

Voorrangssignalen tegen het licht gehouden

Eindrapport van de werkgroep optische en geluidssignalen

Een onderzoek naar de knelpunten in de huidige wet- en regelgeving voor voorrangssignalen en mogelijke oplossingen.

Juli 2003

Inhoud

1	<i>Inleiding</i>	5
	Opdrachtgever	
	De opdracht	
	Het doel van de opdracht	
	Samenstelling van de werkgroep	
2	<i>Huidige regelgeving</i>	7
3	<i>Geconstateerde problemen</i>	9
4	<i>Categorieën problemen en voorstellen</i>	11
5	<i>Gedrag: oplossingen / aanbevelingen</i>	13
5.1	De criteria voor het begrip 'dringende taak'	13
5.2	Het gedrag van chauffeurs van (alle) voorrang voertuigen	13
5.3	Brancherichtlijnen	14
5.4	Terugdringen van het gebruik van blauwe signaalverlichting	15
5.5	Aanwijzing van andere diensten die gebruik mogen maken van voorrangssignalen	15
5.6	Geen 'ten dienste van' voertuigen meer	17
6	<i>Techniek: oplossingen / aanbevelingen</i>	19
6.1	Blauwe signaalverlichting	19
6.2	Meertonige hoorn	21
6.3	Gele signaalverlichting	23
6.4	Groene signaalverlichting	24
6.5	Verlichte aanwijzingspijlen en lichtkrant	24
6.6	Richtingaanwijzers	25
6.7	Striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer	25

6.8	Handhaving	26
6.8.1	Keuring voor eerste toelating tot de weg	26
6.8.2	Verplichte periodieke controle van de voorrangssignalen	27
6.9	Overige opmerkingen	27
6.9.1	Rode toplichten voor voorrangervoertuigen die ook op luchthavens optreden	27
6.9.2	Optische en geluidssignalen voor overige verkeersdeelnemers	28
6.9.3	Voertuigen van buitenlandse hulpverleningsdiensten	29
6.9.4	Gele zwaai of knipperlichten van overige verkeersdeelnemers	29
6.9.5	Overgangsregeling	30

7	<i>Het advies voor het vervolgtraject</i>	31
----------	--	-----------

7.1	Verificatieonderzoek	31
7.2	Implementatie in wet- en regelgeving	31

Bijlagen

1	Samenstelling werkgroep	35
2	Opsomming van alle aanbevelingen	37

1 Inleiding

Vanuit verschillende bronnen bereikten in de afgelopen jaren het ministerie van Verkeer en Waterstaat signalen dat de uit 1991 daterende Regeling optische en geluidssignalen op punten als verouderd, onduidelijk en onvolledig wordt beschouwd.

Op verzoek van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, directies Rampenbeheersing en Brandweer en Politie heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat eind 2000 een werkgroep in het leven geroepen om de bewuste regeling te bezien op mogelijke noodzakelijke veranderingen.

Hieraan ging een periode vooraf waarin een informeel afstemmingsoverleg tussen de verschillende betrokken diensten en ambtelijke vertegenwoordigingen van de ministeries was ontstaan.

Opdrachtgever

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de opdrachtgever van de werkgroep.

De opdracht

De opdracht van de werkgroep is:

- het inventariseren van de knelpunten met betrekking tot de huidige wet- en regelgeving van de voorrangssignalen;
- voorstellen te doen voor het wegnemen van deze knelpunten.

Het doel van de opdracht

Het doel van de opdracht is het bevorderen van de verkeersveiligheid door het duidelijk(er) herkenbaar maken van voorrangsvoertuigen door het uniform gebruik van middelen.

Samenstelling van de werkgroep

De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van zowel de meest betrokken ministeries als de daaraan gekoppelde uitvoeringsorganisaties. In concreto betekent dit dat de ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Justitie aanwezig waren, alsmede de brandweer, de politie, de ambulancesector en het Openbaar Ministerie. De deelnemers van de werkgroep zijn weergegeven in bijlage 1 van dit rapport.

Werkwijze

Gelet op de specifieke kennis die nodig is om de technische aspecten te kunnen beoordelen heeft de werkgroep in een vroeg stadium besloten zich te splitsen in een subwerkgroep techniek en een subwerkgroep gedrag. Laatstgenoemde richtte zich daarbij zowel op de chauffeurs, als op de leidinggevenden en de vereisten die bij de organisatie zouden moeten liggen.

2 Huidige regelgeving

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

Artikel 29 komt er op neer dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, daarnaast ziekenauto's, en tenslotte 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 voorrangssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

In artikel 30 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 (werkzaamheden aan de weg, bijzondere transporten, landbouw). Het gebruik ervan is beperkt tot bepaalde werkzaamheden met 'kennelijk daartoe ingerichte voertuigen'.

Het gebruik van voorrangssignalen (het blauwe zwaailicht en de meertonige hoorn) is - zoals hiervoor reeds aangegeven - in principe slechts voorbehouden aan de drie openbare orde en veiligheid-sectoren (politie, brandweer en ambulance).

De werkzaamheden van de door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten grenzen in het algemeen dicht tegen het openbare orde en veiligheidsveld aan; zodoende is in het verleden (reagerend op individuele verzoeken) het gebruik van de bijzondere signalen onder meer toegekend aan de Koninklijke Marechaussee, de Explosieven opruimingsdienst, de DCMR/Milieudienst Rijnmond, de Nederlandse transplantatiestichting en de Stichting Rode Kruis Bloedbank.

In de Regeling optische en geluidssignalen zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van het blauwe zwaailicht en de meertonige hoorn zijn toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere hulpverleningsdiensten, de (technische eisen) gesteld aan de bijzondere signalen en de gebruiker en de regulering van het gebruik van het geel zwaailicht, zijn neergelegd in die regeling.

De huidige regelgeving voorziet niet in een concrete aanwijzing welke voertuigen voorrangssignalen mogen voeren (en er dus mee mogen zijn uitgerust) maar volstaat met de aanduiding 'ten dienste van' (art 29 RVV 1990).

Wanneer een bepaald voertuig de beide voorrangssignalen gebruikt, wordt het

automatisch een voorrangsvoertuig. Bestuurders van voorrangsvoertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1.1, onderdeel a, van het RVV 1990, hebben de bevoegdheid af te wijken van alle voorschriften van het RVV 1990. Het verkeer mag echter niet in gevaar worden gebracht of (onnodig) worden gehinderd (artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994).

Volgens artikel 50 van het RVV 1990 zijn weggebruikers verplicht voorrangsvoertuigen te allen tijde voor te laten gaan. Dit houdt tevens in dat, indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, er geen sprake is van een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangregels moet houden.

3 Geconstateerde problemen

Zowel uit een eerdere consultatie als uit de inbreng van de deelnemers aan de verschillende werkgroepen is een aantal problemen naar voren gekomen. Hieronder volgt een opsomming daarvan.

- Er bestaat onduidelijkheid ten aanzien van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van chauffeurs van voorrangsvoertuigen.
- Er dreigt een inflatie te ontstaan in het effect van de voorrangssignalen:
 - door het steeds groter aantal diensten dat gebruik maakt (en wenst te maken) van die signalen¹;
 - het onjuiste gebruik van de voorrangssignalen (al dan niet in samenhang met elkaar);
 - het ongecontroleerde gebruik van de voorrangssignalen (hetgeen ertoe leidt dat bepaalde diensten geen afweging maken naar noodzaak).
- Met name de meertonige hoorn verliest aan effectiviteit door voortschrijdende ontwikkelingen op het gebied autotechniek (b.v. geluidsisolatie).
- Bij de gebruikers van de voorrangssignalen worden ontwikkelingen in gang gezet die de hoor- en zichtbaarheid van de bijzondere signalen moeten vergroten. Daarbij ontstaat gemakkelijk strijdigheid met de geldende regelgeving (Regeling optische en geluidssignalen, Voertuigreglement).
- De retro reflecterende striping van de voertuigen van de OOV sectoren (openbare orde en veiligheid) is strijdig met het Voertuigreglement.
- De standaard op een voorrangsvoertuig aanwezige signalering is bij het gebruik van de voorrangssignalen minder goed zichtbaar. Als gevolg hiervan is het aangeven en veranderen van richting voor andere weggebruikers niet altijd tijdig op te merken.
- Handhaving op dit vlak is door de aard van de regeling moeilijk en vindt ook nauwelijks plaats. Zo is de aanwezigheid van blauwe zwaailichten naar aanleiding van vragen in de Kamer voorsnog uit het (periodieke) keuringssysteem van voertuigen geschrapt.

