



Regeling houdende aanwijzing hulpverleningsdiensten, omschrijving werkzaamheden en omstandigheden, en vaststelling van optische en geluidssignalen (Regeling optische en geluidssignalen 2009)

23 februari 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/191 sector AWW

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluit:

Artikel 1

1. Als hulpverleningsdiensten worden aangewezen die diensten die, voor zover de aan hen opgedragen taak hierin voorziet, voor het vervullen van een dringende taak worden ingezet.
2. De in het eerste lid bedoelde diensten zijn de volgende:
 - a. de door de directie van het Rode Kruis aangewezen onderdelen van Noodhulp Nationaal;
 - b. de Stichting Sanquin voor een spoedtransport van bloed of bloedproducten;
 - c. Prorail voor de inzet van hulpverleningsvoertuigen ten behoeve van ongevallen op het spoor;
 - d. de door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Defensie, van Justitie, van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer of van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aangewezen, onder zijn verantwoordelijkheid vallende diensten ten behoeve van crisisbeheersing of rampenbestrijding;
 - e. de Stafafdeling Beveiliging, Bewaking & Vervoer van de Arrondissementale Stafdienst Amsterdam;
 - f. de Milieudienst Zuid-Holland Zuid;
 - g. de DCMR Milieudienst Rijnmond;
 - h. de divisie Rotterdam Port Authority van Havenbedrijf Rotterdam N.V. ten behoeve van het gebruik van uitrukwapens;
 - i. de door de minister van Justitie aangewezen functionarissen van de Landelijke Vervoersdienst Justitie of de Landelijke Bijzondere Bijstandsverlening van de Dienst Justitiële Inrichtingen;
 - j. het door de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aangewezen orgaancentrum, bedoeld in artikel 24 van de Wet op de orgaandonatie, ten behoeve van het spoedeisende vervoer van transplantatieorganen en het spoedeisende vervoer van transplantatieteams;
 - k. de door de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen aangewezen reddingsbrigades;
 - l. het wapen der Koninklijke Marechaussee, alsmede andere door de Minister van Defensie aangewezen bijstandseenheden.

Artikel 2

Er is slechts sprake van een dringende taak als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en in artikel 1, eerste lid, in geval van:

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

Artikel 3

1. De politie, de brandweer en de diensten voor spoedeisende medische hulpverlening stellen elk een richtlijn op met betrekking tot de werkzaamheden en de omstandigheden, waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt.
2. De in of krachtens de in artikel 1, tweede lid, aangewezen hulpverleningsdiensten verklaren een



van de in het eerste lid bedoelde richtlijnen van overeenkomstige toepassing of stellen een richtlijn op met betrekking tot de werkzaamheden en de omstandigheden, waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde richtlijn bevat in ieder geval:
 - a. de branchespecifieke criteria waaronder met de optische en geluidssignalen mag worden gereden, ter nadere invulling van de in artikel 2 genoemde criteria;
 - b. de prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer speelt bij het verlenen van toestemming om met de optische en geluidssignalen te mogen rijden;
 - c. het branchespecifieke gedrag van de bestuurder;
 - d. de vaardigheden van de bestuurder;
 - e. de opleiding van de bestuurder;
 - f. de manier waarop de vaardigheden van de bestuurder actueel en op peil worden gehouden.
4. Naast de in het derde lid genoemde eisen bevat de in het eerste en tweede lid bedoelde richtlijn ten aanzien van de bestuurder van het voorrangsvoertuig de volgende eisen:
 - a. het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur;
 - b. 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;
 - c. de rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De politie mag hiervan in overleg met de meldkamer in uitzonderlijke gevallen afwijken.

Artikel 4

1. De in artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 genoemde diensten en de in artikel 1 aangewezen hulpverleningsdiensten wijzen personen of groepen van personen aan, die daartoe ingerichte motorvoertuigen met de inwerking zijnde optische en geluidssignalen mogen besturen.
2. De in het eerste lid bedoelde personen worden aangewezen, nadat zij een speciale instructie hebben gekregen, 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.

