikking: Vrijstelling van bepalingen krachtens de Wegenverkeerswet 1994 ten behoeve van het ministerie van Defensie. Datum: 21 oktober 2022. Kenmerk: RWS-2022/32688.

Kader 1. *Persoonsbeveiligers zonder BROPBB.*

De BROPBB is een rijopleiding waarin instructeurs de leerlingen leren rijden met een te beschermen persoon in een onopvallende auto. Na succesvolle afronding geldt dit als startkwalificatie voor de verdere (rij)opleiding tot persoonsbeveiliger. Voor de eerste vier lichtingen van de opleiding tot persoonsbeveiliger was de BROPBB niet beschikbaar en golden de kwalificaties Voortgezette Politionele Vaardigheden categorie B (VPV-B) en *Guard* als startkwalificatie van de opleiding tot persoonsbeveiliger.

Tijdens de VPV-B rijopleiding leren de bestuurders in KMar-voertuigen, voorzien van *striping,*[10] geavanceerde rijvaardigheden aan. Zij leren te anticiperen op afwijkend weggedrag en gebruik te maken van vrijstellingen zoals het rijden met hoge snelheid, het rijden door rood en inhalen waar dat niet mag. De *Guard* opleiding richt zich op het leren rijden met een gepantserd voertuig.

Er zijn twee verschillen tussen enerzijds de startkwalificaties van de BROPBB en anderzijds de combinatie VPV-B en *Guard* die relevant zijn voor de verkeersveiligheid. Allereerst leert de bestuurder tijdens de BROPBB gebruik te maken van de vrijstellingen in een onopvallende auto, zijnde het voertuig waar persoonsbeveiligers mee werken. In de VPV-B-opleiding leert de bestuurder gebruik te maken van de vrijstellingen in een opvallend, KMar-voertuig voorzien van *striping*. Dit eerste verschil is belangrijk omdat weggebruikers anders anticiperen en reageren op een onopvallend voertuig dat bijvoorbeeld door rood rijdt of inhaalt dan wanneer een opvallend voertuig voorzien van *striping* dat doet.

Ten tweede leert de bestuurder tijdens de BROPB rijden in een gepantserde auto uit het hoge segment zoals de Audi A8. Dit is het voertuig dat gebruikt wordt in het werk van persoonsbeveiligers. In de module *Guard* van de eerste lichtingen persoonsbeveiligers werd de Toyota Landcruiser als gepantserd voertuig gebruikt. Dit voertuig heeft andere rijeigenschappen dan een hoog segment sedan.

Bij navraag heeft de KMar de IVD aangegeven dat de persoonsbeveiligers uit de eerste vier lichtingen bevoegd zijn om hun werk uit te voeren. Tegelijkertijd heeft de KMar geoordeeld dat het passend is om ook de persoonsbeveiligers uit de eerste vier lichtingen de doorontwikkelde rij-opleiding, de BROPPB, aan te bieden bovenop hun reeds behaalde VPV-B en Guard opleidingen. De meerwaarde van de BROPBB betreft volgens de KMar het leren om soepeler en efficiënter door verkeerssituaties te bewegen. De KMar zorgt dat alle persoonsbeveiligers uit de eerste vier lichtingen de BROPPB in 2026 aangeboden hebben gekregen. De inspectie juicht de inhaalslag van de KMar toe en denkt dat hiermee ook de verkeersveiligheid is gediend.

[10] Een KMar-voertuig, voorzien van *striping*, is een auto of bus van de Koninklijke Marechaussee die voorzien is van de officiële Diensten Openbare Orde en Veiligheid (OOV)-striping. Dit herkenbare patroon met blauwe en rode strepen op een witte ondergrond maakt direct duidelijk dat het om een operationeel hulpverleningsvoertuig gaat. https://magazines.defensie.nl/kmarmagazine/2019/04/04_nieuwe_striping_04-2019

Hoofdstuk 3 Bevindingen

Dit hoofdstuk beschrijft de bevindingen van het onderzoek. Hiertoe heeft de inspectie haar observaties getoetst aan een kader met vijf elementen: 1) aansluiting van de opleiding op de praktijk, 2) onderwijsproces, 3) toetsing, 4) risicoanalyse en 5) evalueren en verbeteren. Hieronder wordt beschreven wat de inspectie verwacht van de betrokken partijen ten aanzien van ieder element. Vervolgens wordt beschreven wat de inspectie heeft geobserveerd en hoe zich dat verhoudt tot ieder afzonderlijk element.