¹ Zie b.v. de discussie rondom de huisartsen.

- Bij de periodieke keuring van voorrangsvoertuigen vormt de aanwezigheid van voorrangssignalen (blauw zwaailicht en meertonige hoorn) een voortdurende bron van twijfel: de aanwezigheid is immers verboden tenzij het voertuig ten dienste van een van de aangewezen hulpverleningsdiensten wordt gebruikt. Er is echter (voor de APK keurmeester) geen wijze om dat te kunnen beoordelen.
- Er bestaat onduidelijkheid over de vraag wat er verstaan moet worden onder voertuigen ‘ten dienste van de politie en brandweer’ alsmede over de invulling van het begrip ‘dringende taak’.
- Er bestaat onduidelijkheid over de status van de bedrijfsbrandweer en (particuliere of) bedrijfsbeveiliging binnen dit kader.
- Handhaving op aanwezigheid en het gebruik van het gele zwaailicht vindt evenmin plaats.
- Het aanbod aan signalen neemt door wegwerkzaamheden (knipperlampen op weggeleidingen, matrixborden, meer zwaailichten op een voertuig(combinatie), verkeerslichten, reclame langs de weg, enz.) meer toe dan nodig of gewenst.
- Transportbegeleiders voor exceptionele transporten rusten hun voertuigen veelal uit als een voorrangsvoertuig, zij het dat het blauwe licht in de zwaailamp is vervangen door een geel licht.
- Sleepdiensten rusten hun afsleepvoertuigen uit met blauwe zwaailichten (en ‘streetcleaners’ analoog aan dergelijke voertuigen van politie en brandweer.
- Er bestaat in de praktijk van de hulpverleningsinstanties daarnaast behoefte aan andere signalen:
 - zo is het gebruikelijk dat bij incidenten van grotere omvang één van de voertuigen van een hulpdienst zich kenbaar maakt als commandopost door het ontsteken van een groen licht;
 - voor het geven van aanwijzingen aan het overige verkeer heeft de politie behoefte aan het tonen van teksten (stopsignaal) middels een matrixbordje of lichtkrant;
 - om de herkenbaarheid van voorrangsvoertuigen tussen het andere verkeer te vergroten wordt gebruik gemaakt van een door BZK ontwikkeld schema van striping. Deze striping is overigens zoveel mogelijk aangebracht op de voertuigen van een dienst, waardoor tevens sprake is van een huisstijl. Deze huisstijl is verschillend voor politie, brandweer en spoedeisende medische hulpverlening.

4 Categorieën problemen en voorstellen

De werkgroep heeft 3 categorieën van problemen en de daarbij behorende aanbevelingen voor oplossingen onderscheiden.

- 1 Het gedrag van bestuurders. De bijbehorende aanbevelingen zijn:
 - brancherichtlijnen gebruikersgroepen;
 - algemene voorwaarden in regelgeving;
 - traceerbaarheid van het gebruik van de signalen.

- 2 Toelating van voertuigen tot het gebruik op de weg. De bijbehorende aanbevelingen zijn:
 - verbeterde definitie van de voorrangssignalen;
 - controle op de aanwezigheid van deze signalen;
 - herkenbaarheid van voertuigen door middel van de huisstijlen van de OOV-diensten.

- 3 Handhaving. De bijbehorende aanbevelingen zijn:
 - verbod op de aanwezigheid van voorrangssignalen bij derden;
 - periodieke keuring;
 - het terugdringen van het overaanbod van afleidende signalen op de weg door controle door de politie.

De hiervoor genoemde categorieën worden in de volgende hoofdstukken van dit rapport verder uitgewerkt.

5 Gedrag: oplossingen/aanbevelingen

5.1 De criteria voor het begrip 'dringende taak'

Een belangrijk struikelblok bij het definiëren van het moment van het inschakelen van de voorrangsignalen bleek gelegen te zijn in de onduidelijke definitie van het begrip 'dringende taak'. Dit gold zeker bij de poging om te komen tot een multidisciplinaire omschrijving van dat begrip. Uiteindelijk is gelijkgezindheid gevonden in de volgende criteria:

- een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;
- het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
- een verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

5.2 Het gedrag van chauffeurs van (alle) voorrangvoertuigen

Het veranderde verkeersbeeld waarbij veel voertuigen op de weg rijden, noopt tot een aangepast rijgedrag van chauffeurs van voorrangvoertuigen. Een voorspelbaar verkeersbeeld voorkomt veel ongevallen. Voertuigen met voorrangsignalen verstoren dat verkeersbeeld niet alleen door geluid en licht, maar ook door gewijzigd rijgedrag (vooral gehaast rijgedrag). Verkeersregels blijken op een dergelijk moment zeker voor de bewuste chauffeurs maar betrekkelijk te zijn. Vanuit de werkgroep is de gedachte uitgesproken dat voorspelbaar gedrag van chauffeurs van voorrangvoertuigen de verkeersveiligheid ten goede komt. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door gezamenlijke gedragscodes af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties. Het passeren van een rood licht is daar een goed voorbeeld van, evenals het rijden over de vluchtstrook, het overschrijden van de maximumsnelheid en het in stilstand werken naast de weg. Ter bescherming van een ieder - zo was de werkgroep van mening - moet paal en perk worden gesteld aan dergelijk gedrag. Voorgesteld wordt dan ook dat:

- rood licht passeren slechts met maximaal 20 km/u toe is toegestaan;
- vluchtstroken slechts met 20 km/u boven de snelheid van het overige verkeer mogen worden bereden, met een maximum van 80 km/u. Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/u, mag op de vluchtstrook toch 50 km/u gereden worden;
- snelheden in het algemeen een beperking moeten kennen van 40 km/u boven de ter plaatse toegestane maximumsnelheid op lokale en provinciale wegen en op autosnelwegen. Deze algemene beperking kan in de verschillende brancherichtlijnen nog nader beperkt en verbijzonderd worden.

5.3 Brancherichtlijnen

Het van overheidswege vastleggen van een gedragscode of voorwaarden voor het gebruik van voorrangssignalen leidt (zoals het verleden aantoont) bij het zich voortdurend veranderende verkeersbeeld onherroepelijk tot een (op termijn) nauwelijks hanteerbare procedure. De werkgroep ziet hierin aanleiding om de procedures voor het gebruik van voorrangssignalen door de betreffende branche zelf in een brancherichtlijn te laten vastleggen. Een dergelijke brancherichtlijn dient dan aan bepaalde, door de minister aan te geven, minimumvoorwaarden te voldoen. De werkgroep optische en geluidssignalen adviseert de minister van V&W om een werkgroep op te richten die de minister hierbij adviseert. Deze werkgroep staat onder leiding van het ministerie van V&W en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van BZK en VWS, de koepelorganisaties van de politie, de ambulancezorg en de brandweer en het Openbaar Ministerie.

Inhoud brancherichtlijn

Hieronder volgt een aantal zaken die volgens de werkgroep in elk geval in de brancherichtlijn moeten worden opgenomen.

- De branchespecifieke criteria waaronder met de voorrangssignalen mag worden gereden. Deze criteria zijn een nadere invulling van het begrip ‘dringende taak’ voor de desbetreffende branche.
- De prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer (politie/brandweer/ambulance/KMar) speelt bij het verlenen van toestemming om met voorrangssignalen te mogen rijden.
- Het branchespecifieke gedrag van de chauffeur (aanvullend op de hiervoor genoemde algemene gedragspunten).

- De vaardigheden van de chauffeur. In veel gevallen blijkt dat chauffeurs ‘training on the job’ krijgen, hetgeen betekent dat hij of zij vaak voor het eerst met voorrangssignalen rijdt op het moment dat de eerste melding binnenkomt. Mede gelet op de gedachten die ook hebben geleid tot het voorstel ‘beginnende bestuurders’ (zie de Staatscourant van 26 maart 2002), wordt voorgesteld een aanvullende opleiding te verplichten. Daarbij zou het dan moeten gaan om een opleiding die het volgende moet bevatten:
 - een praktische component (bijvoorbeeld oefeningen met een simulator);
 - een theoriegedeelte (waaronder aspecten van privaatrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid).

