

## Voorschrift Koninklijke Marechaussee

<b>VS-KMar 004</b>	Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Koninklijke Marechaussee
<b>Datum inwerkingtreding</b>	1 juli 2022
<b>Datum publicatie</b>	1 juli 2022
<b>Datum evaluatie</b>	1 juli 2026
<b>Eigenaar</b>	DOPS en Cluster JZ KMar
<b>Onderwerp</b>	Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen KMar
<b>Doelgroep</b>	Operatie, uitvoering politietaken
<b>Rubricering</b>	ongerubriceerd
<b>Documentnummer</b>	2022006156
<b>Relaties</b>	Regeling optische en geluidssignalen 2009 Richtinggevend kader achtervolgingen (LTC, publicatie 2022) Regeling brancherichtlijn optische- en geluidssignalen Defensie (DP 40-10/1500)
<b>Opmerkingen</b>	

### 1. Inleiding

Deze brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van voorrangsvoertuigen in gebruik bij de Koninklijke Marechaussee (KMar) in de uitvoering van haar taken genoemd in de Politiewet 2012. De brancherichtlijn KMar komt grotendeels overeen met de brancherichtlijn Politie. Vanwege een aantal specifieke taken die de KMar uitvoert t.o.v. de politie is gekozen een eigen brancherichtlijn op te stellen in plaats van de brancherichtlijn politie van toepassing te verklaren.

Voor wat betreft de defensiehulpverleningsdiensten wordt verwezen naar de Brancherichtlijn optische en geluidssignalen Defensie.

### 2. Doel

De brancherichtlijn optische- en geluidssignalen KMar is opgesteld om bestuurders van voorrangsvoertuigen en hun leidinggevendenden een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

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

### 3. Begrippen

- a. *Begrip: Koninklijke Marechaussee politietaken*
- b. *Begrip: Optische en geluidssignalen*
- c. *Begrip: Brancherichtlijn*

**BRANCHERICHTLIJN OPTISCHE- EN GELUIDSSIGNALLEN  
KONINKLIJKE MARECHAUSSEE**



# INHOUDSOPGAVE

## Hoofdstuk

### Inleiding

1. Wet- en Regelgeving
2. Toepassingsbereik
3. Omschrijving “dringende taak”
4. Prioriteit Meldingen
5. Toestemming en gebruik OGS
6. Gebruik van overige signalen
7. Gedragscode bestuurder
8. Vaardigheidseisen bestuurder
9. Opleiding, training en aanwijzing
10. Afwijken van de richtlijn

## INLEIDING

Deze brancherichtlijn is van toepassing op bestuurders van voorrangsvoertuigen in gebruik bij de Koninklijke Marechaussee (KMar) in de uitvoering van haar taken genoemd in de Politiewet 2012<sup>1</sup>. De brancherichtlijn KMar komt grotendeels overeen met de brancherichtlijn Politie. Vanwege een aantal specifieke taken die de KMar uitvoert t.o.v. de politie is gekozen een eigen brancherichtlijn op te stellen in plaats van de brancherichtlijn politie van toepassing te verklaren.

Voor wat betreft de defensiehulpverleningsdiensten wordt verwezen naar de Brancherichtlijn optische en geluidssignalen Defensie.

De brancherichtlijn optische- en geluidssignalen KMar is opgesteld om bestuurders van voorrangsvoertuigen en hun leidinggevenden een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van de optische en geluidssignalen.

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

Voor de KMar is deze richtlijn van toepassing op de bestuurders van de bij de KMar in gebruik zijnde motorvoertuigen die rijden met optische en geluidssignalen (voorrangsvoertuig in de zin van het RVV 1990<sup>2</sup>). Bij de uitvoering van de politietaken kan het zijn dat het echter wenselijk is niet met optische en geluidssignalen te rijden. Dan is de bestuurder gehouden aan het Voorschrift KMar Vrijstelling RVV 1990.

De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft steeds strafrechtelijk en civielrechtelijk verantwoordelijk voor zijn eigen beslissingen en rijgedrag. Het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht of onnodig wordt gehinderd.