3.1 Aansluiting van de opleiding op de praktijk

De opleiding moet de aspirant persoonsbeveiligers goed toerusten voor hun werk in de praktijk. De opleiding moet daarom aansluiten op de praktijk. Dat betekent dat opleiding en opleiders dienen te streven naar de uitvoering van kenmerken van Beroepsgericht Opleiden (BGO).[11] Het vertrekpunt van BGO is dat de leeromgeving de beroepscontext benadert of simuleert en uitgaat van praktijkvoorbeelden en wisselende omstandigheden.

Bevinding - Indien de beschrijvingen kloppen en ook uitvoering hieraan wordt gegeven, sluit de BROPBB aan op de praktijk van de rijwerkzaamheden van persoonsbeveiliger. De *Learning Support Package* beschrijft de beroepspraktijksituaties en bijhorende leertaken. Kader 2 geeft hiervan een voorbeeld. De leertaken zijn vervolgens verder uitgewerkt in de *Learning Support Package*. Zo is de leertaak 1.1 rijtechnieken uitgewerkt in concrete activiteiten die benodigd zijn voor de beroepspraktijk.[12] Deze activiteiten worden eerst op verkeersluw terrein en daarna op de openbare weg geoefend. Dit laat zien dat de BROPBB aansluit op de praktijk van het werk van de persoonsbeveiliger.

Kader 2. *Uitwerking van de deeltaak "neemt deel aan het verkeer" van de kwalificatie* defensive driving *in leerresultaten.*

- De bestuurder moet in staat zijn om het ruimtekussen rondom het defensievoertuig te allen tijde te beheersen.
- De bestuurder moet in staat zijn om met (verhoogde) snelheid het (gepantserde) defensievoertuig te allen tijde onder controle te houden.
- Daarbij moet de bestuurder nog meer rekening houden met andere weggebruikers.
- Tijdens het verplaatsen moet de bestuurder mede in staat zijn om informatie te verzamelen van hetgeen er om de bestuurder (inzittenden en/of beveiligd materieel) en het defensievoertuig gebeurt.
- Daarvoor zal de bestuurder een hoger effectief gebruik van de aanwezige spiegels en/of camera-monitorsysteem moeten maken.
- Waarbij er door de bestuurder goede communicatie gebruikt wordt richting inzittenden en de overige weggebruikers, inclusief signalen.
- Risicoperceptie moet op een hoger niveau aanwezig zijn (verwacht het onverwachte).
- Alert en bewust blijven.

3.2 Onderwijsproces

De inspectie verwacht dat de opleiding een passende inhoud en opzet heeft om de doelen ervan te bereiken en voldoet aan de daarvoor geldende eisen. Hiervoor moet de opleider het proces, zoals

[11] Dit zijn 1) hele taakbenadering, 2) het gebruik van beroepspraktijksituaties (BPS'en), 3) eigenaarschap onder begeleiding waarin behoefte lerende centraal staat, 4) oplopende complexiteit, 5) op maat gesneden voor het individu.

[12] Betreft de activiteiten: rem- en uitwijktechniek; positie/verplaatsingen op de weg; kijktechniek; bochtentechniek; keermethoden (draaien, steken en politiekeermethode); inhaaltechniek; KRA(T)S (Kijken, Richting aangeven, Afremmen, (Terugschakelen), Sturen); defensief/offensief naderen van kritieke punten op de weg; taal van de weg; positie op de weg; comfort rijden; aanmelden en vegen.

beschreven in de Beleidsrichtlijnen Opleiden & Individueel Trainen Defensie,[13] volgen. Dat betekent dat de ontwikkelaar start met het vaststellen van de vereiste kwalificatie, vastgelegd in het kwalificatieprofiel (KP). De ontwikkelaar moet het KP vertalen in de kwalificatiebehoefte (KB) met bijhorende kern- en deeltaken. De KB moet op haar beurt worden vertaald in de leerresultaten die hiervoor behaald moeten worden (Prestatie-Indicatoren).