Daarnaast adviseert de werkgroep om een regelmatige bijscholing en hertoetsing te verplichten.

5.4 Terugdringen van het gebruik van blauwe signaalverlichting

Het is zeer ongewenst dat hulpverleningsvoertuigen op de plaats van bestemming aangekomen blauwe zwaailichten blijven voeren, zeker als er meerdere hulpverleningsvoertuigen ter plekke aanwezig zijn. Door het afleidende effect daarvan worden ongevallen uitgelokt en het verdient daarom sterk de voorkeur om, afhankelijk van de situatie, bij stilstand géén of geel zwaailicht te voeren of de waarschuwingsknipperlichten te gebruiken.

Op dit moment mogen voorrangsvoertuigen op grond van artikel 30 van het RVV blauwe signaalverlichting voeren in die situaties waarin het voeren van gele signaalverlichting verplicht is (in plaats van deze gele signaalverlichting). Dit is destijds toegestaan omdat niet alle voorrangsvoertuigen uitgerust zijn met een geel zwaailicht. Op grond van de aanbevelingen in het volgende hoofdstuk van dit rapport worden in de toekomst alle voorrangsvoertuigen die uitgerust zijn met een set blauwe signaalverlichting, ook uitgerust met een set gele signaalverlichting. Als de gele signaalverlichting op een voorrangsvoertuig aanwezig is, is er geen grond (meer) voor ‘vrijstelling’ van het voeren van gele signaalverlichting. De werkgroep adviseert dan ook om deze ‘vrijstelling’ in te trekken.

5.5 Aanwijzing van andere diensten die gebruik mogen maken van voorrangssignalen

In de Regeling optische en geluidssignalen zijn de andere diensten die gebruik mogen maken van voorrangssignalen door de minister van V&W aangewezen. Het ministerie van V&W beoordeelt op dit moment zelfstandig of een dienst aangewezen wordt of niet.

Het ministerie van V&W heeft te kennen gegeven dat zij behoefte heeft aan een adviserende werkgroep bij de beoordeling of een dienst wel of niet aangewezen wordt om voorrangssignalen te mogen voeren. Deze werkgroep stelt de criteria op waar een dienst aan moet voldoen om aangewezen te kunnen worden. Deze criteria zijn een nadere invulling van de in dit rapport genoemde criteria voor het uitvoeren van een dringende taak.

Deze werkgroep adviseert de minister van V&W tevens over de te stellen voorwaarden bij een dergelijke aanwijzing, zoals:

- de opleidingseisen van de chauffeurs;
- het melden van het uit gaan voeren van een dringende taak aan een alarmcentrale van de overheid;
- het opstellen van de criteria waarbij sprake is van een dringende taak voor de betreffende organisatie;
- het vastleggen wie bevoegd is tot het geven van een opdracht voor het uitvoeren van een dringende taak.

Deze werkgroep staat onder leiding van het ministerie van V&W en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van BZK en VWS, de koepelorganisaties van de politie, de ambulancezorg en de brandweer en het Openbaar Ministerie. Deze werkgroep kan mogelijk gecombineerd worden met de hiervoor genoemde werkgroep voor het opstellen van de minimum criteria voor een brancherichtlijn.

De diensten die op grond van de huidige regeling aangewezen zijn dienen opnieuw beoordeeld te worden op grond van de in dit rapport geformuleerde criteria voor het uitvoeren van een dringende taak.

De werkgroep optische en geluidssignalen is van mening dat zeer terughoudend omgegaan moet worden met het aanwijzen van diensten die voorrangssignalen mogen voeren. Voorkomen moet worden dat diensten die slechts met een lage frequentie een dringende taak vervullen, aangewezen worden. De problemen die deze diensten ondervinden kunnen veelal op één van de volgende manieren opgelost worden:

- door aan te sluiten bij het (begeleid) transport door diensten die voorrangssignalen mogen voeren: de ambulancesector en de brandweer voor de aan hen gerelateerde dringende taken en de politie voor de overige dringende taken;
- door specifieke vrijstellingen van bepaalde artikelen van het RVV aan de betreffende diensten te verlenen voor het uitvoeren van de aan die diensten opgedragen taken (b.v. parkeren op plaatsen waar dat anders verboden is enz.).

5.6 Geen ‘ten dienste van’ voertuigen meer

De onduidelijkheid over de terminologie ‘ten dienste van’ (art. 29 RVV) wil de werkgroep wegnemen door deze bewoordingen uit de regelgeving te verwijderen. Verwacht wordt dat hiermee een belangrijk deel van ongewenst gebruik kan worden voorkomen (brandweerpersoneel in eigen auto onderweg naar brandweerkazerne, huisarts in een onherkenbaar voertuig, verloskundige, niet herkenbare auto die onder het ontsteken van een los blauw licht via de vluchtstrook de file passeert enz.). In de toelichting zou daarbij uitgelegd kunnen worden dat slechts de voertuigen die in gebruik zijn bij de drie hulpverleningsdiensten (en uiteraard de andere aangewezen hulpverleningsdiensten) zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mogen begeven. Dit sluit dan lease- en andere constructies niet uit, zolang het voertuig maar daadwerkelijk door medewerkers van een van de diensten wordt bestuurd.

Bewust uitgesloten wordt daarmee dat anderen (profit en non-profitorganisaties) onder de paraplu van één van de diensten werkzaamheden ten behoeve van die diensten gaan verrichten en daarmee dan het recht tot gebruik van voorrangsignalen in huis halen.

6 Techniek: oplossingen / aanbevelingen

Per signaal is hieronder uitgewerkt wat de huidige en gewenste situatie is.

6.1 **Blauwe signaalverlichting**

Huidige situatie

In artikel 3 van de regeling Optische en Geluidssignalen is het volgende bepaald: 'De volgende signalen moeten als volgt zijn uitgevoerd:

- 1 blauw zwaailicht of blauw knipperlicht:
 - op een motorvoertuig:* licht aan de bovenzijde van het voertuig, dat rondom licht uitstraalt dan wel twee lichten, indien door de bouw van het voertuig één licht niet uit alle verkeersrichtingen voldoende zichtbaar is;
 - op een motorfiets:* in plaats van het licht als bedoeld voor een motorvoertuig mag ook een licht aan de voorzijde van het voertuig zijn aangebracht, dat zowel aan de voorzijde als opzij goed zichtbaar is;
 - motorvoertuig ten behoeve van de brandweer:* aan de voorzijde van het voertuig mag op een hoogte van 1,20 m boven het wegdek bovendien één licht worden gevoerd, indien door de bouw van het voertuig het aan de voorzijde bevestigde licht niet kan worden waargenomen door op korte afstand vóór het voertuig rijdende bestuurders;

Gewenste situatie

Een voertuig dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven dient voorzien te zijn van één set blauwe signaalverlichting die gecertificeerd is volgens ECE reglement 65. Deze set blauwe signaalverlichting dient zodanig te zijn gemonteerd dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 25 meter vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte. In het bedoelde ECE reglement bestaat de mogelijkheid om een installatie te voorzien van twee lichtintensiteiten, welke worden gebruikt afhankelijk van de daglicht-omstandigheden. Het heeft de voorkeur om voor deze laatste installatiecategorie (klasse 2 in het reglement) te kiezen.

(NB: een set blauwe signaalverlichting kan bestaan uit één of meerdere armaturen, dat/die samen het vereiste lichtsignaal uitstraalt/stralen).

Ter ondersteuning van de hiervoor genoemde set blauwe signaalverlichting mag aan de voorzijde van het voertuig (symmetrisch ten opzichte van de lengteas) op een hoogte tussen 0,4 en 1,2 m boven het wegdek één set secundaire blauwe signaalverlichting met een beperkte beeldhoek zijn aangebracht. Ook deze signaalverlichting dient gecertificeerd te zijn volgens ECE reglement 65 (een voorstel voor aanvulling van het reglement gaat in dit aspect voorzien).

De zichthoek van deze set secundaire blauwe verlichting mag ten hoogste 90° te zijn, en moet symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig liggen. De secundaire blauwe signaalverlichting mag alleen in werking kunnen zijn wanneer de primaire blauwe signaalverlichting ingeschakeld is. De secundaire blauwe verlichting mag separaat uitschakelbaar zijn. Een voertuig mag alleen van deze blauwe optische signaallichten zijn voorzien als het door middel van de striping van de OOV sectoren als zodanig herkenbaar is voor medeweggebruikers (dit geldt niet voor de voertuigen voor onopvallende politietaken), en wordt gebruikt voor spoedeisende hulpverlening door diensten die gezien de aan hen opgedragen taak voor dringende taken worden ingezet. Een en ander zoals neergelegd in de brancherichtlijn.