De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten kunnen na een ongeval in de afweging van het Openbaar Ministerie worden meegewogen. Het Openbaar Ministerie kan in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken bestuurder de maatschappij onder druk van grote spoed, als hulpverlener ten dienste was. Het Openbaar Ministerie kan tot strafrechtelijke vervolging overgaan wanneer de bestuurder, gezien de gegeven situatie, een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een overtreding van de verkeerswetgeving<sup>3</sup>. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid dat

---

<sup>1</sup> Zie artikel 4 Politiewet 2012 voor de specifieke politietaken. Het betreft striping voertuigen en overige voertuigen welke gebruik maken van OGS.

<sup>2</sup> De definitie in artikel 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990; 'Voorrangsvoertuig: motorvoertuig dat de optische en geluidssignalen voert als bedoeld in artikel 29'. Via artikel 29 RVV 1990 en artikel 1, tweede lid, onderdeel I van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009 wordt de KMar aangewezen en de door de minister van Defensie aangewezen bijstandseenheden.

<sup>3</sup> Vervolging vindt doorgaans plaats o.b.v. artikel 5 of 6 Wegenverkeerswet 1994, zijnde een schuld delict (overtreding) waarvoor "slechts" onoplettendheid, onachtzaamheid, onvoorzichtigheid of roekeloosheid voldoende is.

een civielrechtelijke procedure wordt opgestart door partijen (een onrechtmatige daad kan een plicht tot schadevergoeding opleveren).

## 1. Wet- en regelgeving

In de *Regeling optische en geluidssignalen 2009* zijn de voorwaarden neergelegd waaronder het gebruik van optische en geluidssignalen is toegestaan. Ook de aanwijzing van de andere (hulpverlening)diensten die gebruik mogen maken van de bijzondere signalen en de technische eisen gesteld aan de bijzondere signalen zijn neergelegd in die regeling<sup>4</sup>.

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 is gebaseerd op de artikelen 13, tweede lid, 22, 26 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994. Tevens wordt in deze regeling het begrip 'dringende taak' uit het eerste lid van artikel 29 RVV 1990 uitgelegd en zijn de in het derde lid genoemde voorschriften, betreffende het blauwe zwaai- flits- of knipperlicht opgenomen eisen uitgewerkt. Voorts is het voeren van het in artikel 30 RVV 1990 genoemde groene of gele zwaai- flits- of knipperlicht nader uitgewerkt in deze regeling. Tot slot is in artikel 3 van deze regeling bepaald dat er een brancherichtlijn door de branches moet zijn opgesteld.

*Artikel 29 RVV90* komt er op neer dat bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij politie, brandweer, diensten voor spoedeisende medische hulpverlening en andere door de minister aangewezen hulpverleningsdiensten (zoals de KMar) een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Daarbij moet het gaan om levensbedreigende situaties of een ernstige verstoring van de openbare orde waardoor die directe en snelle inzet noodzakelijk is<sup>5</sup>. Deze optische en geluidssignalen moeten nadrukkelijk worden onderscheiden van andere signalen.

Volgens *artikel 50 RVV90* moeten weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor laten gaan<sup>6</sup>. Dit houdt tevens in dat indien slechts één van beide signalen gebruikt wordt, géén sprake is van een voorrangsvoertuig en de bestuurder van een dergelijk voertuig zich aan de normale voorrangregels moet houden.

In *artikel 30 RVV90* wordt de basis gelegd voor het voeren van een ander bijzonder signaal, te weten het geel of groen zwaai-, flits- of knipperlicht. Ten aanzien van het gele licht gaat het om waarschuwingen aan medeweggebruikers dat hinder mogelijk is (zie artikel 30 RVV, jo artikel 5, tweede lid Regeling optische en geluidssignalen 2009). In artikel 5, derde lid van de Regeling Optische en geluidssignalen 2009 is bepaald dat het groene zwaai-, flits- of knipperlicht uitsluitend gebruikt mag worden om het commandovoertuig aan te geven.