Artikel 5

De signalen zijn als volgt uitgevoerd:

1. *blauw zwaai-, flits- of knipperlicht*: licht, bestaande uit één set blauwe signaalverlichting; de set voldoet aan klasse 2 van ECE reglement 65 en is overeenkomstig dat reglement gecertificeerd. Het licht is zodanig gemonteerd dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 20 m vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m boven het wegdek; ter ondersteuning van de set mag aan de voorzijde van het voertuig symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig op een hoogte tussen 0,4 m en 1,2 m boven het wegdek een set secundaire blauwe signaalverlichting zijn aangebracht; ook deze set is gecertificeerd overeenkomstig ECE reglement 65; de secundaire set is alleen in werking wanneer de primaire signaalverlichting is ingeschakeld; de secundaire set signaalverlichting straalt naar voren, evenwijdig aan de lengteas van het voertuig; de secundaire set mag separaat uitschakelbaar zijn; een voertuig in gebruik bij politie, brandweer of diensten voor spoedeisende medische hulpverlening is slechts van deze signaalverlichting voorzien als het door middel van de in de artikelen 5.2.51a, 5.3.51a, 5.4.51a, 5.4.52a of 5.5.51a van het Voertuigreglement bedoelde, door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vastgestelde retroreflecterende striping, letters, cijfers of tekens als zodanig herkenbaar is voor de overige weggebruikers. Een voertuig van de in artikel 1 aangewezen diensten dat gebruikt wordt voor het vervullen van een dringende taak, is van de blauwe signaalverlichting voorzien als het aan weerszijden door middel van een embleem of naam van de dienst herkenbaar is voor de overige weggebruikers. Een embleem of naam van de dienst heeft een oppervlak van ten minste 314 cm².
2. *geel zwaai-, flits- of knipperlicht*: licht, bestaande uit één set gele signaalverlichting; de set voldoet aan ECE reglement 65 en is overeenkomstig dat reglement gecertificeerd; het licht is zodanig gemonteerd dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 20 m vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m boven het wegdek.
3. *groen zwaai-, flits- of knipperlicht*: een rondom schijnend groen permanent licht, zwaai-, flits- of knipperlicht, waarmee een voertuig dat is uitgerust met de in het eerste en tweede lid bedoelde



signaalverlichting eveneens mag worden uitgerust; het groene licht wordt alleen gebruikt bij een stilstaand voertuig om daarmee het voertuig van de hoogste betrokken leidinggevende van de betrokken hulpverleningsdienst aan te geven.

4. *knipperende koplampen*: koplampen die tegelijkertijd aan en uit gaan.

5. *tweetonige hoorn*: hoorn die achtereenvolgens twee tonen aangeeft. De geluidssterkte van elke toon is bij dag ten minste 110 dB(A) en 's nachts ten minste 100 dB(A). De minimale geluidssterkte wordt tussen 10 en 100 ms na het inschakelen bereikt. De geluidssterkte is maximaal 125 dB(A). De meting van de geluidssterkte van de hoorn vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen, maar met een meetpositie op het wegdek. De on- en offset ligt tussen de 1 en 10 dB/ms. De wisselfrequentie van de tonen is eenparig en ligt tussen de 0,5 en 5 Hz. De wisselfrequentie mag middels een schakelaar zolang de bestuurder de hoorn bedient, worden verhoogd. Ook in dat geval is de wisselfrequentie maximaal 5 Hz. Deze verhoogde wisselfrequentie bedraagt een verdubbeling van de basisfrequentie. De toonhoogte van de lage toon is circa 375 Hz. De toonhoogte van de hoge toon is circa 500 Hz. De hoorn is alleen in werking wanneer de in het eerste lid bedoelde primaire blauwe signaalverlichting is ingeschakeld.

6. *extra richtingaanwijzers*: richtingaanwijzers als bedoeld in artikel 30a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Deze richtingaanwijzers worden alleen gevoerd in combinatie met het blauwe zwaai-, knipper- of flitslicht.

