



## **AANLEIDING**

In het rapport 'voorrangssignalen tegen het licht gehouden' dat in september 2003 is aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen het gebruik van optische en geluidssignalen per branche in een richtlijn te laten vastleggen. De minister heeft ten aanzien van dit rapport nog geen standpunt ingenomen. De politie is echter van mening dat vanuit haar professionaliteit een dergelijke brancherichtlijn – in navolging van de brandweer - ook voor de politie zou moeten worden gerealiseerd.

Op onderstaande punten wordt in de brancherichtlijn invulling gegeven:

- De branchespecifieke criteria waaronder met de optische en geluidssignalen mag worden gereden. Deze criteria zijn een nadere invulling van het begrip 'dringende taak' voor de desbetreffende branche (paragraaf 4 en 5).
- De prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer speelt bij het verlenen van toestemming om met optische en geluidssignalen te mogen rijden (paragraaf 5 en 6).
- Het gewenste branchespecifieke gedrag van de chauffeur (paragraaf 7).
- De vaardigheden van de chauffeur. In veel gevallen blijkt dat chauffeurs 'training on the job' krijgen, hetgeen betekent dat zij vaak voor het eerst met optische en geluidssignalen rijden op het moment dat de eerste melding bij hun binnenkomt. Voorgesteld wordt een aanvullende opleiding te verplichten, die ondermeer zou moeten bevatten:
  - Een praktische component (bijvoorbeeld oefeningen met een simulator);
  - Een theoriegedeelte (waaronder aspecten van privaatrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid);
  - Een systematiek van regelmatige bijscholing en hertoetsing.



## 1. Inleiding

De brancherichtlijn is opgesteld om de werkgevers een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen. Voor de bestuurders van politievoertuigen is de inhoud van deze brancherichtlijn verplichtend en dient men in overeenstemming daarmee te handelen.

In voorkomend geval zal het Openbaar Ministerie bij een (strafrechtelijk) onderzoek de in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten meewegen.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op politievoertuigen die rijden met optische en geluidssignalen (en dus voorrangvoertuig zijn in de zin van het RVV90). Daarnaast moet de brancherichtlijn worden gezien als de maximaal toelaatbare grens voor het rijden met de algemene ontheffing van de bepalingen van het RVV90.

De bestuurder van een voorrangvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer onnodig in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994). In de Aanwijzing verkeersongevallen van het Openbaar Ministerie wordt voorgeschreven dat bij verkeersongevallen waarbij een dienstvoertuig van de politie of een politieambtenaar in uniform is betrokken overleg moet plaatsvinden met de officier van justitie. Daarnaast dient een registratieset te worden opgemaakt waarvan een kopie wordt toegezonden aan het openbaar ministerie. De officier van justitie bepaalt of en door welke instantie of opsporingsfunctionaris proces-verbaal wordt opgemaakt. Dit ter borging van de objectiviteit.

De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten zullen in die afweging van het Openbaar Ministerie worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie zal in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken chauffeur de maatschappij — onder druk van grote spoed — als hulpverlener ten dienste was.

Vanzelfsprekend zal tot strafrechtelijke vervolging worden overgegaan wanneer de chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

Het staat de werkgevers vrij om voor hun korps deze brancherichtlijn aan te scherpen.

## 2. Wet- en regelgeving

De Regeling optische en geluidssignalen is gebaseerd op de artikelen 29 en 30 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV90).

*Artikel 29 RVV90* komt er op neer dat bestuurders van politie en brandweer, ziekenauto's en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten een blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

*In artikel 30 RVV90* wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel zwaailicht. Het gaat hier om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 5 van de Regeling optische en geluidssignalen).



In de *Regeling optische en geluidssignalen* zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen 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.

Wanneer een voertuig optische en geluidssignalen gebruikt, wordt het automatisch een voorrangvoertuig. Bestuurders van voorrangvoertuigen, zoals gedefinieerd in *artikel 1.1, onderdeel van RVV90* hebben op basis van artikel 91 van datzelfde reglement de bevoegdheid af te wijken van alle voorschriften van het RVV90. Daarbij mag echter het verkeer niet onnodig in gevaar worden gebracht of worden gehinderd (*artikel 5 WVV 1994*).