## 2. Toepassingsbereik

De brancherichtlijn KMar is van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij de KMar in de uitoefening van haar taken genoemd in de Politiewet, die met toestemming van de meldkamer (Politie/KMar) gebruik maken van optische en geluidssignalen. (Hieronder wordt mede begrepen de toestemming van een leidinggevende die hiertoe bevoegd is.) De brancherichtlijn optische en geluidssignalen KMar is mede van

---

<sup>4</sup> Zie voetnoot 3

<sup>5</sup> Zie de definitie van dringende taak in artikel 2 Regeling Optische en geluidssignalen 2009

<sup>6</sup> Art. 92, eerste lid RVV 1990 bepaalt dat overtreding van art. 50 een strafbaar feit, een misdrijf, oplevert. Artikel 5a, eerste lid onder f WVV 1994 verbiedt het opzettelijk niet verlenen van voorrang wat o.g.v. art. 176, eerste lid WVV 1994 twee jaar gevangenisstraf of een geldboete van de vierde categorie wordt bedreigd.

toepassing op bestuurders van motorvoertuigen in het kader van opleidingen of onderhoudstraining.

Daarnaast moet de omschrijving van de dringende taak en de gedragscode in de brancherichtlijn KMar ook gezien worden als de maximaal toelaatbare grens voor het mogen afwijken van de algemeen geldende verkeersregels. Een afwijking van deze richtlijn moet ingegeven zijn door zeer bijzondere situaties waarin de politietaak wordt uitgevoerd en moeten door de medewerker kunnen worden uitgelegd.

Voorwaardelijk voor het gebruik van deze richtlijn is dat de bestuurder de benodigde rijopleiding heeft gevolgd en deze competenties onderhoudt zoals is beschreven in Hoofdstuk 8 en Hoofdstuk 9.

Waar het begrip 'meldkamer' wordt genoemd betreft dit binnen het Operationeel Centrum KMar (OPSCENT KMAR) de OPSroom KMar. Binnen het Operationeel Centrum van de politie (OC) wordt het politiedeel van de gemeenschappelijke meldkamer bedoeld. Beiden met als taak de monitoring en coördinatie op alle politieprocessen (spoedeisend en niet-spoedeisend). De operationele sturing geschiedt 24/7.

Voor de bestuurders van *onopvallende* motorvoertuigen in gebruik bij de KMar, die worden ingezet voor de uitvoering van specifieke onopvallende politietaken en die door hun uitvoering en inrichting niet kunnen worden aangemerkt als voorrangsvoertuigen (bij geen gebruik van OGS), geldt dat naast de inhoud van deze brancherichtlijn het voorschrift Vrijstelling KMar RVV 1990 verplichtend is en men in overeenstemming daarmee dient te handelen.

Voorbeelden van branche specifieke werkzaamheden voor de KMar zijn; Aanhoudings- ondersteunings- en observatiewerkzaamheden van de AOT-teams, van de recherche-eenheden, onopvallende surveillance ten behoeve van Mobiel Toezicht Veiligheid en de politietaken op de luchthavens.

Daarnaast kan de KMar tijdens de uitvoering van haar politietaken worden geconfronteerd met inzet en optreden bij het achtervolgen, het tactisch volgen en het doen van geforceerde stops. Ten aanzien van deze onderwerpen wordt medio 2022 een "*Richtinggevend kader voor de Koninklijke Marechaussee bij achtervolgen, tactisch volgen en geforceerde stops*" als voorschrift gepubliceerd. (Dit voorschrift is nadrukkelijk niet bedoeld voor collega's werkzaam bij de Dienst Speciale Interventies (DSI) en de Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten (BSB)). Onverlet blijft deze brancherichtlijn van kracht.

### 3. Omschrijving dringende taak

In artikel 2 van de Regeling optische- en geluidssignalen 2009 is de volgende omschrijving van het begrip 'dringende taak' opgenomen:

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

Het voeren van optische en geluidssignalen is dus niet geoorloofd bij “gewone haast” of voor het gemak en het mag ook geen automatisme zijn. Steeds dient te worden afgewogen, ook tijdens de rit, of (nog) sprake is van een ‘dringende taak’. Steeds aan- en uitzetten is echter ook niet wenselijk. De verkeersveiligheid kan maken dat kortstondig de optische en geluidssignalen uit moeten worden gezet, bijvoorbeeld bij het passeren van paarden.