Artikel 6

1. Bij de volgende werkzaamheden of omstandigheden voert een voertuig, indien de kans bestaat dat het voertuig niet tijdig door andere weggebruikers wordt opgemerkt, geel zwaai-, flits- of knipperlicht:
 - a. werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg met kennelijk daartoe ingerichte motorvoertuigen;
 - b. werkzaamheden ten behoeve van wegen, werken of inrichtingen op, aan, in of boven wegen, daaronder begrepen gladheidbestrijding of sneeuwruimen;
 - c. werkzaamheden met kennelijk daartoe ingerichte motorvoertuigen voor de hulpverlening aan en het repareren of bergen en wegslepen van voertuigen;
 - d. vervoer van ondeelbare lading voor zover het voertuigen betreft waarvoor krachtens het Voertuigreglement ontheffing is verleend inzake de afmetingen van deze voertuigen of hun lading;
 - e. het begeleiden van transporten waarvoor een ontheffing is verleend, voor zover die begeleiding uit de ontheffing voortvloeit en dit geschiedt met daartoe speciaal uitgeruste voertuigen;
 - f. het begeleiden van militaire colonnes;
 - g. het rijden met landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, of daardoor voortbewogen aanhangwagens, die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan 2,60 meter.
2. Met ingang van 1 maart 2014 bestaat het geel zwaai-, flits- of knipperlicht uit een set gele signaalverlichting; deze voldoet aan ECE reglement 65 en is overeenkomstig dat reglement gecertificeerd.

Artikel 7

1. Artikel 5 is tot 1 maart 2014 niet van toepassing op motorvoertuigen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling zijn voorzien van blauw zwaai- of knipperlicht, geel zwaai- of knipperlicht of een twee- of drietonige hoorn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van de Regeling optische en geluidssignalen.
2. Artikel 5, eerste lid, is wat de eis betreft dat de set blauwe signaalverlichting en de secundaire set zijn gecertificeerd overeenkomstig ECE reglement 65 tot 1 september 2009 niet van toepassing op voertuigen, bedoeld in artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, die op de datum van inwerkingtreding van deze regeling niet zijn voorzien van een set blauwe signaalverlichting en een secundaire set die aan deze eis voldoet.

Artikel 8

De Regeling optische en geluidssignalen en de regeling van 19 mei 2000, nr. DGP/VI/U000167, houdende erkenning van bepaalde Belgische en Duitse hulpverleningsdiensten en vrijstelling van de Regeling optische en geluidssignalen, worden ingetrokken.

Artikel 9

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 maart 2009.



Artikel 10

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling optische en geluidsignalen 2009.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



TOELICHTING

1. Algemeen

Deze regeling bevat de nieuwe regels ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen (voorrangssignalen), en retroreflecterende voorzieningen op het niveau van de ministeriële regeling. De wijzigingen zijn een gevolg van de aanbevelingen in het door de Werkgroep optische en geluidssignalen uitgebrachte eindrapport 'Voorrangssignalen tegen het licht gehouden'. In het algemeen deel van de nota van toelichting bij het Besluit van 26 november 2008 (Stb. 513) tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Voertuigreglement (Vtr) in verband met het gebruik van optische en geluidssignalen is reeds uitgebreid stilgestaan bij de werkzaamheden van de werkgroep en de aanbevelingen uit het eindrapport. Het besluit bevat de nieuwe regels ten aanzien van voorrangssignalen en retroreflecterende voorzieningen op het niveau van de algemene maatregel van bestuur. Voor een deel zijn die regels in deze regeling nader uitgewerkt.

De betrokken wijzigingen op het niveau van de ministeriële regelingen zijn substantieel. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om het overzicht van aangewezen hulpverleningsdiensten te actualiseren. Om die redenen is de Regeling optische en geluidssignalen ingetrokken en opnieuw vastgesteld in de onderhavige Regeling optische en geluidssignalen 2009. De artikelen 4 en 6 uit de Regeling optische en geluidssignalen zijn nagenoeg ongewijzigd in de onderhavige regeling opgenomen.