Toelichting op de gewenste situatie

De primaire blauwe verlichting kan bestaan uit één licht als hiermee voldaan kan worden aan ECE reglement 65, maar ook uit een combinatie van meerdere lichten, die samen als één set volgens dit reglement gecertificeerd zijn. Het is niet toegestaan om een voertuig van meer dan één gecertificeerde set blauwe signaallichten te voorzien, of naast de gecertificeerde set (afgezien van de bedoelde secundaire signaalverlichting) ook nog andere blauwe signaallichten te monteren.

De secundaire blauwe signaalverlichting is bedoeld om voertuigen die zich op korte afstand voor het voorrangvoertuig bevinden te waarschuwen. Het primaire signaal is door de hoogte van de plaatsing niet meer zichtbaar in achteruitkijkspiegels.

6.2 Meertonige hoorn

Huidige situatie

- In artikel 3 van de regeling Optische en Geluidssignalen is het volgende bepaald:
- 2 *tweetonige hoorn*: een hoorn die achtereenvolgens de tonen b en e aangeeft in een geluidssterkte van tenminste 100 decibel;
 - 3 *drietonige hoorn*: een hoorn die achtereenvolgens de tonen c - e - g - e aangeeft;
 - 5 De meting van de geluidssterkte van de meertonige hoorns vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen.'

Er is qua voorrangvragende functie geen onderscheid in de diverse hulpdiensten. Het bestaande onderscheid tussen de diverse hulpverleningsdiensten (twee- resp. drietonige hoorn, alleen personenauto, ambulance of ook bedrijfsauto en motorfiets) is voor het verzoek om voorrang niet relevant. Een eenduidige regeling voor alle diensten heeft daarom de voorkeur.

De toekenning van de drietonige hoorn stamt nog uit de tijd dat een ambulance voor het eerst voorrangsvoertuig werd. Destijds was men van mening dat onderscheid tussen enerzijds brandweer en politie (tweetonig) en anderzijds de ambulance (drietonig) gewenst was.

Gewenste situatie

Een voertuig, motorfiets enz., dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven dient voorzien te zijn van één tweetonige hoorn. De geluidssterkte van elke toon dient overdag minimaal 110 dB(A) te zijn en 's nachts minimaal 100 dB(A). De geluidssterkte dient maximaal 120 dB(A) te zijn. De meting van de geluidssterkte van de tweetonige hoorn vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen.

De on- en offset dient tussen de 1 en 10 dB/ms te liggen.

De wisselfrequentie van de tonen dient eenparig te zijn en tussen de 0,5 en 5 Hz te liggen. De wisselfrequentie mag middels een schakelaar (b.v. claxonschakelaar) tijdelijk worden verhoogd om het urgente karakter extra te benadrukken. Deze verhoogde frequentie dient een verdubbeling van de basisfrequentie te bedragen.

De toonhoogte van de lage toon dient circa 200 Hz te zijn.

De toonhoogte van de hoge toon dient circa 500 Hz te zijn.

De tweetonige hoorn mag alleen in werking kunnen zijn wanneer de primaire blauwe verlichting is ingeschakeld.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het gewenst een maximum geluidsvolume in het voertuig vast te leggen.

Toelichting op de gewenste situatie

Omdat er geen internationaal document is voor de eisen van de tweetonige hoorn, zullen deze eisen nationaal vastgesteld moeten worden.

De technische eisen van de tweetonige hoorn zijn gebaseerd op het onderzoek 'Licht- en geluidssignalen ten behoeve van de herkenbaarheid van voorrangsvoertuigen; een literatuurstudie' van TNO Technische menskunde dd. 23 november 1998.

De hulpverlenende diensten vinden het gewenst dat alle voorrangsvoertuigen in de toekomst een tweetonige hoorn gaan voeren. Ook in het hiervoor genoemde rapport wordt hiervoor een voorkeur uitgesproken.

De voorgestelde toonhoogten zijn lager dan thans is voorgeschreven (tonen b-e hebben een trillingsfrequentie van 494 en 659 Hz). Lagere tonen verzwakken minder door het omgevingslawaaï, liggen niet in het gebied waarin de gehoordrempel bij ouderen vermindert en leveren minder reflecties in de omgeving op. Hiermee is meer zekerheid ten aanzien van de lokaliseerbaarheid en waarnemen van de aanwezigheid van het signaal door de gemiddelde verkeersdeelnemer. Overigens verdient het aanbeveling de voorgestelde toonhoogten middels auditieve onderzoeken uit te testen.

Waar de voorstellen ter verbetering van de hoorbaarheid van het geluidssignaal de waarschuwing aan andere weggebruikers moeten verbeteren, ontstaan tevens nadelige effecten voor de inzittenden in het voorrangsvoertuig zelf. Deze zitten dicht bij de bron, waarvan weliswaar de geluidsdruk afhankelijk van de karakteristiek naast of achter de hoorn lager kan zijn dan aan de 'voorzijde'. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid verdient het aanbeveling om het geluidsvolume in het interieur van het voorrangsvoertuig tot een bepaald maximum te beperken. Voor een methode ter vaststelling van de geluidsproductie in het voertuig is thans in de voertuigregelgeving geen model beschikbaar. Wellicht kan omgezien worden naar een geschikte methode in de arbeidsomstandigheden regelgeving voordat de ontwikkeling van een specifiek op deze voertuigen gerichte methode wordt overwogen.

6.3 Gele signaalverlichting

Huidige situatie

In artikel 3 lid 4 van de regeling Optische en Geluidssignalen is het volgende bepaald:

‘geel zwaai- of knipperlicht:

één geel zwaai- of knipperlicht aan de bovenzijde van het motorvoertuig dan wel twee gele zwaai- of knipperlichten, indien door de bouw van het voertuig één licht niet uit alle verkeersrichtingen voldoende zichtbaar is;’

Gewenste situatie

Een voorrangvoertuig moet zijn voorzien van één set primaire gele signaalverlichting die gecertificeerd is volgens ECE reglement 65. Deze primaire gele verlichting dient zodanig te zijn gemonteerd dat deze gele verlichting rondom zichtbaar is vanaf een afstand van 25 meter vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte.

Toelichting op de gewenste situatie

De set primaire gele signaalverlichting kan bestaan uit één licht als hiermee voldaan kan worden aan ECE reglement 65, maar ook uit een combinatie van meerdere lichten die samen als één set gecertificeerd zijn. Het is niet toegestaan om een voertuig van meer dan één gecertificeerde set primaire gele signaallichten te voorzien, of naast de gecertificeerde set ook nog andere gele lichten te monteren om de rondom zichtbaarheid te vergroten.

Secundaire gele verlichting ter ondersteuning van de primaire gele verlichting is niet toegestaan.

In verband met het terugdringen van het gebruik van blauwe signaalverlichting is het noodzakelijk dat alle voorrangvoertuigen in de toekomst voorzien zijn van gele signaalverlichting. Op dit moment is de aanwezigheid van gele signaalverlichting op een voorrangvoertuig niet verplicht.

6.4 Groene signaalverlichting

Huidige situatie

Groene signaalverlichting op voertuigen is in de huidige regelgeving niet toegestaan. In de praktijk wordt die signaalverlichting echter wel gebruikt voor het herkenbaar maken van de commando voerende voorrangsvoertuigen.

Gewenste situatie

Een voertuig dat voorzien is van voorrangssignalen mag tevens voorzien zijn van één rondom schijnend groen licht. Dit kan zowel een permanent brandend licht zijn, als een zwaai- of knipperlicht. Dit groene licht mag alleen gebruikt worden bij een stilstaand voertuig.

Toelichting op de gewenste situatie

De groene signaalverlichting is bedoeld om in stilstand het voertuig van de hoogst leidinggevende van een discipline aan te geven in verband met de herkenbaarheid van deze functionaris op het ongevals- of rampterrein. Het is niet toegestaan om een voertuig van meer dan één groen licht te voorzien.

