



Brancherichtlijn Verkeer Politie

2014

Vastgesteld door de korpschef,
d.d. ¹

¹ Versie 2.3, d.d. 15-09-2014.

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Wet- en regelgeving.....	4
3. Toepassingsbereik:.....	5
4. De omschrijving van de 'dringende taak'	5
5. Prioritering meldingen:	6
6. Toestemming en voeren optische en geluidssignalen.....	6
7. Het gebruik van overige signalen.....	7
8. Gedragscode bestuurder van voertuigen	7
10. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing.....	9
11. Afwijken van de richtlijn	10

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. Daarnaast geeft de richtlijn helderheid over de prioritering van meldingen en de daaraan gekoppelde taken en verantwoordelijkheden van zowel de meldkamer als de bestuurders van bij de politie in gebruik zijnde [onopvallende] motorvoertuigen. Voor de bestuurders van die genoemde [onopvallende] motorvoertuigen is de inhoud van deze brancherichtlijn verplichtend en dient men in overeenstemming daarmee te handelen.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op bij de politie in gebruik zijnde motorvoertuigen die rijden met optische en geluidssignalen (en dus voorrangsvoertuig 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 bestaande brancherichtlijn is aangepast aan de in maart 2009 gepubliceerde Regeling Optische en Geluidssignalen 2009.

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht of onnodig wordt gehinderd (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. Daartoe dient een mutatie met voldoende gegevens om het ongeval te kunnen beoordelen en een situatieschets 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 kunnen in die afweging van het Openbaar Ministerie worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie kan 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.

Het Openbaar Ministerie kan tot strafrechtelijke vervolging 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.

2. Wet- en regelgeving

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 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 politie moet zijn opgesteld.

Artikel 29 RVV90 komt er op neer dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn mogen voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Wanneer een motorvoertuig optische en geluidssignalen gebruikt, wordt het automatisch een voorrangvoertuig. Bestuurders van voorrangvoertuigen, zoals gedefinieerd in *artikel 1 onder an, RVV90* hebben op basis van artikel 91 van datzelfde reglement de bevoegdheid af te wijken van alle voorschriften van het RVV90 voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist. Daarbij mag echter het verkeer niet in gevaar worden gebracht of onnodig worden gehinderd (*artikel 5 WVV 1994*).

Volgens *artikel 50 RVV90* moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangvoertuig voor laten gaan. 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 voorrangsregels moet houden.

In artikel 30 RVV90 wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. Ten aanzien van het gele licht gaat het om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 30 RVV, jo. 6 Regeling optische en geluidssignalen). In artikel 5, derde lid van de regeling is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het voertuig van de hoogst betrokken leidinggevende aan te geven.

In de *Regeling optische en geluidssignalen 2009* 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.

3. Toepassingsbereik:

Onder 'politie' wordt in de brancherichtlijn verstaan:

De Nationale Politie.

De Politieacademie.

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

De brancherichtlijn is mede van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij de politie of de politieacademie, die in het kader van opleidingen of onderhoudstraining, in afstemming met 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 vrijstelling voor de politie van de bepalingen van het RVV90 en voor het rijden met de specifieke vrijstelling van het RVV90, door politie rijinstructeurs van de Politieacademie en van de Nationale Politie.

4. De omschrijving van de 'dringende taak'

In artikel 2 van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009 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. Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of 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 2.

5. Prioritering meldingen:

De politie kent een aantal prioriteiten die door de centralist van het Operationeel Centrum 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.

- Prioriteit 1. Melding waarvan de centralist van het Operationeel Centrum (hierna: meldkamer) bepaalt dat de noodzaak aanwezig is om snel ter plaatse te zijn. Er is daarbij sprake van een dringende taak zoals hierboven omschreven.
- 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.
- Prioriteit 4. Melding waarvan de meldkamer kennis draagt maar waarbij geen inzet van eenheden door de meldkamer zal plaatsvinden.

De centralist kan te allen tijde de aan de melding toegekende prioriteit wijzigen. Ook binnen een lager geprioriteerde melding kan de situatie wijzigen, waardoor een directe en snelle inzet toch geboden is en dus toestemming tot gebruik van optische en geluidssignalen kan worden verleend.

6. 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 voorrangvoertuig 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 voorrangvoertuig. 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 bij de politie in gebruik zijnde motorvoertuig 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 eenheden van AT/OT/ME).

Het gebruik van alleen de geluidssignalen is niet toegestaan.