Het ontwerp van de regeling is op 11 november 2008 ingevolge richtlijn 98/34/EG voorgelegd aan de Europese Commissie (MSG 001). Dit heeft niet geleid tot enige reactie.

2. Administratieve lasten

De administratieve lasten als gevolg van deze regeling zijn zeer beperkt. De regeling verplicht de politie, de brandweer en de diensten voor spoedeisende medische hulpverlening als bedoeld in artikel 1, aanhef en onderdeel c, van de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen tot het opstellen van een brancherichtlijn. Deze organisaties hebben deze brancherichtlijnen vooruitlopend op deze verplichting al ontwikkeld en in gebruik genomen. Omdat voor de andere, in of krachtens de in artikel 1, tweede lid, aangewezen hulpverleningsdiensten die nog geen brancherichtlijnen hebben, een dergelijke verplichting tot een lastenverzwaring zou kunnen leiden, wordt die organisaties de vrijheid geboden om een van de in het eerste lid bedoelde richtlijnen van overeenkomstige toepassing te verklaren of om zelf een brancherichtlijn op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en de omstandigheden, waarin van de optische en geluidssignalen gebruik mag worden gemaakt. De brancherichtlijnen zijn landelijk geldend.

Indicatief is in totaal sprake van eenmalig een 15 tal mensdagen voor de gehele branche. Dit komt overeen met 15 maal 8 uren tegen een uurtarief van 45€ = 5400€. De administratieve lasten als gevolg van deze regeling zijn daarmee dermate beperkt dat de regeling niet aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten behoeft te worden aangeboden.

3. Artikelsgewijs

Artikel 1

Zoals in het algemeen gedeelte al is toegelicht, is van de gelegenheid gebruik gemaakt het overzicht van aangewezen hulpverleningsdiensten te actualiseren, op te schonen en waar mogelijk te bundelen. De in artikel 1, tweede lid, onderdelen b en c, genoemde diensten betreffen actualisering van de in artikel 1, tweede lid, onderdelen c en d, van de Regeling optische en geluidssignalen genoemde diensten. Artikel 1, tweede lid, onderdeel d, betreft een bundeling van de in artikel 1, tweede lid, onderdelen e, g, h en m, van de Regeling optische en geluidssignalen genoemde diensten. In het nieuwe onderdeel d is gekozen voor de constructie dat de betrokken minister de onder zijn verantwoordelijkheid vallende dienst ten behoeve van crisisbeheersing en rampenbestrijding aanwijst. De aanwijzing van de in artikel 1, tweede lid, onderdeel i, van de Regeling optische en geluidssignalen genoemde dienst is niet meer opgenomen omdat de betrokken dienst niet meer bestaat. Artikel 1, tweede lid, onderdeel k, is nieuw en betreft het nakomen van een toezegging van ondergetekende aan de Tweede Kamer (Aanhangsel Handelingen II 2007/08 nr. 109).

Artikel 2

Dit artikel bevat een nadere invulling van het begrip 'dringende taak' dat van artikel 29, tweede lid, RVV 1990 en artikel 1, eerste lid, van deze regeling. Het ontbreken van nadere criteria bleek een struikelblok bij het definiëren van het inschakelen van de voorrangssignalen. De betrokken criteria



voor de nadere invulling van de dringende taak zijn overgenomen uit de aanbevelingen in het bovengenoemde rapport.