6.5 Verlichte aanwijzingpijlen en lichtkrant

Huidige situatie

In de huidige wet en regelgeving zijn verlichte aanwijzingpijlen en lichtkrant niet beschreven. Verlichte aanwijzingpijlen zijn verboden omdat het in het Voertuigreglement geen verplichte of toegestane verlichting is. Verlichte aanwijzingpijlen op bijvoorbeeld brandweervoertuigen worden in de huidige situatie gedoogd. Ook het zogenaamde stopbordje van de politie is in de wegenverkeerswetgeving niet geregeld.

Gewenste situatie

In de toekomst dienen verlichte aanwijzingpijlen en een lichtkrant alleen nog toegestaan te zijn voor politievoertuigen.

Toelichting op de gewenste situatie

Het toestaan van verlichte aanwijzingpijlen en een lichtkrant voor voorrangsvoertuigen wordt in zijn algemeenheid niet als wenselijk beschouwd. Alleen voor de politie is het gezien de uitoefening van de taak wel gewenst. Plaats, afmetingen, lichtkleur en lichtsterkte, en eventueel de aard van de aanwijzingen kunnen nader worden geregeld. Een mogelijkheid daarbij is het vastleggen in de brancherichtlijn van de politionele diensten.

6.6 Richtingaanwijzers

Huidige situatie

De lichtsterkte en plaatsing van de normale richtingaanwijzers op voorrangsvoertuigen is in combinatie met het gebruik van de blauwe signaallichten soms onvoldoende om een richtingverandering aan andere weggebruikers kenbaar te maken. Vooral aan de voorzijde van een voertuig, waar tevens nog secundaire blauwe signaalverlichting kan zijn gemonteerd, is een goede informatie aan tegenliggers van groot belang.

In de huidige praktijk wordt dan soms een extra richtingaanwijzer met grotere lichtsterkte gemonteerd, die echter een veel te sterk signaal afgeeft wanneer de voorrangssignalen niet gebruikt worden. Overigens is de onderlinge afstand tussen voorrangssignaal en richtingaanwijzer soms mede oorzaak van de onvoldoende herkenbaarheid.

Gewenste situatie

Richtingaanwijzers moeten tijdens het gebruik van (blauw) signaallicht (zodanig) een overeenkomstig sterker lichtsignaal afgeven om richtingveranderingen voldoende aan andere weggebruikers kenbaar te maken.

Toelichting op de gewenste situatie

Om het hoofd te bieden aan de risico's van onvoldoende zichtbare richtingaanwijzers mogen hulpverleningsvoertuigen worden voorzien van extra armaturen met een nader te bepalen (grotere) lichtsterkte. Deze mogen echter onder normale omstandigheden niet kunnen werken.

Het is niet nodig dat deze voorziening ook voor voertuigen met geel signaallicht wordt toegestaan. Dergelijke voertuigen staan immers stil of bewegen met ten hoogste de snelheid van het andere verkeer. Zij hebben nimmer het recht om voorrang te vragen.

6.7 Striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer

Huidige situatie

In de huidige wet en regelgeving is de striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer niet beschreven. Op dit moment is een deel van de striping strijdig met het Voertuigreglement, omdat het Voertuigreglement retroreflecterende materialen die niet voorgeschreven of toegelaten zijn, niet toestaat.

Gewenste situatie

In de toekomst dient de striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer wettelijk toegestaan te zijn. Voertuigen voor de spoedeisende geneeskundige hulpverlening, van de brandweer en van de politie (met uitzondering van voertuigen voor onopvallende politietaken) mogen zich alleen als voorrangsvoertuig door het verkeer begeven wanneer de striping aanwezig is.

De striping dient uitgevoerd te zijn conform de voorschriften striping van de ministeries van BZK en VWS voor de desbetreffende diensten.

Toelichting op de gewenste situatie

Het is een ongewenste situatie dat de striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer, die geadviseerd wordt door de ministers van VWS en BZK, in strijd is met het voertuigreglement. Gezien de aard van de werkzaamheden van deze diensten is het gewenst dat voertuigen van deze diensten een grotere attentiewaarde hebben dan de overige verkeersdeelnemers. Bij het vastleggen van de toegestane reflectiewaarde van de striping kan mogelijk gebruik gemaakt worden van ECE reglement 104.

6.8 Handhaving

6.8.1 Keuring voor eerste toelating tot de weg

Huidige situatie

In de huidige wet en regelgeving is een specifieke keuring voor de eerste toelating tot de weg voor voorrangsvoertuigen niet voorgeschreven.

Gewenste situatie

Alle voertuigen die voorrangssignalen mogen voeren dienen onderworpen te worden aan een eerste keuring door de RDW. Daarbij moet worden vastgesteld of het voertuig qua eigendom en gebruik valt binnen de termen van het toegestane voorrangrecht, en of het voertuig daarvoor de juiste kenmerken en uitrusting heeft. Na goedkeuring dienen deze voertuigen in een separaat kentekenregister te worden opgenomen dan wel met een specifiek kenmerk in het gewone register te worden opgenomen. Uitschrijving uit dit register is alleen mogelijk nadat de voorrangssignalen en daarmee samenhangende uitrusting (groene lamp, versterkte richtingaanwijzers, reflecterende materialen) verwijderd zijn. Deze uitschrijving is echter verplicht wanneer het voertuig door verkoop niet meer binnen de bedoelde termen valt.

Toelichting op de gewenste situatie

Ten behoeve van de verkeersveiligheid dient toegezien te worden op de aanwezigheid van de juiste voorrangssignalen en de goede werking ervan. Het toezien op de verwijdering van deze voorrangssignalen voorkomt dat anderen over voertuigen met deze signalen of uitmonstering gaan beschikken.

6.8.2 Verplichte periodieke controle van de voorrangssignalen

Huidige situatie

In de huidige wet en regelgeving is een verplichte periodieke keuring voor optische en geluidssignalen niet voorgeschreven. Er is dus geen zekerheid op het voldoen aan (internationaal als voldoende geachte) signaalwaarden. Evenmin is duidelijk in hoeverre deze installaties voor voorrangssignalen worden aangepast of aangevuld.

Gewenste situatie

Alle voertuigen die zijn uitgerust met voorrangssignalen dienen onderworpen te worden aan een periodieke keuring waarin deze aanvullende uitrusting is opgenomen. De periodiciteit kan samenvallen met de huidige APK keurings-systematiek. Tijdens deze periodieke keuring dient het juiste functioneren van de optische signalen en de geluidsterkte van de geluidssignalen te worden gecontroleerd.

Toelichting op de gewenste situatie

Ten behoeve van de verkeersveiligheid dient toegezien te worden op de aanwezigheid van de juiste signalen en de goede werking ervan. Eventuele aansprakelijkheden op dit punt kunnen door een periodieke keuring beter worden beheerst.

6.9 Overige opmerkingen

6.9.1 Rode toplichten voor voorrangsvoertuigen die ook op luchthavens optreden

Huidige situatie

Voorrangsvoertuigen die ook op luchthavens moeten optreden zijn voorzien van rode toplichten. De aanwezigheid van deze rode toplichten is niet geregeld in de wegenverkeerswetgeving.

Gewenste situatie

Voorrangsvoertuigen die ook op luchthavens optreden moeten zijn voorzien van rode toplichten. Deze toplichten moeten voldoen aan de eisen van Annex 14 van de ICAO richtlijnen. De toplichten mogen uitsluitend gebruikt worden tijdens het optreden op de luchthaven.

Toelichting op de gewenste situatie

De voorrangsvoertuigen die op luchthavens gebruikt worden kunnen zich ook in het normale verkeer begeven. Dit is in principe niet uniek voor voorrangsvoertuigen, maar doet zich bij deze categorie voertuigen wel nadrukkelijker voor.

Het gebruik van rode toplichten is voor voertuigen op vliegvelden en luchthavens opgenomen in de normen die zijn opgesteld door de ICAO (International Civil Aviation Organization.)