#### 4. Prioriteit meldingen

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

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

Anderszins kan er zich een situatie voor doen dat er bij een hoog geprioriteerde melding omstandigheden zijn die de meldkamer doet besluiten om af te schalen.

Bij achtervolgingen wordt de beslissing tot achtervolging of het afbreken daarvan genomen door:

- 1) De betreffende KMar ambtenaar
- 2) De officier van dienst OPSCENT KMar/OC Politie
- 3) De centralist van de meldkamer

Als benoemd in het voorschrift *“Richtinggevend kader voor de Koninklijke Marechaussee bij achtervolgen, tactisch volgen en geforceerde stops”* \*(verschijnt medio 2022)

#### 5. Toestemming en gebruik optische en geluidssignalen

Het gebruik van de signalen is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer. Deze verleent slechts toestemming indien er sprake is van een ‘dringende taak’. Het verlenen van toestemming tot het voeren van de optische en geluidssignalen gebeurt afzonderlijk van de prioritering van de melding. Dat kan betekenen dat, ondanks dat er sprake is van een ‘prioriteit 1-melding’, de meldkamer toch besluit om geen toestemming te verlenen aan het gebruik van optische en geluidssignalen. De verleende toestemming wordt geregistreerd door de meldkamer.

De bestuurder *beslist zelf* of hij vervolgens daadwerkelijk *gebruik maakt* van de verkregen toestemming tot het voeren van optische en geluidssignalen. Daarbij weegt hij nogmaals de situatie en omstandigheden. Hij is als bestuurder immers (eind)verantwoordelijk.

Indien de bestuurder gebruik maakt van de optische en geluidssignalen voert hij deze in principe gedurende de hele rit. Mocht de bestuurder besluiten dat het gebruik van optische en geluidssignalen niet meer op zijn plaats is, dan zet hij de signalen uit en vervolgt hij de rest van de rit zonder de status van voorrang voertuig.

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

## 6. Gebruik van overige signalen

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

1. geel zwaai-, flits- of knipperlicht,
2. groen zwaai-, flits- of knipperlicht,
3. knipperende koplampen.

Ad 1) Ingevolge artikel 30 RVV 1990 en artikel 6, eerste lid onder a van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 moet het gele zwaai-, flits- of knipperlicht worden gebruikt als de kans bestaat dat het motorvoertuig, tijdens werkzaamheden ten behoeve van de hulpverlening op of langs de weg, niet op tijd door andere weggebruikers wordt opgemerkt.

Ad 2) Daarnaast mogen voertuigen uitgerust zijn met een groen zwaai-, flits- of knipperlicht. In werking geeft dit licht aan dat dit het commandovoertuig van de hulpdienst betreft. Het groene licht mag alleen stilstaand worden gevoerd.

Ad 3) Ingevolge artikel 29 lid 2 RVV90 is het gebruik van knipperende koplampen uitsluitend overdag toegestaan.

## 7. Gedragscode bestuurder

Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangsvuortuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvuortuig dient zich dus steeds bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvuortuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - *gedragscode* af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties. Deze brancherichtlijn optische en geluidssignalen KMar wordt daarom ook extern gepubliceerd (o.a. op [www.ifv.nl](http://www.ifv.nl)). Vanwege de samenwerkingsverbanden met de politie is het onderdeel gedragscode gelijk aan die van de politie.

### Algemeen

Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Hierbij maakt de bestuurder een afweging tussen te nemen risico (voor de veiligheid van bestuurder en andere verkeersdeelnemers) en het beoogde doel (de hulpverlening i.g.v. levensbedreigende situaties en inzet t.b.v. ernstige verstoring openbare orde).

Het in- en uit schakelen van de optische en geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat schrikreacties bij de overige weggebruikers zoveel mogelijk worden tegengegaan. Zo wordt bijvoorbeeld het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen onwenselijk geacht en moet worden voorkomen dat dit in-, of uitschakelen vlak voor of op een kruisingsvlak gebeurt.

De bestuurder van een voorrangsvuortuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als waarschuwing t.b.v. ieders verkeersveiligheid, maar niet als dwangmiddel. De bestuurder



moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met reacties van andere weggebruikers en de bestuurder te allen tijde alert dient te zijn. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig dient daarom beheerst te zijn.