7. Het gebruik van overige signalen

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

- geel zwaai-, flits- of knipperlicht
- groen zwaai-, flits- of knipperlicht

Ingevolge artikel 30 RVV90 en artikel 6, eerste lid onder a van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 moet het gele licht worden gebruikt als de kans bestaat dat het motorvoertuig, tijdens werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg, niet op tijd door andere weggebruikers wordt opgemerkt.

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 stilstand gevoerd worden.

Bij het gebruik van alleen het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht vervalt de status van voorrangsvoertuig.

8. Gedragscode bestuurder van voertuigen

Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangsvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich dus bewust te 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.

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 dient zich bewust te 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 gehouden dient te worden met onvoorziene of onberekenbare reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig dient beheerst te zijn.

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

Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode licht niet genegeerd en mag niet worden doorgereden.

Vluchtstrook

een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km per uur.

Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km per uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km per uur worden gereden.

Maximumsnelheid

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. In overleg met de meldkamer mag hier in uitzonderlijke gevallen van worden afgeweken.

Tegen het verkeer inrijden

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

Plaats op de weg bij files

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

Onopvallende motorvoertuigen in gebruik bij de politie, die worden ingezet voor de uitvoering van de onopvallende politietaken

Voor de bestuurders van onopvallende motorvoertuigen in gebruik bij de politie, die worden ingezet voor de uitvoering van branchespecifieke onopvallende politietaken en die door hun uitvoering en inrichting niet kunnen worden aangemerkt als voorrangsvoertuigen, geldt dat de inhoud van deze brancherichtlijn verplichtend is en men in overeenstemming daarmee dient te handelen.

Voorbeelden van branchespecifieke politietaken zijn [niet limitatief] werkzaamheden die worden uitgevoerd door en/of ten behoeve van arrestatie- en observatieteams, rechercheonderdelen, eenheden belast met persoonsbeveiliging en eenheden belast met onopvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving.

9. Vaardigheden bestuurder van voertuigen

De bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij de politie, die zijn belast met een uitvoerende politietaak en daarbij mogelijk gebruik moeten maken van optische en geluidssignalen, dienen opgeleid en vervolgens getraind te zijn in de uitvoering van politieke rijtaken, o.a. in branchegerichte rijvaardigheden. Deze branchegerichte rijvaardigheden, beschreven in competenties, maken deel uit van de politiespecifieke basis-rijopleiding en daarna van de Politie Rijvaardigheid Training (PRVT) of een daarmee gelijk te stellen applicatietraining voor een specifieke doelgroep.

De bestuurders van onopvallende motorvoertuigen in gebruik bij de politie, die zoals hierboven aangegeven worden ingezet voor werkzaamheden die worden uitgevoerd door en/of ten behoeve van arrestatie- en observatieteams, rechercheonderdelen, eenheden belast met persoonsbeveiliging en eenheden belast met onopvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving, dienen een specialistische rijopleiding genoten te hebben, die met goed gevolg is afgelegd.

10. Opleiding, herhalingsinstructie en aanwijzing

- Alle executieve politieambtenaren, die zijn belast met een uitvoerende politietaak en daarbij mogelijk gebruik moeten maken van optische en geluidssignalen volgen, na hun politiespecifieke basis-rijopleiding, eenmaal in de drie jaar een applicatietraining (Politie Rijvaardigheid Training) om hun beroepsvaardigheden op het gebied van het rijden te toetsen, actueel op peil te brengen en te houden. In de training moeten minimaal de onderdelen uit de landelijk vastgestelde Politie Rijvaardigheid Training zijn opgenomen.
- Bestuurders van de politievoertuigen in gebruik bij de hierboven genoemde specialistische eenheden, dienen daarvoor een rijopleiding te hebben gevolgd, conform de competenties zoals die door de Politieacademie zijn beschreven. Differentiatie in de doelgroep van de rijopleiding is daarbij mogelijk. Deze bestuurders volgen minimaal eenmaal in de drie jaar een applicatietraining waarmee de rijvaardigheidscompetenties voor hun specialistische eenheid worden onderhouden en, waar nodig, verder uitgebreid.
- De hierboven genoemde politieambtenaren krijgen een speciale instructie, waarin gewezen wordt op onder andere de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op de optische en geluidssignalen en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder
- De Nationale Politie en de Politieacademie wijst een persoon of groepen personen aan, die daartoe ingerichte motorvoertuigen met inwerking zijnde optische en geluidssignalen mogen besturen

Oefenen met het rijden met optische en geluidssignalen (oefenritten O&G)

In de opleidingen en trainingen voor executief personeel wordt aandacht besteed aan het daadwerkelijk rijden met optische en geluidssignalen.

Tijdens deze trainingen meldt de eenheid zich in bij de meldkamer.