Volgens *artikel 50 RVV90* zijn weggebruikers verplicht voorrangvoertuigen te allen tijde voorrang te verlenen. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, geen sprake is van een voorrangvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorangsregels moet houden.

### **3. Toepassingsbereik:**

Onder 'politie' wordt in de brancherichtlijn verstaan:

- de 25 regionale politiekorpsen
- het Korps landelijke politiediensten

De brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van politievoertuigen die in de uitoefening van hun functie, in opdracht van de politiemeldkamer, toestemming hebben om gebruik te maken van optische en geluidssignalen.

Daarnaast moet de brancherichtlijn worden gezien als de maximaal toelaatbare grens voor het rijden met de algemene ontheffing van de bepalingen van het RVV90.

### **4. De omschrijving van de 'dringende taak'**

In het advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat is de volgende multidisciplinaire omschrijving van het begrip 'dringende taak' opgenomen:

1. Een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;
2. a. Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of  
b. een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
3. Een ernstige verstoring van de openbare orde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

Uiteraard valt binnen die definitie ook het urgent reageren op een dreigende openbare ordeverstoringen. Beveiligings- en begeleidingstaken ten aanzien van hoogwaardigheidsbekleders en bijvoorbeeld waardetransporten vallen onder punt 2b.



## 5. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een dringende taak. De verleende toestemming wordt geregistreerd.

De centralist van de meldkamer wijst, indien hij dit nodig acht, bij het verlenen van toestemming tot het gebruik van optische en geluidssignalen de bestuurder van het voorrangsvoertuig op het belang van eigen en andermans veiligheid.

Het verlenen van toestemming tot het voeren van de optische en geluidssignalen gebeurt afzonderlijk van de prioritering van de melding. Dat kan betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een 'prioriteit 1-melding', de meldkamer toch besluit om geen toestemming te verlenen aan het gebruik van optische en geluidssignalen.

De bestuurder beslist zelf of hij gebruikmaakt van de verkregen toestemming tot het voeren van optische en geluidssignalen. Daarbij weegt hij nogmaals de situatie en omstandigheden.

Indien hij gebruikmaakt van de optische en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit. Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen niet meer op zijn plaats is, dan vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrangsvoertuig. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht.

Indien blijkt, dat de bestuurder van een politiemotorvoertuig gebruikmaakt van optische en geluidssignalen, terwijl aan hem geen toestemming is verleend, gebiedt de centralist van de meldkamer de betreffende bestuurder van het politievoertuig het gebruik van de optische en geluidssignalen te beëindigen.

Indien onder zeer bijzondere omstandigheden de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht, kan de operationeel leidinggevende toestemming verlenen om optische en geluidssignalen te voeren (bijvoorbeeld bij inzet van de mobiele eenheid).

Zeer bijzondere (en met name operationele) omstandigheden kunnen er ook toe leiden dat besloten moet worden om de grenzen van brancherichtlijn te overschrijden, ook indien geen gebruik wordt gemaakt van de bijzondere signalen. Hiertoe kunnen operationele commandanten (al dan niet via de meldkamer) opdracht geven. Hierbij wordt met name gedacht aan arrestatieteams, observatieteams en de eenheden belast met persoonsbeveiliging.

## 6. Prioritering meldingen:

De politie kent een aantal prioriteiten die door de centralist kunnen worden toegekend aan een melding. Het vraagstuk of een melding of een opdracht past binnen het concept dringende taak bepaalt of hij mag besluiten tot het verlenen van toestemming.

De centralist kan te allen tijde de aan de melding toegekende prioriteit wijzigen.