- Een van deze normen is de Annex 14 (Aërodromen design and operations). Hierin staat dat obstakels, waartoe ook voertuigen behoren, in het landingsterrein moeten zijn verlicht om risico's van vliegtuig ongelukken te voorkomen. Opgenomen zijn de plaats, de kleur en de intensiteit van het licht. Ieder voertuig dat zich zelfstandig in het landingsterrein bevindt dient uitgerust te zijn met ten minste twee rondom schijnende rode toplichten, aangebracht op het hoogste punt van het voertuig.
- Bij voertuigen langer dan 6 meter dient op iedere buiten hoek een toplicht gemonteerd te worden. De lichtsterkte moet minimaal 10 candela zijn. Het is aan de betreffende luchthaven hoe zij dat verder invullen. Schiphol heeft dit gedaan in het Aërodromen manual (voertuigreglement schiphol)

6.9.2 Optische en geluidssignalen voor overige verkeersdeelnemers

Huidige situatie

Alleen het ten onrechte voeren van voorrangssignalen is verboden. Het aanwezig zijn is wat de blauwe zwaailamp betreft niet verboden (een tweetonige hoorn is in het Voertuigreglement niet toegestaan)

Gewenste situatie

Alleen voertuigen die voorrangssignalen mogen voeren, mogen deze voorrangssignalen ook aanwezig hebben.

Toelichting op de gewenste situatie

Het is een ongewenste situatie dat voorrangssignalen aanwezig zijn op of aan voertuigen terwijl deze voertuigen deze signalen niet mogen voeren. Om misbruik van signalen zo veel mogelijk te voorkomen zouden deze signalen ook niet meer aanwezig mogen zijn. Het handhaven op overtredingen is op deze wijze veel beter uit te voeren.

6.9.3 Voertuigen van buitenlandse hulpverleningsdiensten

Huidige situatie

Sinds 8 mei 2000 is er een tijdelijke regeling van het ministerie van V&W met betrekking tot het gebruik van voorrangssignalen van buitenlandse hulpverleningsvoertuigen in Nederland. Hierdoor is het voor buitenlandse voertuigen toegestaan om in Nederland de voorrangssignalen te voeren die ook in het thuisland gevoerd mogen worden.

Gewenste situatie

De tijdelijke regeling dient opgenomen te zijn in de nieuwe regelgeving voor optische en geluidssignalen.

Toelichting op de gewenste situatie

De tijdelijke regeling dient zonder beperkingen opgenomen te worden in de nieuwe regelgeving.

6.9.4 Gele zwaai- of knipperlichten van overige verkeersdeelnemers

Advies

De werkgroep heeft zich alleen gericht op het gebruik van optische en geluidssignalen door de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer. De werkgroep realiseert zich dat de huidige Regeling optische en geluidssignalen ook betrekking heeft op het gebruik van gele zwaai- of knipperlichten door andere verkeersdeelnemers. De werkgroep acht het niet haar taak om voor deze doelgroep specifieke eisen op te stellen. Eventueel kan wel aangesloten worden bij de hiervoor beschreven gewenste situatie.

6.9.5 Overgangsregeling

Advies

De werkgroep beveelt aan om de hiervoor genoemde eisen van toepassing te verklaren op nieuwe voertuigen. Bestaande voertuigen dienen 5 jaar na inwerkingtreding van de nieuw regelgeving aan de nieuwe eisen te voldoen.

7 **Het advies voor het vervolgtraject**

De werkgroep heeft het volgende advies voor het vervolgtraject.

7.1 **Verificatieonderzoek**

De werkgroep beveelt aan om een verificatieonderzoek door TNO Technische Menskunde uit te laten voeren. Dit onderzoek zou betrekking moeten hebben op:

- de attentiewaarde van de bovengenoemde gewenste eisen voor de voorrangssignalen. Dit als vervolg op het eerder geciteerde onderzoek ‘Licht- en geluidssignalen ten behoeve van de herkenbaarheid van voorrangsvoertuigen; een literatuurstudie’ van TNO Technische menskunde dd. 23 november 1998.
- het uitbrengen van een advies over het effect van ondersteuning van de primaire blauwe lichten in de dagsituatie, zoals alternerende koplampen. Over dit onderwerp is namelijk geen wetenschappelijke literatuur bekend. Sommige gebruikers van alternerende koplampen zeggen hier veel voordeel bij te hebben, terwijl anderen het gebruik afwijzen.
- het uitbrengen van een advies over de implementatie van ECE richtlijn 104 in relatie tot de striping van voorrangsvoertuigen.

7.2 **Implementatie in wet- en regelgeving**

In verband met de ernst van de gesignaleerde knelpunten beveelt de werkgroep het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan om zo spoedig mogelijk te starten met de implementatie van de in dit rapport genoemde aanbevelingen.

Daarnaast beveelt de werkgroep de verschillende OOV diensten aan om alvast te starten met het opstellen van brancherichtlijnen. De inhoud van deze brancherichtlijnen kan afgestemd worden op de in dit rapport genoemde punten voor een dergelijke brancherichtlijn. De in dit rapport genoemde punten voor het gedrag van bestuurders zijn namelijk niet strijdig met de huidige wet- en regelgeving.

Bijlagen

1 Samenstelling werkgroep

Werkgroep Optische en geluidssignalen

De hieronder genoemde subwerkgroep Gedrag en de subwerkgroep Techniek vormen samen de werkgroep Optische en geluidssignalen (P. Verhage: voorzitter en M. Klein en T. van Gemert: secretaris).

Subwerkgroep gedrag

De subwerkgroep Gedrag is als volgt samengesteld:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur (R.W.N. Wegman);

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Centrale Directie Juridische Zaken (M. Klein: secretaris);

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Centrale Directie Juridische Zaken (T. van Gemert);

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, directie Politie (J.M.G. Bekkers: voorzitter en Ph. Dekkers);

Politieverkeerscommissie (B.J. Brakke);

Korps Landelijke Politiediensten, divisie Logistiek (J.G.M. Gosenshuis)

Nederlands Politie Instituut (A. Leemans en B. Scharloo)

Nederlandse Vereniging van Brandweer en Rampenbestrijding

(M. Louwsma en A.P. van Mullekom)

Ministerie van Justitie, directie Handhaving (N.D.A. Fransen);

Openbaar Ministerie, Bureau Verkeershandhaving (A. van der Laan)

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, directie Curatieve zorg (J.M. van Leeuwen)

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, directie Curatieve zorg (L.J. Fortman)

Ambulancezorg Nederland (H. Deijkers en W.M.G. de Vrij)

Subwerkgroep Techniek

De subwerkgroep Techniek is als volgt samengesteld:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur
(R.W.N. Wegman)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Centrale Directie Juridische Zaken
(M. Klein: secretaris)

Dienst Wegverkeer (A.J. van Loon)

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, directie
Rampenbeheersing en Brandweer (P. Verhage: voorzitter)

Nederlandse Vereniging van Brandweer en Rampenbestrijding (H. van Dijk)
Korps Landelijke Politiediensten, divisie Logistiek (J.G.M. Gosenshuis)

2 Opsomming van alle aanbevelingen

Hieronder volgt een opsomming van alle aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn onderverdeeld naar aanbevelingen met betrekking tot het gedrag, aanbevelingen op het gebied van techniek en aanbevelingen voor het vervolgtraject.

Aanbevelingen met betrekking tot het gedrag

1 De criteria voor het begrip 'dringende taak'

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

2 Het gedrag van chauffeurs van (alle) voorrangvoertuigen

Vanuit de werkgroep is de gedachte uitgesproken dat voorspelbaar gedrag van chauffeurs van voorrangvoertuigen de verkeersveiligheid ten goede komt. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door gezamenlijke gedragscodes af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties. Het passeren van een rood licht is daar een goed voorbeeld van, evenals het rijden over de vluchtstrook, het overschrijden van de maximumsnelheid en het in stilstand werken naast de weg. Ter bescherming van een ieder - zo was de werkgroep van mening - moet paal en perk worden gesteld aan dergelijk gedrag. Voorgesteld wordt dan ook dat:

- rood licht passeren slechts met maximaal 20 km/u is toegestaan;
- vluchtstroken slechts met 20 km/u boven de snelheid van het overige verkeer mogen worden bereden, met een maximum van 80 km/u. Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/u, mag op de vluchtstrook toch 50 km/u gereden worden;
- snelheden in zijn algemeen een beperking moeten kennen van 40 km/u boven de ter plaatse toegestane maximumsnelheid op lokale en provinciale wegen en op autosnelwegen. Deze algemene beperking kan in de verschillende brancherichtlijnen nog nader beperkt en verbijzonderd worden.