Bevinding - De ontwikkeling van de BROPBB voldoet aan het vereiste proces. Zo zijn verschillende kwalificaties beschreven en vastgelegd in de kwalificatie 'besturen defensievoertuig'[14] (Kwalificatiecode: VC-09000) en '*defensive driving*'[15] (Kwalificatiecode: VC-09001). Aan beide kwalificaties ligt het KP 'Bestuurder, bedienaar en berger van een defensievoertuig al dan niet met arbeidsmiddel' ten grondslag. De kwalificaties hebben bijbehorende kern- en deeltaken. Zo omvat de kwalificatie *defensive driving* de deeltaak "neemt deel aan het verkeer". Deze deeltaak is weer verder gespecificeerd in de benodigde leerresultaten (Prestatie-Indicatoren).

3.3. Toetsing

Het examen moet toetsen of leerlingen voldoende kennis hebben, waaronder kennis over de wet- en regelgeving, vrijstellingen en richtlijnen, en voldoende rijvaardig zijn om de opleiding tot persoonsbeveiliger te starten. De examinering is een cruciaal moment en moet zorgvuldig en objectief verlopen. Uiteindelijk moet het examen een goed beeld geven van het prestatieniveau van de lerende.

Bevinding - De wijze waarop wordt getoetst voldoet op papier aan de eisen uit het toetsingskader. Alle aspecten die benodigd zijn om de rij-taken van persoonsbeveiliger goed te kunnen uitvoeren maken onderdeel uit van het beschreven examen.

3.4. Risicoanalyse

De inspectie verwacht dat Defensie vanuit haar zorgplicht de veiligheidsrisico's van de opleiding voor de medewerkers, de te beschermen persoon en medeweggebruikers analyseert en beheerst. Hiervoor kijkt de inspectie specifiek naar de onderstaande aspecten.

3.4.1 Methodieken

Om veiligheidsrisico's te beheersen verwacht de IVD dat de betrokken partijen met een methodiek werken die geschikt is om veiligheidsrisico's van de BROPBB te inventariseren, evalueren en mitigeren, en eventuele restrisico's te accepteren. De Aanwijzing SG-007 schrijft voor het beheersen van veiligheidsrisico's de Risico-Inventarisatie &-Evaluatie (RI&E) methodiek voor. Bij hoog-risico activiteiten kan een Taak Risico Analyse de risicobeheersing optimaliseren. Bij een Taak Risico Analyse wordt per stap van de activiteit uitgewerkt wat de risico's en gevaren zijn. Vervolgens wordt vastgesteld bij welke stap(pen) het risico omlaag moet en worden maatregelen bedacht waarmee dit

[13] Beleidsrichtlijnen Opleiden & Individueel Trainen Defensie. Ministerie van Defensie, December 2022.

[14] De bestuurder van een (specifiek) defensievoertuig verplaatst van A naar B. Dit houdt in dat de bestuurder in staat is om lading (personeel en/of materieel) op een zo verantwoorde en vooral vlotte wijze met het defensievoertuig te verplaatsen, met zo veel als mogelijk de wetgeving in acht te houden.

[15] Het verplaatsen met hogere snelheden (binnen de brancherichtlijnen) al dan niet in de vrijstelling en zo onopvallend mogelijk, vergt een andere vaardigheid op het gebied van rijden. De bestuurder moet in staat zijn het defensievoertuig onder controle te houden, vooral in onverwachte situaties zoals een overvol verkeersbeeld, achtervolgd worden en zo onopvallend mogelijk een object (persoon of beveiligd materieel) te verplaatsen waarbij bestuurder en defensievoertuig geen argwaan wekken.

mogelijk is.[16] Wanneer de activiteiten waarvoor de Taak Risico Analyse is opgesteld een vast onderdeel zijn geworden van de bedrijfsvoering, dient het risico volgens de SG-007 in de RI&E te worden opgenomen en de wijze van beheersing te worden verankerd in werkinstructies en opleidingen.