### Kruispunten

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

### Rood licht

Het negeren van een rood licht uitstralend verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur<sup>7</sup>.

Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode licht niet genegeerd en mag niet worden doorgereden.

### Vluchtstrook

Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km per uur<sup>8</sup>.

### Maximumsnelheid

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen  $\leq 5000$  kg TMM. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM geldt een maximale overschrijding van 20 km<sup>19</sup>). Voor voertuigen  $\leq 6000$  kg TMM in gebruik bij- en bestuurd door daartoe opgeleide medewerkers van de BSB geldt een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

### Tegen het verkeer inrijden

Tegen het verkeer inrijden is bij *niet-gescheiden* rijbanen toegestaan als er sprake is van een significante tijdwinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is en waarover de rijbaan vrij is. Dit geldt voor rijbanen met gebodsborden en geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

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

### Plaats op de weg bij files

1. Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangsvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.

---

<sup>7</sup> Vloeit voort uit artikel 3, vierde lid onder a Regeling optische geluidssignalen 2009.

<sup>8</sup> Dit wijkt af van artikel 3, vierde lid onder b Regeling optische geluidssignalen 2009 waarin maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan wordt vermeld met een maximum van 80 km per uur. Als het overige verkeer langzamer rijdt dan 30 km per uur dan mag maximaal 50 km per uur worden gereden. Dit is vrij lastig in te schatten en te onthouden. Daarom is gekozen voor een tussenweg van maximaal 50 km per uur wat overeenkomt met de brancherichtlijn van de politie en de Richtlijn Eerste Verkeersmaatregelen bij Verkeersincidenten (REVI).

<sup>9</sup> Zie artikel 3, vierde lid onder c Regeling optische geluidssignalen 2009. De differentiatie naar gewicht is i.v.m. extra veiligheid in de brancherichtlijn toegevoegd (en daarmee eveneens gelijk aan die van de politie).

2. Indien de vluchtstrook niet beschikbaar is, wordt bekeken of er een mogelijkheid bestaat middels afkruisen door de wegbeheerder tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
3. Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen rijstrook 1 en 2 (vanuit de bestuurder links gezien) middendoor gereden.

#### Afgesloten wegvak of tunnel bij onderhoud.

##### Wegvak;

De optische en geluidssignalen voert men gedurende het hele afgesloten wegvak. Een afgesloten wegvak passeert men met gepaste snelheid maar maximaal met 50 km/uur. Ook na het passeren van de feitelijke werkzaamheden.

##### Tunnel;

De optische en geluidssignalen voert men tot de eerste meters in de tunnel. Daarna schakelt men de geluidssignalen uit. De optische signalen blijven aan.

Daar waar in de tunnel werkzaamheden zijn (mensen aanwezig zijn, materiaal staat of voertuigen staan) passeert men met gepaste snelheid, maar maximaal 20 km/uur.

Daar waar geen werkzaamheden zijn (geen mensen aanwezig zijn, geen materiaal staat en geen voertuigen staan) geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Hierbij is men wel verplicht om in het midden van de tunnelbuis te rijden.

Bij het uitrijden van de tunnel worden de geluidssignalen weer ingeschakeld.

Na het verlaten van de afgesloten tunnelgebied vervallen de bovenstaande snelheidsbeperkingen.

## 8. Vaardigheidseisen bestuurder

De bestuurders van motorvoertuigen in gebruik bij de KMar in de uitvoering van haar politietaken en die daarbij mogen afwijken van de algemeen geldende verkeersregels (als voorrangvoertuig of vanwege de vrijstelling) dienen hiertoe opgeleid en vervolgens getraind te zijn.

De aan te leren competenties voor de rijopleidingen en trainingen zijn vastgesteld door de Directeur Operaties KMar in afstemming met het Landelijk Tactisch Commando KMar (LTC KMar), het Opleidings- en trainingscentrum KMar (OTCKMar), en het Defensie Opleidings en trainingscentrum Rijden en Bergen (OTCRij). Onderhoud van deze competenties geschiedt door middel van de periodieke applicatietraining Voortgezette Politie Vaardigheid of een daarmee gelijk gestelde applicatietraining.