Met de meldkamer worden afspraken gemaakt dat de desbetreffende eenheid meerijdt met prio 1 meldingen in de regio. Indien het instructievoertuig als eerste ter plaatse is wordt daadwerkelijk opgetreden.

Indien de afstand (te) groot is krijgt de politie rijinstructeur de vrijheid om de rit af te breken op het moment dat hij het voldoende vindt.

Mocht het meldingenpatroon zodanig zijn dat er geen of onvoldoende prio 1 meldingen meegereden kon worden kan de politie rijinstructeur een oefenrit optische en geluidssignalen, zoals beschreven in het lesplan, rijden.

Hieraan zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- vooraf wordt de meldkamer op de hoogte gebracht
- de meldkamer moet toestemming geven
- de politie rijinstructeur geeft de route aan (startpunt-eindpunt) van de oefenrit.
- de wetgeving blijft van kracht

Bedoelde oefenritten O&G zijn uitsluitend onder begeleiding van een politierijinstructeur toegestaan en alleen in een voertuig uitgerust met dubbele bediening. Bij het rijden van deze oefenritten moet bovendien worden voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in de vrijstelling 'Trainen met optische en geluidssignalen op de weg' (*RWS-2013/393*)

11. Afwijken van de richtlijn

In het kader van de uitoefening van de politietaak is het de individuele politieambtenaar in bijzondere situaties toegestaan om af te wijken van de normen gesteld in de brancherichtlijn, genoemd in hoofdstuk 8.

De politieambtenaar stelt – voorafgaand aan, tijdens of onmiddellijk na de inzet - de meldkamer mondeling of door middel van een statuswijziging van de melding, op de hoogte van zijn of haar beslissing tot afwijking van de brancherichtlijn.

De meldkamer kan, in zijn rol als professionele ondersteuner, de betrokken politieambtenaar bevragen en/of adviseren over proportionaliteit en subsidiariteit van zijn of haar beslissing tot afwijken van de Brancherichtlijn.

De betrokken politieambtenaar blijft eindverantwoordelijk voor afwijking van de Brancherichtlijn. Van de verplichting tot melding aan de meldkamer zijn vrijgesteld: arrestatieteams, observatieteams en eenheden belast met persoonsbeveiliging en eenheden belast met [on]opvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving.

Tijdens opleidingen en trainingen onder toezicht van een politie rijinstructeur mag worden afgeweken van de normen in de Brancherichtlijn. Dit gebeurt slechts waar dit een functie heeft bij het verwerven van competenties ten behoeve van een verantwoorde afwijking van de normen in de Brancherichtlijn. De afwijkingen staan beschreven in de bij de opleiding behorende curricula en behoeven niet bij de meldkamer te worden gemeld. De betrokken politie rijinstructeur is eindverantwoordelijk voor de afwijking van de brancherichtlijn.

Bijlage: ter ondersteuning van de genoemde artikelen in de brancherichtlijn:

- **Artikel 29 RVV**

- 1. Bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, motorvoertuigen in gebruik bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten voeren blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.
- 2. De in het eerste lid genoemde bestuurders mogen aanvullend op de in dat lid bedoelde verlichting overdag knipperende koplampen voeren.
- 3. Bij ministeriële regeling kunnen voorschriften worden vastgesteld betreffende het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht en de knipperende koplampen.

- **Artikel 30 RVV**

- 1. Bestuurders van motorvoertuigen die voor nader aan te geven werkzaamheden worden gebruikt, voeren onder nader aan te geven omstandigheden geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. De in artikel 29, eerste lid, genoemde bestuurders voeren in die gevallen geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht in plaats van blauw zwaai-, flits- of knipperlicht. De bestuurder van het motorvoertuig die als eerste of enige de plek bereikt om de daar aan hem opgedragen taak uit te voeren, mag in plaats van dat licht, blauw zwaai-, flits- of knipperlicht voeren.
- 2. Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht en de werkzaamheden en omstandigheden waarbij deze signalen worden gevoerd.

- **Artikel 87 RVV**

Door het bevoegd gezag kan ontheffing worden verleend van de artikelen 3, eerste lid, 4, 5, eerste en tweede lid, 6, eerste, tweede en derde lid, 8, 10, 23, eerste lid, 24, 25, 26, 42, 43, 46, 53, 61b, alsmede artikel 62 voor zover het betreft de verkeerstekens C1, C2, C4, C6 tot en met C21, C22a, D2, D4 tot en met D7, E1 tot en met E3, F7 en de verkeerstekens genoemd in de artikelen 73, 76, 77, 78, 81 en 98.

- **§ 5. Voorrangvoertuigen**

- **Artikel 91 RVV**

Bestuurders van een voorrangvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.