Artikel 3

Het van overheidswege statisch vastleggen van een gedragscode of van voorwaarden voor het gebruik van voorrangssignalen leidt bij het zich steeds veranderende verkeersbeeld onherroepelijk tot een voor de uitvoeringspraktijk nauwelijks hanteerbare procedure. Daarom is er nu voor gekozen de procedures voor het gebruik van voorrangssignalen door de politie, de brandweer, en de diensten voor spoedeisende medische hulpverlening als bedoeld in artikel 1, aanhef en onderdeel I1, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zelf te laten vastleggen. Deze richtlijn dient dan wel aan bepaalde, in dit artikel genoemde minimumeisen te voldoen. De politie, de brandweer en de diensten voor spoedeisende medische hulpverlening als bedoeld in artikel 1, aanhef en onderdeel I1, RVV1990 zijn wat het gebruik van de optische en geluidssignalen betreft de grootverbruikers met veel personeelsleden die de signalen gebruiken. Het is van belang dat hierin eenduidig gehandeld wordt. De in of krachtens artikel 1, tweede lid, van deze regeling aangewezen hulpverleningsdiensten gebruiken de signalen minder frequent en hebben verhoudingsgewijs weinig personeel dat de signalen gebruikt. Het verplicht stellen van het opstellen van een brancherichtlijn voor die diensten wordt als een te zware belasting gezien. Deze diensten zijn daarom vrij zich aan één van de brancherichtlijnen van de OOV (Openbare Orde en Veiligheid) diensten te conformeren of zelf een richtlijn vast te stellen.

Artikelen 4 en 6

Zoals in het algemeen gedeelte van deze toelichting al werd gemeld, zijn deze artikelen nagenoeg ongewijzigd overgenomen uit de voormalige Regeling optische en geluidssignalen.

Nieuw is artikel 6, tweede lid: de gele verlichting moet voldoen aan bepaalde eisen. Om te voorkomen dat als gevolg van de inwerkingtreding van deze regeling eigenaren van een motorvoertuig overeenkomstig die eisen zouden moeten investeren in nieuwe apparatuur op voertuigen, die binnen afzienbare tijd buiten gebruik zullen worden gesteld, is er voor gekozen een overgangperiode van 5 jaar te hanteren voordat aan die eisen moet zijn voldaan.

Wanneer een voertuig van een hulpverleningsdienst, als bedoeld in artikel 29, eerste lid, RVV 1990 stil staat op de plek waar de hulp wordt verleend, is er geen sprake meer van een dringende taak. Ingevolge artikel 29, eerste lid, RVV 1990 mogen de optische en geluidssignalen niet meer worden gevoerd. Omdat er desalniettemin op die plek werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg worden uitgevoerd en het wenselijk is dat het voertuig daarbij tijdig door weggebruikers wordt opgemerkt, moet het voertuig krachtens artikel 6, eerste lid, onder a., geel zwaai-, flits- of knipperlicht voeren.

Artikel 5

Wat de blauwe signaalverlichting betreft wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen de diverse hulpverleningsdiensten. Het bestaande onderscheid tussen de hulpverleningsdiensten is voor het verzoek om voorrang in het verkeer niet relevant. Daarom is gekozen voor een eenduidige regeling voor alle diensten. Een voertuig dat zich als voorrangsvoertuig door het verkeer mag begeven, dient te zijn voorzien van één set blauwe signaalverlichting. Een set blauwe signaalverlichting kan bestaan uit één of meerdere armaturen, dat respectievelijk die samen het vereiste lichtsignaal uitstraalt respectievelijk uitstralen. Wanneer de set bestaat uit meerdere armaturen, dan kan op één van de volgende wijze aan de eisen voldaan worden:

- de armaturen zijn gezamenlijk als één set gecertificeerd, of
- de set bestaat uit individueel gecertificeerde armaturen die samen opnieuw aan klasse 2 van ECE reglement 65 voldoen.

Het is niet toegestaan een voertuig van meer dan één gecertificeerde set primaire signaalverlichting te voorzien. De set moet zodanig zijn gemonteerd dat het signaal kan worden waargenomen rondom het voertuig vanaf een afstand van 20 m vanaf het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte vanaf het wegdek. Ter ondersteuning van deze primaire blauwe signaalverlichting mag aan de voorzijde van het voertuig symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig op een hoogte tussen 0,4 m en 1,2 m boven het wegdek één set secundaire blauwe signaalverlichting zijn aangebracht. Een set secundaire blauwe signaalverlichting kan bestaan uit één of meerdere armaturen, dat respectievelijk die samen het vereiste lichtsignaal uitstraalt respectievelijk uitstralen. Wanneer de set bestaat uit meerdere armaturen, dan kan op één van de volgende wijze aan de eisen voldaan worden:

- de armaturen zijn gezamenlijk als één set gecertificeerd, of
- de set bestaat uit individueel gecertificeerde armaturen die samen opnieuw aan ECE reglement 65 voldoen.