Bevinding - Het OTCKMar heeft vanuit zijn zorgplicht als werkgever de RI&E voor de BROPBB opgesteld. Het OTCRij, verantwoordelijk voor de veiligheid van de rijopleiding, heeft deze RI&E voor de BROPBB ongewijzigd overgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat het OTCKMar met de voorgeschreven RI&E systematisch veiligheidsrisico's van de BROPBB heeft geïdentificeerd, geëvalueerd en beheerst. De IVD constateert dat de risiscobeheersing op twee punten nog beter kan. Het Plan van Aanpak (PvA) bij de RI&E is een verplicht, actiedocument dat concreet beschrijft hoe een werkgever de geïnventariseerde arbeidsrisico's gaat verminderen of elimineren. Het (PvA) behorende bij de RI&E van de BROPBB beschrijft niet altijd de termijn waarbinnen de maatregelen moeten worden genomen. Dit kan ten koste gaan van de uitvoering van de maatregelen uit het PvA. Belangrijk om hierbij op te merken is dat hierbij sprake was van een belemmerende omstandigheid. Tijdens de ontwikkeling van de opleiding is namelijk de verantwoordelijkheid voor de opvolging van het PvA meerdere keren overgedragen. Daarentegen zijn risico's wel goed doorvertaald naar de *Learning Support Package* binnen de leerdoelen. Hierbij is het geëigende proces gevolgd.

Voor de risicobeheersing heeft het OTCKMar geen gebruik gemaakt van een verdiepende Taak Risico Analyse. Het gebruik hiervan had de risicobeheersing nog een stapje verder kunnen brengen.

3.4.2 Volledigheid

Om veiligheidsrisico's van de BROPBB te kunnen beheersen moeten deze risico's eerst geïnventariseerd en geëvalueerd worden. Hierbij verwacht de IVD dat de activiteiten van de BROPBB die worden uitgevoerd met gebruikmaking van de vrijstellingen van het RVV aandacht krijgen. Dit zijn namelijk de kenmerkende en hoog-risico activiteiten van de BROPBB (zie overzicht in Bijlage).

Bevinding - Om de risico's van de BROPBB voor de veiligheid en gezondheid te identificeren heeft het OTCKMar het werkblad van het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid (CEAG) van Defensie gebruikt. Het OTCKMar geeft aan dat op basis van informatie van de instructeurs en de realistische praktijk per thema uit dat werkblad een passend scenario is gemaakt aangezien vanwege de leesbaarheid niet alle risico's gerelateerd aan een thema volledig beschreven kunnen worden. Het gebruik van het werkblad van het CEAG is een goede benadering om zo volledig mogelijk de risico's van de BROPBB te identificeren.

Het OTCKMar heeft ook de specifieke veiligheidsrisico's die optreden door gebruikmaking van de vrijstellingen van het RVV aandacht gegeven. Het betreft het rijden met optische en geluidssignalen en het rijden met hoge snelheid als onderdeel van de veiligheidsrisico's bij (operationele) inzet (zie kader 3).[17] Het analyseren van de veiligheidsrisico's die optreden wanneer de leerlingen gebruikmaken van de overige vrijstellingen (met een verdiepende Taak Risico Analyse) had de risicobeheersing nog een stap verder kunnen brengen.

[16] De Taak Risico Analyse wordt volgens de Aanwijzing SG-007 toegepast bij het inventariseren en evalueren van de risico's in geval van specifieke activiteiten die zich kenmerken door slecht voorspelbare risicobeheersing of afwijkende omstandigheden en/of nieuwe of niet-routinematige activiteiten met een hoog risico.

[17] Uit de wederhoorfase van het onderzoek bleek dat het OTCRij en de KMar hier ondertussen al stappen in zetten. Zij gaven aan drie scenario's te ontwikkelen waarbij de Brancherichtlijnen overschreden worden in de taakstelling. Het OTCRij onderkent hierbij het belang van een Taak Risico Analyse.

Tegelijkertijd constateert de inspectie dat er in de *Learning Support Package* aandacht is voor beheersing van deze risico's. Allereerst moeten de leerlingen leren onder welke voorwaarden zij mogen gebruikmaken van de vrijstellingen (zie kolom "voorwaarden aan vrijstelling" in Bijlage). Daarnaast blijkt uit bestudering van de *Learning Support Package* en uit gesprekken met de ontwikkelaars dat juist op de beheersing van de veiligheidsrisico's die optreden door gebruik te maken van de vrijstellingen de focus ligt.

Een gedetailleerde analyse van de stappen van de betreffende taken, met een Taak Risico Analyse, had een nog betere basis geboden voor de *Learning Support Package* en daarmee voor de veilige uitvoering van de opleiding in de praktijk.