3 Brancherichtlijnen

De werkgroep ziet aanleiding om de procedures voor het gebruik van voorrangssignalen door de betreffende branche zelf in een brancherichtlijn te laten vastleggen. Een dergelijke brancherichtlijn dient dan aan bepaalde, door de minister aan te geven, minimumvoorwaarden te voldoen. De werkgroep optische en geluidssignalen adviseert de minister van V&W om een werkgroep op te richten die de minister hierbij adviseert. Deze werkgroep staat onder leiding van het ministerie van V&W en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van BZK en VWS, de koepelorganisaties van de politie, de ambulancezorg en de brandweer en het Openbaar Ministerie.

Inhoud brancherichtlijn

Hieronder volgt een aantal zaken die volgens de werkgroep in elk geval in de brancherichtlijn moeten worden opgenomen.

- De branchespecifieke criteria waaronder met de voorrangssignalen mag worden gereden. Deze criteria zijn een nadere invulling van het begrip ‘dringende taak’ voor de desbetreffende branche.
- De prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer (politie/brandweer/-ambulance/KMar) speelt bij het verlenen van toestemming om met voorrangssignalen te mogen rijden.
- Het branchespecifieke gedrag van de chauffeur (aanvullend op de hiervoor genoemde algemene gedragspunten);
- De vaardigheden van de chauffeur. In veel gevallen blijkt dat chauffeurs ‘training on the job’ krijgen, hetgeen betekent dat hij of zij vaak voor het eerst met voorrangssignalen rijdt op het moment dat de eerste melding binnenkomt. Mede gelet op de gedachten die ook hebben geleid tot het voorstel ‘beginnende bestuurders’ (zie de Staatscourant van 26 maart 2002), wordt voorgesteld een aanvullende opleiding te verplichten. Daarbij zou het dan moeten gaan om een opleiding die het volgende moet bevatten:
 - een praktische component (bijvoorbeeld oefeningen met een simulator);
 - een theoriegedeelte (waaronder aspecten van privaatrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid).

Daarnaast adviseert de werkgroep om een regelmatige bijscholing en hertoetsing te verplichten.

4 **Terugdringen van het gebruik van blauwe signaalverlichting**

Het is zeer ongewenst dat hulpverleningsvoertuigen op de plaats van bestemming aangekomen blauwe zwaailichten blijven voeren, zeker als er meerdere hulpverleningsvoertuigen ter plekke aanwezig zijn. Door het afleidende effect daarvan worden ongevallen uitgelokt en het verdient daarom sterk de voorkeur om, afhankelijk van de situatie, bij stilstand geen of géén zwaailicht te voeren of de waarschuwingsknipperlichten te gebruiken.

Als de gele signaalverlichting op een voorrangsvoertuig aanwezig is, is er geen grond (meer) voor 'vrijstelling' van het voeren van gele signaalverlichting. De werkgroep adviseert dan ook om deze 'vrijstelling' in te trekken.

5 **Aanwijzing van andere diensten die gebruik mogen maken van voorrangssignalen**

Het ministerie van V&W heeft te kennen gegeven dat zij behoefte heeft aan een adviserende werkgroep bij de beoordeling of een dienst wel of niet aangewezen wordt om voorrangssignalen te mogen voeren. Deze werkgroep stelt de criteria op waar een dienst aan moet voldoen om aangewezen te kunnen worden. Deze criteria zijn een nadere invulling van de in dit rapport genoemde criteria voor het uitvoeren van een dringende taak.

Deze werkgroep adviseert de minister van V&W tevens over de te stellen voorwaarden bij een dergelijke aanwijzing, zoals:

- de opleidingseisen van de chauffeurs;
- het melden van het uit gaan voeren van een dringende taak aan een alarmcentrale van de overheid;
- het opstellen van de criteria waarbij sprake is van een dringende taak voor de betreffende organisatie;
- het vastleggen wie bevoegd is tot het geven van een opdracht voor het uitvoeren van een dringende taak.

Deze werkgroep staat onder leiding van het ministerie van V&W en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van BZK en VWS, de koepelorganisaties van de politie, de ambulancezorg en de brandweer en het Openbaar Ministerie. Deze werkgroep kan mogelijk gecombineerd worden met de hierboven genoemde werkgroep voor het opstellen van de minimum criteria voor een brancherichtlijn.

De diensten die op grond van de huidige regeling aangewezen zijn dienen opnieuw beoordeeld te worden op grond van de in dit rapport geformuleerde criteria voor het uitvoeren van een dringende taak.

De werkgroep optische en geluidssignalen is van mening dat zeer terughoudend omgegaan moet worden met het aanwijzen van diensten die voorrangssignalen mogen voeren. Voorkomen moet worden dat diensten die slechts met een lage frequentie een dringende taak vervullen, aangewezen worden. De problemen die deze diensten ondervinden kunnen veelal op één van de volgende manieren opgelost worden:

- door aan te sluiten bij het (begeleid) transport door diensten die voorrangssignalen mogen voeren: de ambulance sector en de brandweer voor de aan hen gerelateerde dringende taken en de politie voor de overige dringende taken;
- door specifieke vrijstellingen van bepaalde artikelen van het RVV aan de betreffende diensten te verlenen voor het uitvoeren van de aan die diensten opgedragen taken (b.v. parkeren op plaatsen waar dat anders verboden is enz.).

6 Geen ‘ten dienste van’ voertuigen meer

De onduidelijkheid over de terminologie ‘ten dienste van’ (art. 29 RVV) wil de werkgroep wegnemen door deze bewoordingen uit de regelgeving te verwijderen. Verwacht wordt dat hiermee een belangrijk deel van ongewenst gebruik kan worden voorkomen (brandweerpersoneel in eigen auto onderweg naar brandweerkazerne, huisarts in een onherkenbaar voertuig, verloskundige, niet herkenbare auto die onder het ontsteken van een los blauw licht via de vluchtstrook de file passeert enz.). In de toelichting zou daarbij uitgelegd kunnen worden dat slechts de voertuigen die in gebruik zijn bij de drie hulpverleningsdiensten (en uiteraard de andere aangewezen hulpverleningsdiensten) zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mogen begeven. Dit sluit dan lease- en andere constructies niet uit, zolang het voertuig maar daadwerkelijk door medewerkers van een van de diensten wordt bestuurd.

Bewust uitgesloten wordt daarmee dat anderen (profit en non-profitorganisaties) onder de paraplu van één van de diensten werkzaamheden ten behoeve van die diensten gaan verrichten en daarmee dan het recht tot gebruik van voorrangssignalen in huis haalt.

Aanbevelingen op het gebied van techniek

1 Blauwe signaalverlichting

Een voertuig dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven dient voorzien te zijn van één set blauwe signaalverlichting die gecertificeerd is volgens ECE reglement 65. Deze set blauwe signaalverlichting dient zodanig te zijn gemonteerd dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 25 meter vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte. In het bedoelde ECE reglement bestaat de mogelijkheid om een installatie te voorzien van twee lichtintensiteiten, welke worden gebruikt afhankelijk van de daglichtomstandigheden. Het heeft de voorkeur om voor deze laatste installatiecategorie (klasse 2 in het reglement) te kiezen.

(NB: een set blauwe signaalverlichting kan bestaan uit één of meerdere armaturen, dat/die samen het vereiste lichtsignaal uitstraalt/stralen)

Ter ondersteuning van de hiervoor set blauwe signaalverlichting mag aan de voorzijde van het voertuig (symmetrisch ten opzichte van de lengteas) op een hoogte tussen 0,4 en 1,2 m boven het wegdek één set secundaire blauwe signaalverlichting met een beperkte beeldhoek zijn aangebracht.

Ook deze signaalverlichting dient gecertificeerd te zijn volgens ECE reglement 65 (een voorstel voor aanvulling van het reglement gaat in dit aspect voorzien).

De zichthoek van deze set secundaire blauwe verlichting mag ten hoogste 90° te zijn, en moet symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig liggen. De secundaire blauwe signaalverlichting mag alleen in werking kunnen zijn wanneer de primaire blauwe signaalverlichting ingeschakeld is.

De secundaire blauwe verlichting mag separaat uitschakelbaar zijn.

Een voertuig mag alleen van deze blauwe optische signaallichten zijn voorzien als het door middel van de striping van de OOV sectoren als zodanig herkenbaar is voor medeweggebruikers (dit geldt niet voor de voertuigen voor onopvallende politietaken), en wordt gebruikt voor spoedeisende hulpverlening door diensten die gezien de aan hen opgedragen taak voor dringende taken worden ingezet. Een en ander zoals neergelegd in de brancherichtlijn.

