



# Brancherichtlijn Politie

2018

Theo Volk  
Definitief  
Versie 06

Datum: 20 februari 2019

# Documentinformatie

## Versiegeschiedenis

Versie	Versie datum	Samenvatting van de aanpassing	Gemarkeerde wijzigingen
01	03-07-17	1 <sup>e</sup> concept	
02		Enkele voorbeelden verwijderd. Toevoeging scheiding van de rijbaan. Aangepast tekstvoorstel trainingssituatie.	

## Distributie

Versie	Verzend datum	Naam	Afdeling / Functie
01	03-07-17	Dhr. Lindeman en dhr. Van der Wal, Carla van Capelle, Theo Volk, Walter Westerman, Roy Lassche en Bert van Harselaar.	Politieacademie, Staf KL JZ en R&R OBT.
02	18-09-17	Dhr. Lindeman en dhr. Van der Wal, Carla van Capelle, Theo Volk, Walter Westerman, Roy Lassche en Bert van Harselaar.	Politieacademie, R&R OBT
03		Frits Lindeman, Walter Westerman, Roy Lassche en Bert van Harselaar,	
04	26-07-18	Egbert-Jan van Hasselt, Ad Heil, Jord Koppejan, Chris v.d. Weijden	Portefeuille Infrastructuur, DO, OBT
05	06-08-18	Ad Heil, Jord Koppejan, Marja Bouwman, Fred van der Werf, Hans Verra	Portefeuille Infrastructuur, DO, TJZ, COR
06	20-02-19	Ad Heil, Erik Akerboom	Portefeuille Infrastructuur, KC

## Review commentaar

Versie	Wanneer	Wie	Functie
05	06-08-18	Marja Bouwman, Fred van der Werf	TJZ, COR
05	08-08-18	Hans Verra, Ad Heil	COR, Portefeuillehouder
06	20-02-19	Vz. COR, Theo Volk	COR, Portefeuillehouder

© Politie, all rights reserved.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, op geautomatiseerde wijze opgeslagen of openbaar gemaakt in enige vorm of op enigerlei wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Politie.

# Inhoudsopgave

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

# Inleiding

De brancherichtlijn is opgesteld om de bestuurders van voorrangsvoertuigen en hun 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 hulpdiensten in gebruik zijnde motorvoertuigen. Voor de bestuurders van die genoemde 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) of de Vrijstelling voor de politie (RWS-2016/50678).

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).

De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten kunnen na een ongeval in de 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 overgaan wanneer de chauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een overtreding van de verkeerswetgeving.

## 1. Wet- en regelgeving

In de *Regeling optische en geluidssignalen 2009* zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen is toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere (hulpverlening)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.

*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 voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Volgens artikel 50 RVV90 moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, geen sprake is van een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangregels 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 commandovoertuig aan te geven.

## 2. Toepassingsbereik

De brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie die in de uitoefening van hun functie, in opdracht van of met toestemming van de politiemeldkamer<sup>1</sup> gebruik maken van optische en geluidssignalen. De brancherichtlijn is mede van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in het kader van opleidingen of onderhoudstraining.

Daarnaast moet de omschrijving van de dringende taak en de gedragscode in de brancherichtlijn politie ook gezien worden als de maximaal toelaatbare grens voor het gebruik van de vrijstelling voor de politie (RWS-2016/50678). Een afwijking van deze richtlijn moet ingegeven zijn door bijzonderheden in de situatie waarin de politietaak wordt uitgevoerd en moeten door de medewerker kunnen worden uitgelegd. Voorwaardelijk voor het gebruik van de vrijstelling is dat de bestuurder een politie basis rijopleiding heeft gevolgd en deze competenties onderhoudt zoals is beschreven in Hoofdstuk 8 en Hoofdstuk 9.

Voor de bestuurders van onopvallende motorvoertuigen in gebruik bij de politie, die worden ingezet voor de uitvoering van branche specifieke 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 branche specifieke politietaken zijn (niet limitatief) werkzaamheden die worden uitgevoerd door en/of ten behoeve van aanhoudings- en ondersteuningsteams (DSI), observatieteams, rechercheonderdelen, eenheden belast met persoonsbeveiliging, en eenheden belast met onopvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving.

## 3. 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 of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

## 4. Prioritering meldingen

De hulpdiensten kennen een aantal prioriteiten die door de centralist van de meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding.

De meldkamer beslist over de prioriteitsstelling, al dan niet op aanvraag van de "eenheid". Bij een lager geprioriteerde melding kan de situatie wijzigen, waardoor een directe en snelle inzet toch geboden is en dus opschaling naar een hogere prioriteit nodig is.

---

<sup>1</sup> Hieronder wordt mede begrepen alle gebruik van optische en geluidssignalen in opdracht van een direct leidinggevende die hiertoe bevoegd is.

## 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. 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 verleende toestemming wordt geregistreerd.

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 de bestuurder gebruik maakt 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, en zijn signalen uitzet, dan vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrangvoertuig.

Als 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.

## 6. Het gebruik van overige signalen

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

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

Ingevolge artikel 30 RVV90 en artikel 6, eerste lid onder a van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 moet het gele zwaai-, flits- of knipperlicht 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 voertuigen uitgerust zijn met een groen zwaai-, flits- of knipperlicht. In werking geeft dit licht aan dat dit commandovoertuig van de hulpdienst betreft. Het groene licht mag alleen stilstaand gevoerd worden.