Kader 3. *Veiligheidsrisico's uit de RI&E van de BROPBB met betrekking tot de vrijstellingen.*

Risico*:* Rijden met optische en geluidssignalen
Scenario: Tijdens het rijden met optische en geluidssignalen wordt op hoge snelheid over een kruising gereden. Omdat medewerker en het overige wegverkeer hierop niet voldoende geanticipeerd hebben ontstaat een aanrijding met een overige weggebruiker. Weggebruiker en medewerker raken hierdoor gewond, met dood tot gevolg.
Beheersmaatregelen: Brancherichtlijn, Gekwalificeerde instructeurs, Briefing voorafgaand aan les, demonstraties (door instructeur), opbouw in lessen (eerst onder begeleiding, uiteindelijk 'alleen'), lesaanwijzing, lesplannen, kijktechniek OGS.
Risico*:* Rijden met hoge snelheid
Scenario: Tijdens het rijden op hoge snelheid (voornamelijk tijdens gladde/natte omstandigheden) raakt een voertuig in de slip waardoor deze van de weg raakt en een botsing ontstaat. Hierdoor ontstaat schade aan het voertuig en letsel aan de medewerker en andere weggebruikers.
Beheersmaatregelen: Brancherichtlijn, Gekwalificeerde instructeurs, Briefing voorafgaand aan les, demonstraties (door instructeur), opbouw in lessen (eerst onder begeleiding, uiteindelijk 'alleen'), lesaanwijzing, lesplannen, kijktechniek.

3.4.3 Opbouw van complexiteit

Om veiligheidsrisico's te beheersen, moeten leerlingen worden blootgesteld aan toenemende complexiteit (volgens het principe van kruipen, lopen en rennen).

Bevinding - Uit bestudering van de *Learning Support Package* en uit de gesprekken met de betrokkenen blijkt dat geleidelijke toename van complexiteit een pijler is van de opleiding. Dit ziet de inspectie bijvoorbeeld doordat eerst op een gesloten terrein zonder medeweggebruikers wordt geoefend, voordat op de openbare weg wordt gereden. Ook vertelden de geïnterviewde projectleider en instructeur dat wanneer een leerling de taken op de juiste wijze uitvoert de instructeur op onderdelen meer afstand neemt. Belangrijk om hierbij op te merken is dat, volgens de geïnterviewden, instructeurs maatwerk leveren in dit opzicht. Bij leerlingen met nog weinig rijervaring is de opbouw anders dan bij een leerling met meer rijervaring. Een kerncompetentie van de rijinstructeur is het zich verplaatsen in het startniveau en de context van de leerling.

3.4.4 Arbeidshygiënische strategie

Dit is een wettelijk verplichte hiërarchische volgorde van vier niveaus om veiligheidsrisico's op de werkvloer te beheersen. Het dwingt werkgevers om risico's bij de bron aan te pakken, voordat respectievelijk wordt overgegaan op collectieve maatregelen, individuele maatregelen en persoonlijke beschermingsmiddelen.

Bevinding - Uit bestudering van de RI&E blijkt niet dat het OTCKMar de arbeidshygiënische strategie voor ieder scenario heeft gevolgd. Zo is niet duidelijk of voor bepaalde doelen, zoals het bepalen van zichtbeperkingen, deels een simulator gebruikt kan worden (als bronaanpak om gevaarlijke situaties in het verkeer te voorkomen) of dat de duur van de blootstelling aan het gevaar door andere verkeersdeelnemers beperkt is (bijvoorbeeld door te rijden op verkeersluwe plekken en momenten)

of wanneer wel of niet mag worden afgeweken van de brancherichtlijn en welke beheersmaatregelen dan daarbij horen volgens de te volgen arbeidshygiënische strategie.

3.4.5 Risicoacceptatie

Het is mogelijk dat risico's niet tot een acceptabel niveau kunnen worden gemitigeerd. In dat geval verwacht de inspectie dat risico's op het juiste niveau in de commandolijn, door de verantwoordelijke commandant, na een bewuste afweging worden geaccepteerd.

Bevinding – De IVD heeft het beeld dat voor de activiteiten van de BROPBB (bijlage) niet alle risico's tot een acceptabel of nihil niveau gemitigeerd kunnen worden. Defensie dient dan de voordelen van de activiteiten af te wegen tegen de nadelen. Indien blijkt dat de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen moet Defensie deze risico's op het juiste niveau accepteren.