De secundaire signaalverlichting is bedoeld om voertuigen die zich op korte afstand van het voorrangsvoertuig bevinden, te waarschuwen. De primaire signaalverlichting is dan door de hoogte van de plaatsing niet meer zichtbaar in de achteruitkijkspiegels van die voertuigen. Deze set mag alleen in werking zijn wanneer de primair blauwe signaalverlichting is ingeschakeld. Het is niet de bedoeling dat voertuigen gaan rijden met alleen ingeschakelde secundaire verlichting. Verder mag de secundaire set separaat uitschakelbaar zijn. De secundaire signaalverlichting kan voor de bestuurder verblindend zijn in het geval van regen of mist. Het is niet toegestaan naast de primaire en de secundaire, gecertificeerde set ook nog andere blauwe signaalverlichting te monteren. Een voertuig mag alleen van deze blauwe signaalverlichting zijn voorzien als het door middel van striping van de OOV sectoren als zodanig voor de overige weggebruikers herkenbaar is. Dit geldt niet voor de voertuigen zolang zij voor onopvallende politietaken worden gebruikt en de in of krachtens artikel 1, tweede lid, aangewezen hulpverleningsdiensten. De in artikel 1 aangewezen diensten dienen wel herkenbaar te zijn voor de overige weggebruikers. In artikel 15, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 is als eis opgenomen voor politie- en brandweervoertuigen dat deze als zodanig uiterlijk herkenbaar moeten zijn. Deze eis is uitgewerkt in artikel 7 van het Besluit op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 met de eis dat deze aan weerszijden voorzien moeten zijn van een embleem, welke afbeelding alle een oppervlak hebben van ten minste 314 cm². Dit komt overeen met een cirkel van circa 20 cm. Deze eis wordt in dit kader overgenomen voor alle voertuigen van de aangewezen diensten. De verlichting dient zodanig te zijn gemonteerd dat de gele verlichting rondom zichtbaar is vanaf een afstand van 20 m van het voertuig, gemeten op 1,5 m hoogte vanaf het wegdek. Deze set kan bestaan uit één licht, maar ook uit een combinatie van meerdere lichten die samen als één set zijn gecertificeerd.

Tot de inwerkingtreding van deze regeling is het gebruik van groene signaalverlichting op voertuigen niet toegestaan. In de praktijk wordt die signaalverlichting echter wel gebruikt om het commando voerende voorrangsvoertuig kenbaar te maken in verband met de herkenbaarheid van de hoogst leidinggevende functionaris op het ongevals- of rampterrein. Een voertuig dat is voorzien van blauwe signaalverlichting mag na de inwerkingtreding tevens zijn voorzien van één rondom schijnend groen licht. Dit kan zowel een permanent brandend licht zijn als een zwaai of knipperlicht. Dit groene licht mag alleen worden gebruikt bij een stilstaand voertuig.

De betrokken bestuurders mogen overdag, aanvullend op de blauwe signaalverlichting, knipperende koplampen voeren. De koplampen moeten tegelijkertijd aan en uit gaan. Onderzoek heeft uitgewezen dat knipperende koplampen een goede bijdrage leveren aan de herkenbaarheid van voorrangsvoertuigen, mede doordat zij de aandacht trekken van voorliggers. Deze herkenbaarheid is het grootst wanneer de koplampen tegelijkertijd aan en uit gaan.

De eisen ten aanzien van tweetonige hoorns zijn gebaseerd op onderzoek door TNO. De meetpositie is op het wegdek bepaald in plaats van op de hoogtes uit hoofdstuk 11 van de Regeling toelatingseisen, omdat de onnauwkeurigheid van de meting van wisselende tonen dan zo klein mogelijk is.