- **Prioriteit 1**  
Melding waarvan de centralist van de meldkamer vindt dat de noodzaak aanwezig is om snel ter plaatse te zijn. Er is daarbij sprake van een dringende taak zoals hierboven omschreven. Deze prioriteit is daarmee de enige soort die ertoe kan leiden dat met optische en geluidssignalen gereden kan worden.
- **Prioriteit 2**  
Melding waarvan de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is, maar waarbij niet direct sprake is van een dringende taak.
- **Prioriteit 3**  
Melding waarbij niet direct de noodzaak om ter plaatse te gaan aanwezig is.



## 7. Gedragscode bestuurder van voertuigen

Voertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel voorrangsvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvoertuig moet zich dus bewust zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

### *Gedragscode*

#### *Algemeen*

Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Hierbij maakt de bestuurder een afweging tussen te nemen risico en het beoogde doel.

Het in- en uit schakelen van de optische en/of geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat dit geen onvoorziene schrikreacties geeft bij de overige weggebruikers. Zeker moet worden voorkomen dat dit in- of uitschakelen gebeurt vlak voor of op een kruisingsvlak.

De bestuurder van een voorrangsvoertuig moet zich bewust zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als breekijzer. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening moet worden gehouden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig dient beheerst te zijn.

**Onderstaande gedragscodes zijn beschreven vanuit de perceptie dat de bestuurder die deze situaties aantreft een voorrangsvoertuig bestuurt. Bedoeld worden voertuigen welke in principe gebruik kunnen maken van de algemene ontheffing van de bepalingen van het RVV90.**

#### *Kruispunten*

Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zonodig gestopt.

#### *Rood licht*

Een rood verkeerslicht wordt slechts stapvoets genegeerd. Bij het negeren van het rode verkeerslicht dient de bestuurder van het voorrangsvoertuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zonodig gestopt.

Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt niet door rood licht gereden.



#### *Vluchtstrook*

De snelheid op de vluchtstrook mag maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het overige verkeer liggen met een maximum van 50 km per uur.

#### *Maximumsnelheid*

Het overschrijden van de maximumsnelheid moet in zijn algemeenheid een beperking kennen van 20 km per uur boven de ter plaatse toegestane maximumsnelheid op lokale en provinciale wegen en 40 km per uur op auto(snel)wegen.

Op woonerven wordt stapvoets gereden.

#### *Tegen het verkeer inrijden*

Dit is slechts toegestaan als er sprake is van een significante tijdwinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij er gestopt kan worden binnen de afstand die is te overzien. Dit geldt voor gebodsborden, gesloten verklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

#### *Plaats op de weg bij files*

- Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
- Indien de vluchtstrook niet beschikbaar is, wordt bekeken of er een mogelijkheid bestaat middels afkruisen door Rijkswaterstaat tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
- Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoorrijden. Hierbij wordt tussen de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> rijstrook middendoor gereden. Hierbij is de 1<sup>e</sup> rijstrook die rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan zit.

## **8. Het gebruik van overige signalen**

Naast het blauwe zwaai- of knipperlicht is de politie ook gerechtigd om andere bijzondere signalen te voeren, te weten:

- geel zwaai- of knipperlicht
- groen zwaai- of knipperlicht

Ingevolge artikel 30 RVV90 en artikel 5a van de regeling optische en geluidssignalen moet het gele licht gebruikt worden als de kans bestaat dat het voertuig, tijdens werkzaamheden, niet op tijd door andere weggebruikers wordt opgemerkt.

De politie mag hiervoor ook de blauwe lichten gebruiken. In de praktijk blijkt dat het alarmerende effect hiervan soms leidt tot gevaarlijke situaties. In die gevallen gaat de voorkeur uit naar de gele lichten. Hierbij wordt aangesloten bij het advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat voorstelt één set gele verlichting te verplichten op alle opvallende politievoertuigen.

Indien aanwezig geniet het dan ook de voorkeur op bij stilstand gele en geen blauwe zwaailichten te voeren.

Daarnaast mogen politievoertuigen uitgerust zijn met één groen licht. In werking geeft dit licht aan dat dit het commandovoertuig van de politie betreft. Het groene licht mag alleen stilstaand gevoerd worden.

Het gebruik van alleen de geluidssignalen is niet toegestaan.