3.5 Evalueren en verbeteren

Voor de veiligheid is het belangrijk dat opleidingen geëvalueerd worden en op basis hiervan verbeteringen worden doorgevoerd. De inspectie verwacht dat bij de totstandkoming van de opleiding wordt gebruikgemaakt van pilots en bijbehorende evaluatiemomenten inclusief tegenspraak. Daarnaast verwacht de inspectie dat telkens na elke opleidingsronde geëvalueerd wordt. Dat betekent dat doorlopend onderzocht wordt of met de opleiding de gestelde doelen worden behaald en risico's worden beheerst. Op basis hiervan dienen eventueel benodigde bijstellingen te worden doorgevoerd. De inspectie verwacht ook van de opleider dat zij de opleiding frequent evalueert en dat op basis daarvan de kwaliteit van de opleiding, waaronder de veiligheid, wordt verbeterd.

Bevinding - De initiële rijopleiding kwam onder leiding van de BSB in korte tijd tot stand. Die korte tijd bood weinig mogelijkheden voor pilots en evaluatiemomenten. Desondanks is de inspectie van mening dat na de totstandkoming en telkens na elke opleidingsronde evaluaties hadden moeten plaatsvinden om kansen voor verbeteringen te benutten. De inspectie constateert dat daarna in de totstandkoming van de BROPBB stappen zijn gezet. Interne evaluaties laten zien dat de initiële opleiding niet goed aansloot op de beroepspraktijk en dat het OTCKMar officieel geen rijcertificaten mag verstrekken. Deze bevindingen resulteerden in verbeteringen van de opleiding evenals het onderbrengen van de BROPBB bij het OTCRij.

Nadat de BROPBB was ondergebracht bij het OTCRij, is de opleiding twee keer als pilot uitgevoerd.[18] Iedere pilot is systematisch tussentijds en na afronding geëvalueerd. In de tweede pilot zijn door het OTCRij verbeteringen aangebracht, met name op het gebied van de tussentijdse kwalitatieve toetsing in de rijopleiding, waardoor geschiktere kandidaten voor de opleiding tot persoonsbeveiliger werden opgeleverd. Ten slotte blijkt dat het OTCRij de huidige BROPBB niet heeft geëvalueerd door de leerlingen hierover te bevragen. Het OTCRij heeft de instructeurs wel de mogelijkheid geboden om een digitale vragenlijst over de BROPBB in te vullen. Na navraag door de inspectie kwam het OTCRij erachter dat het geen vragenlijsten ontvangen had.

[18] Het streven was drie pilots in 2024. Maar een pilot viel uit vanwege tekort aan faciliteiten en middelen.

Hoofdstuk 4. Conclusies

De inspectie concludeert dat de BROPBB op papier een zorgvuldig opgezette opleiding is, die dient als startkwalificatie voor de opleiding tot persoonsbeveiliger. Gegeven de toename van het aantal te beveiligen personen in Nederland is de BROPBB temeer van groot maatschappelijk belang. Voor een doeltreffende opleiding is het nodig dat aspirant persoonsbeveiligers hoog-risicoactiviteiten uitvoeren door gebruik te maken van de bestaande vrijstellingen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het rijden met hoge snelheid en het rijden door een rood verkeerslicht. Door gebruik te maken van de vrijstellingen treden er verhoogde veiligheidsrisico's op voor de instructeur, leerlingen en medeweggebruikers. Defensie heeft dan ook de zorgplicht richting haar werknemers en de te beschermen persoon, alsmede de maatschappelijke plicht richting medeweggebruikers om deze risico's te beheersen. De IVD constateert dat Defensie op een systematische wijze deze risico's beheerst. Defensie kan de risicobeheersing nog een stap verder brengen. Voornamelijk door aanvullend een Taak Risico Analyse op te stellen voor de risico's die optreden wanneer leerlingen gebruik maken van de vrijstellingen.

Meer in algemene zin onderkent de IVD dat door verschillende ontwikkelingen er een steeds groter beroep wordt gedaan op de KMar. Dit is onder andere zichtbaar in de toegenomen behoefte aan persoonsbeveiliging. Het is belangrijk dat de KMar samen met de verantwoordelijke opleidingscentra snel inspeelt op deze behoeften. Tegelijkertijd kunnen er onder druk (veiligheids)risico's optreden.