De lichtsterkte en plaatsing van normale richtingaanwijzers op voorrangsvoertuigen is in combinatie met het gebruik van blauwe signaalverlichting soms onvoldoende om een richtingverandering aan andere weggebruikers kenbaar te maken. Vooral aan de voorzijde van een voertuig, waar ook nog andere secundaire blauwe signaalverlichting kan zijn gemonteerd, is een goede informatie aan tegenliggers van groot belang. In de praktijk wordt daarom soms een extra richtingaanwijzer gemonteerd. Het nieuwe artikel 30a RVV 1990 staat daarom toe dat op hulpverleningsvoertuigen op grotere afstand van de blauwe signaalverlichting een extra set richtingaanwijzers wordt geplaatst. Deze extra sets mogen alleen werken in combinatie met de blauwe signaalverlichting.

Artikel 7

Om te voorkomen dat als gevolg van de inwerkingtreding van deze regeling eigenaren van een motorvoertuig voorzien van optische en geluidssignalen overeenkomstig de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zouden moeten investeren in nieuwe apparatuur op voertuigen, die binnen afzienbare tijd buiten gebruik zullen worden gesteld, is er voor gekozen voor deze voertuigen een overgangperiode van 5 jaar te hanteren. Bestaande, niet aan de eisen uit deze regeling voldoende voertuigen kunnen op deze manier op de gebruikelijke manier worden uitgefaseerd.

Uit overleg met de leveranciers is gebleken dat er op 1 maart 2009, de datum van inwerkingtreding van deze regeling, onvoldoende lichtarmaturen beschikbaar zijn om elk voertuig, in gebruik bij een hulpverleningsdienst, als bedoeld in artikel 29, eerste lid, RVV 1990 te voorzien van armaturen die aan de eis voldoen dat deze zijn gecertificeerd overeenkomstig ECE reglement 65. Bovendien hebben de leveranciers van die voertuigen soms tijd nodig om hun voertuigontwerp aan te passen. Uit het overleg is gebleken dat het mogelijk moet zijn dat de voertuigen op 1 september 2009 zijn voorzien



van armaturen die aan de eisen voldoen. Om die reden is deze eis tot 1 september 2009 niet van toepassing op de voertuigen, in gebruik bij de hulpverleningsdiensten, die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling niet zijn voorzien van de betrokken certificering.

Artikel 8

In het algemeen deel van deze toelichting is reeds uiteengezet waarom er voor is gekozen de Regeling optische en geluidssignalen te vervangen door de Regeling optische en geluidssignalen 2009. Als gevolg daarvan wordt de Regeling optische en geluidssignalen ingetrokken.

In het Besluit van 26 november 2008 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met het gebruik van optische en geluidssignalen (Stb. 513) is in artikel 30b RVV 1990 bepaald dat de nationale eisen ten aanzien van optische en geluidssignalen niet van toepassing zijn op Belgische en Duitse motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, Belgische en Duitse ambulances alsmede motorvoertuigen van Belgische en Duitse hulpverleningsdiensten, aangewezen in of krachtens artikel 29, eerste lid, mits deze voertuigen de signalen voeren overeenkomstig de voor hen in hun eigen land geldende wettelijk regels. Als gevolg daarvan kan de (tijdelijke) regeling van 19 mei 2000, nr. DGP/VI/U000167, houdende erkenning van bepaalde Belgische en Duitse hulpverleningsdiensten en vrijstelling van de Regeling optische en geluidssignalen, worden ingetrokken.

Artikel 9

Gelet op de in het algemeen gedeelte van deze toelichting reeds geschetste samenhang tussen deze regeling en het koninklijk besluit van 26 november 2008 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met het gebruik van optische en geluidssignalen (Stb. 513), treedt deze regeling tegelijkertijd met het besluit in werking en wel met ingang van 1 maart 2009.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*