2 Meertonige hoorn

Een voertuig, motorfiets, enz., dat zich als voorrangvoertuig door het verkeer mag begeven dient voorzien te zijn van één tweetonige hoorn.

De geluidssterkte van elke toon dient overdag minimaal 110 dB(A) te zijn en 's nachts minimaal 100 dB(A). De geluidssterkte dient maximaal 120 dB(A) te zijn. De meting van de geluidssterkte van de tweetonige hoorn vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen.

De on- en offset dient tussen de 1 en 10 dB/ms te liggen.

De wisselfrequentie van de tonen dient eenparig te zijn en tussen de 0,5 en 5 Hz te liggen. De wisselfrequentie mag middels een schakelaar (b.v. claxonschakelaar) tijdelijk worden verhoogd om het urgente karakter extra te benadrukken. Deze verhoogde frequentie dient een verdubbeling van de basisfrequentie te bedragen.

De toonhoogte van de lage toon dient circa 200 Hz te zijn.

De toonhoogte van de hoge toon dient circa 500 Hz te zijn.

De tweetonige hoorn mag alleen in werking kunnen zijn wanneer de primaire blauwe verlichting is ingeschakeld.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het bovendien gewenst een maximum geluidsvolume in het voertuig vast te leggen.

3 Gele signaalverlichting

Een voorrangvoertuig moet zijn voorzien van één set primaire gele signaalverlichting die gecertificeerd is volgens ECE reglement 65. Deze primaire gele verlichting dient zodanig te zijn gemonteerd dat deze gele verlichting rondom zichtbaar is vanaf een afstand van 25 meter vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte.

4 Groene signaalverlichting

Een voertuig, dat voorzien is van voorrangssignalen mag tevens voorzien zijn van één rondom schijnend groen licht. Dit kan zowel een permanent brandend licht zijn, als een zwaai- of knipperlicht. Dit groene licht mag alleen gebruikt worden bij een stilstaand voertuig.

5 Verlichte aanwijzingpijlen en lichtkrant

In de toekomst dienen verlichte aanwijzingpijlen en een lichtkrant alleen nog toegestaan te zijn voor politievoertuigen.

6 Richtingaanwijzers

Richtingaanwijzers moeten tijdens het gebruik van (blauw) signaallicht (zodanig) een overeenkomstig sterker lichtsignaal afgeven om richtingveranderingen voldoende aan andere weggebruikers kenbaar te maken.

7 Striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer

In de toekomst dient de striping van voertuigen van de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer wettelijk toegestaan te zijn. Voertuigen voor de spoedeisende geneeskundige hulpverlening, van de brandweer en van de politie (met uitzondering van voertuigen voor onopvallende politietaken) mogen zich alleen als voorrangsvoertuig door het verkeer begeven wanneer de striping aanwezig is.

De striping dient uitgevoerd te zijn conform de voorschriften striping van de ministeries van BZK en VWS voor de desbetreffende diensten.

8 Handhaving

8.1 Keuring voor eerste toelating tot de weg.

Alle voertuigen die voorrangssignalen mogen voeren dienen onderworpen te worden aan een eerste keuring door de RDW. Daarbij moet worden vastgesteld of het voertuig qua eigendom en gebruik valt binnen de termen van het toegestane voorrangrecht, en of het voertuig daarvoor de juiste kenmerken en uitrusting heeft. Na goedkeuring dienen deze voertuigen in een separaat kentekenregister te

worden opgenomen dan wel met een specifiek kenmerk in het gewone register te worden opgenomen. Uitschrijving uit dit register is alleen mogelijk nadat de voorrangssignalen en daarmee samenhangende uitrusting (groene lamp, versterkte richtingaanwijzers, reflecterende materialen) verwijderd zijn. Deze uitschrijving is echter verplicht wanneer het voertuig door verkoop niet meer binnen de bedoelde termen valt.

8.2 *Verplichte periodieke controle van de voorrangssignalen.*

Alle voertuigen die zijn uitgerust met voorrangssignalen dienen onderworpen te worden aan een periodieke keuring waarin deze aanvullende uitrusting is opgenomen. De periodiciteit kan samenvallen met de huidige APK keurings-systematiek. Tijdens deze periodieke keuring dient het juiste functioneren van de optische signalen en de geluidssterkte van de geluidssignalen te worden gecontroleerd.

9 Overige opmerkingen

9.1 *Rode toplichten voor voorrangsvoertuigen die ook op luchthavens optreden.*

Voorrangsvoertuigen die ook op luchthavens optreden moeten zijn voorzien van rode toplichten. Deze toplichten moeten voldoen aan de eisen van Annex 14 van de ICAO richtlijnen. De toplichten mogen uitsluitend gebruikt worden tijdens het optreden op de luchthaven.

9.2 *Optische en geluidssignalen voor overige verkeersdeelnemers.*

Alleen voertuigen die voorrangssignalen mogen voeren, mogen deze voorrangssignalen ook aanwezig hebben.

9.3 *Voertuigen van buitenlandse hulpverleningsdiensten.*

De tijdelijke regeling dient opgenomen te zijn in de nieuwe regelgeving voor optische en geluidssignalen.

9.4 *Gele zwaai- of knipperlichten van overige verkeersdeelnemers.*

De werkgroep heeft zich alleen gericht op het gebruik van optische en geluidssignalen door de politie, de spoedeisende geneeskundige hulpverlening en de brandweer. De werkgroep realiseert zich dat de huidige Regeling optische en geluidssignalen ook betrekking heeft op het gebruik van gele zwaai- of knipperlichten door andere verkeersdeelnemers. De werkgroep acht het niet haar taak om voor deze doelgroep specifieke eisen op te stellen. Eventueel kan wel aangesloten worden bij de hiervoor beschreven gewenste situatie.

9.5 Overgangsregeling.

De werkgroep beveelt aan om de hiervoor genoemde eisen van toepassing te verklaren op nieuwe voertuigen. Bestaande voertuigen dienen 5 jaar na inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving aan de nieuwe eisen te voldoen.

Aanbevelingen voor het vervolgtraject

1 Verificatieonderzoek

De werkgroep beveelt aan om een verificatieonderzoek door TNO Technische Menskunde uit te laten voeren. Dit onderzoek zou betrekking moeten hebben op:

- De attentiewaarde van de bovengenoemde gewenste eisen voor de voorrangssignalen. Dit als vervolg op het eerder geciteerde onderzoek ‘Licht- en geluidssignalen ten behoeve van de herkenbaarheid van voorrangsvoertuigen; een literatuurstudie’ van TNO Technische menskunde dd. 23 november 1998.
- Het uitbrengen van een advies over het effect van ondersteuning van de primaire blauwe lichten in de dagsituatie, zoals alternerende koplampen. Over dit onderwerp is namelijk geen wetenschappelijke literatuur bekend. Sommige gebruikers van alternerende koplampen zeggen hier veel voordeel bij te hebben, terwijl anderen het gebruik afwijzen.

C. Het uitbrengen van een advies over de implementatie van ECE richtlijn 104 in relatie tot de striping van voorrangsvoertuigen.

2 Implementatie in wet- en regelgeving

In verband met de ernst van de gesignaleerde knelpunten beveelt de werkgroep het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan om zo spoedig mogelijk te starten met de implementatie van de in dit rapport genoemde aanbevelingen.

Daarnaast beveelt de werkgroep de verschillende OOV diensten aan om alvast te starten met het opstellen van brancherichtlijnen. De inhoud van deze brancherichtlijnen kan afgestemd worden op de in dit rapport genoemde punten voor een dergelijke brancherichtlijn. De in dit rapport genoemde punten voor het gedrag van bestuurders zijn namelijk niet strijdig met de huidige wet- en regelgeving.

Uitgave

Gezamenlijke uitgave van de interdisciplinaire
werkgroep optische en geluidssignalen

p/a Ministerie van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties
Directie Rampenbeheersing en Brandweer
Cluster Uitvoering en Beheer
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.minbzk.nl

Vormgeving omslag

Lumenetwerk, Rotterdam
Ab Bol

Zetwerk en druk

Centrale reprografie
Ministerie van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties

Juli 2003
VM55/23646