In de literatuur wordt ten aanzien van deze tegenstelling ook wel gerefereerd naar het principe van de *Efficiency Thoroughness Trade-Off* (ETTO principe)[19]. Dat betekent dat het vrijwel onmogelijk is om maximale efficiëntie én maximale zorgvuldigheid (veiligheid) tegelijkertijd na te streven. Als de nadruk ligt op snelheid, neemt de zorgvuldigheid (veiligheid) vaak af, en omgekeerd. De inspectie erkent dit en, om hiermee om te gaan, verwacht de inspectie dat de KMar zowel de voordelen als de nadelen van een keuze voor efficiëntie in kaart brengt. Hierdoor kan de KMar een bewuste afweging in meer of minder efficiëntie of zorgvuldigheid (veiligheid) maken. Het voorkomt dat druk automatisch en altijd leidt tot de keuze van maximale efficiëntie, waardoor zorgvuldigheid (veiligheid) in het gedrang komt.

Om de voor- en nadelen van efficiëntie en zorgvuldigheid goed in het vizier te hebben, is het belangrijk tegenspraak te organiseren gedurende de besluitvorming en ontwikkeling van innovaties en opleidingen. De KMar heeft aangetoond de rijopleiding continue te verbeteren middels evaluaties en bijhorende aanpassingen. Desondanks constateert de inspectie dat ten aanzien van de initiële rijopleiding, onder leiding van de BSB, die binnen zeer korte tijd tot stand kwam, tussentijdse evaluatiemomenten en het organiseren van tegenspraak beter hadden gekund.

[19] https://erikhollnagel.com/onewebmedia/ETTO.pdf

Hoofdstuk 5. Aanbevelingen

Aan de C- OTCRij:

1. U heeft voor de beheersing van de veiligheidsrisico's van de BROPBB de RI&E overgenomen van het OTCKMar. Het OTCKMar heeft de veiligheidsrisico's van de BROPBB op een systematische wijze geïdentificeerd, geëvalueerd en beheerst. Overweeg om, samen met het OTCKMar, de risicobeheersing te vervolmaken door een verdiepende Taak Risico Analyse uit te voeren. Deze analyse zou zich moeten richten op de risico's die optreden wanneer leerlingen gebruikmaken van de vrijstellingen van het RVV 1990.
2. Verbeter de kwaliteitszorg van de BROPBB door de leerlingen en instructeurs hierover te bevragen en op basis hiervan de BROPBB verder te verbeteren.

Aan de C-KMar:

Organiseer momenten van evaluatie en tegenspraak in de besluitvorming over en tijdens de ontwikkeling van opleidingen die onder tijdsdruk tot stand moeten komen, juist omwille van de versnelling.

Bijlage Overzicht van vrijstellingen RVV 1990

Door het RVV 1990 verboden activiteiten in het verkeer waarvoor OTCRij is vrijgesteld evenals de bijhorende voorwaarden en aandachtspunten.[20]

Vrijstelling	Voorwaarden aan vrijstelling	Wettelijke grondslag
• Max. snelheid overschrijden	• In algemeenheid max. overschrijding van 40 km/uur,	• Art. 20 sub a en art. 21 sub a RVV '90; • VS KMar Vrijstelling RVV'90 • VS KMar VS-004
• Stilstaan op kruispunt (o.a.)	• Stilstaan in tunnel mag niet.	• Art. 23 lid 1 sub a,b,c,e,f,g RVV '90.
• Parkeren bij parkeerverbod	• Niet op gehandicaptenparkeerplaats	• Art. 24 + art. 26 RVV '90
• Rijden op vluchtstrook	• Met max. 50 km/uur.	• Art. 24 RVV '90 • VS KMar Vrijstelling RVV '90
• Snel kruispunt naderen	• Ga ervan uit dat andere weggebruikers je niet opmerken.	• VS KMar Vrijstelling RVV '90
• Door rood rijden	• Met max. 20 km/uur. • Niet bij bruggen en spoorwegovergangen	• VS KMar Vrijstelling RVV '90
• Tegen verkeer inrijden	• Alleen voor significante tijdswinst en makkelijk gestopt kan worden.	• VS KMar Vrijstelling RVV '90
• Niet rechts aanhouden		• Art. 3 RVV '90
• Rechts inhalen		• Art.11 RVV '90

[20] Besluit II: Aan de Minister van Defensie, ten behoeve van instructie in de zin van de Brancherichtlijn Optische- en Geluidssignalen Defensie en ten behoeve van inzet, tot en met 31 december 2027 vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het RVV 1990.