Indien alleen gebruik gemaakt wordt van het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht zonder ook de geluidssignalen in werking te hebben, vervalt de status van voorrangvoertuig.

Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV90 is het gebruik van knipperende koplampen uitsluitend overdag toegestaan.

## 7. 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 voorrangvoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangvoertuig 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 geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat schrikreacties zoveel mogelijk worden tegengegaan bij de overige weggebruikers. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht. Voorkomen moet worden 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 dwangmiddel. 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 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 zo nodig 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 50 km per uur.

### ***Maximumsnelheid***

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen  $\leq 5000$  kg TMM. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km.

### ***Tegen het verkeer inrijden***

Tegen het verkeer inrijden is bij niet-gescheiden rijbanen 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 de rijbaan vrij is. Dit geldt voor gebodsborden, geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

Bij gescheiden rijbanen is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd.

### ***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 de wegbeheerder tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
3. Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen de 1e<sup>2</sup> en 2e rijstrook middendoor gereden.

## 8. 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 of de vrijstelling (RWS-2016/50678), dienen opgeleid en vervolgens getraind te zijn in de uitvoering van politieke rij taken. De rijopleidingen zijn afgestemd op de uit te voeren politietaken. De aan te leren competenties zijn hiervoor vastgesteld door de Politieacademie in afstemming met de directie Operatiën van de politie. Onderhoud van deze competenties geschiedt door middel van de Politie Rijvaardigheid Training (PRVT) of een daarmee gelijk te stellen applicatietraining.

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 bestuurders van onopvallende motorvoertuigen in gebruik bij de politie die worden ingezet voor werkzaamheden die worden uitgevoerd door en/of ten behoeve van aanhoudings- en ondersteuningsteams (DSI), observatieteams, rechercheonderdelen, eenheden belast met persoonsbeveiliging, eenheden belast met onopvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving en andere eenheden die belast zijn met een overeenkomstige specifieke politietaak dienen een specialistische rijopleiding genoten te hebben, die met goed gevolg is afgelegd.

## 9. 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 politie specifieke basis-rijopleiding, eenmaal in de drie jaar een Politie Rijvaardigheid Training om hun beroepsvaardigheden op het gebied van rijvaardigheid te toetsen, actueel op peil te brengen en te houden. De inhoud van de Politie Rijvaardigheid Training wordt landelijk vastgesteld.
- Bestuurders van de politievoertuigen in gebruik bij de hierboven genoemde specialistische eenheden en bestuurders van het snelle interventievoertuig (SIV), 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 twee jaar een applicatietraining waarmee de rijvaardigheidscompetenties voor hun specialistische eenheid worden onderhouden en, waar nodig, verder uitgebreid.
- De Korpschef van politie 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 het Operationeel Centrum. Met het Operationeel Centrum worden afspraken gemaakt over de wijze waarop het instructievoertuig kan worden ingezet of meerijdt op prio 1 meldingen. Indien het instructievoertuig als eerste ter plaatse is wordt daadwerkelijk opgetreden.

---

<sup>2</sup> Rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt.



Bedoelde oefenritten O&G zijn uitsluitend toegestaan onder toezicht van een docent van de politie en alleen in een voertuig uitgerust met dubbele bediening, met uitzondering van een motorfiets. Indien er sprake is van rijonderricht is deze docent in het bezit van het diploma Politie Rijinstructeur. Bij het rijden van deze oefenritten moet bovendien worden voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in de vrijstelling (RWS-2016/50678).

## 10. 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 brancherichtlijn.

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, in zijn rol als professionele ondersteuner, bevraagt en adviseert de betrokken politieambtenaar over proportionaliteit en subsidiariteit van zijn of haar beslissing tot afwijken van de Brancherichtlijn.

Medio 2018 wordt een nieuw voertuig door de politie in gebruik genomen: het snelle interventie voertuig (SIV). Dit voertuig wordt ingezet voor criminaliteitsbestrijding op de infrastructuur. Deze taak vereist dat er gebruik wordt gemaakt van een opvallend politievoertuig dat, conform het voor dat voertuig opgestelde operationeel concept, sterk is gemotoriseerd en een hogere topsnelheid en acceleratie heeft dan een standaard politievoertuig.<sup>3</sup> Slechts in uitzonderlijke gevallen is het toegestaan om af te wijken van de brancherichtlijn (artikel 3, vierde lid sub c Regeling O&G 2009). De SIV bestuurders zullen deze maximale overschrijding van 40 km/u echter zo nodig moeten overschrijden indien en zolang de uitvoering van de taakstelling daarom vraagt.

De betrokken politieambtenaar blijft eindverantwoordelijk voor afwijking van de Brancherichtlijn. Van de verplichting tot melding aan de meldkamer zijn vrijgesteld: aanhoudings- en ondersteuningsteams (DSI), observatieteams en eenheden belast met persoonsbeveiliging, eenheden ingezet voor criminaliteitsbestrijding op de infrastructuur met het snel interventievoertuig en eenheden belast met (on)opvallende surveillance t.b.v. de verkeershandhaving.

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

---

<sup>3</sup> Inzetbeleid Politievoertuigen, versie 0.51, 01-06-017