## 9. Opleiding, training en aanwijzing

### Basisopleiding

Voor de categorie waartoe het motorrijtuig behoort, is er als basis de rijopleiding Voortgezette Politie Vaardigheid (VPV): te weten VPV-A, VPV-B, VPV HRB. De Basisrijopleiding Auto (BROA), de rijopleiding Initieel (ROI), de Basisopleiding BSB (BROB) en de Specialistische Rijopleiding (SRO) van de Politieacademie worden hiermee, conform het VS KMar Vrijstelling RVV90, gelijkgesteld. De SRO opleiding is inmiddels vervangen door de opleiding Onopvallend Veilig Rijden (OVR) waarvoor de vrijstelling tevens geldt.

### Periodieke applicatietraining VPV

Genoemde bestuurders dienen na hun specifieke bijscholing, eenmaal in de drie jaar een applicatietraining VPV te volgen om hun beroepsvaardigheden op het gebied van rijvaardigheid te toetsen en op peil te houden. Voor elk voertuig categorie geldt een aparte applicatietraining: zoals VPV-A, VPV-B en VPV HRB. De applicatietrainingen zijn onderling niet uitwisselbaar en dienen voor iedere motorvoertuig categorie afzonderlijk gevolgd te worden. Afhankelijk van de voertuig categorie waarmee de dagelijkse werkzaamheden worden gereden, dient de daarop van toepassing zijnde applicatietraining te worden gevolgd.

### Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten (BSB)

Bestuurders van de operationele, maar niet als zodanig herkenbare voertuigen, in gebruik bij de BSB, dienen daarvoor een specifieke rijopleiding te hebben gevolgd, welke is toegespitst op dat type voertuig. Deze rijopleidingen, verzorgd door rijinstructeurs van de BSB, vinden plaats conform de competenties zoals in het VS KMar Vrijstelling RVV 1990 zijn omschreven en zij komen voor wat betreft uitwisselbaarheid en gelijkens overeen met die van de relevante rijopleidingen van de Politieacademie voor soortgelijke eenheden van de politie. Differentiatie in de doelgroep van de rijopleiding is daarbij mogelijk. Deze bestuurders volgen minimaal eenmaal in de twee jaar een applicatietraining waarmee de rijvaardigheidscompetenties bij de BSB op peil worden gehouden en, waar nodig, verder uitgebreid. Applicatietrainingen zijn onderling niet uitwisselbaar en dienen voor iedere motorvoertuig categorie gevolgd te worden.

### Trainen in het rijden met een voorrangsvoertuig

Tijdens trainingen wordt aandacht besteed aan het ook op de openbare weg rijden met optische en geluidssignalen. Tijdens deze trainingen meldt de eenheid zich vooraf aan bij het Operationeel Centrum (OPSCENT) KMar (zijnde een meldkamer). In afstemming met OPSCENT KMar wordt al dan niet aangemeld bij een regiomeldkamer. Met het OPSCENT worden afspraken gemaakt over de wijze waarop het instructievoertuig kan worden ingezet of meerijdt op prio 1 meldingen. Indien het instructievoertuig als eerste ter plaatse is, wordt daadwerkelijk opgetreden.

Bedoelde trainingsritten zijn uitsluitend toegestaan in aanwezigheid en van een daartoe bevoegde KMar rijinstructeur welke als zodanig is aangewezen door C-OTCRij dan wel de Politieacademie en alleen in een voertuig uitgerust met dubbele bediening en spiegels voor de rijinstructeur, met uitzondering van een motorfiets waar dat uiteraard niet mogelijk is. Bij het rijden van trainingsritten moet bovendien worden voldaan aan de voorwaarden welke zijn gesteld in het Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 17 maart 2015<sup>9</sup>

Opleidingen en trainingen in het kader van het *“Richtinggevend kader voor de Koninklijke Marechaussee bij achtervolgen, tactisch volgen en geforceerde stops”* zijn in het betreffende voorschrift opgenomen.\*(verschijnt medio 2021)

---

<sup>9</sup> Zie IenM/BSK-2015/51943 houdende verlening van vrijstelling van art. 31 RVV 1990 voor het op de openbare weg krijgen of geven van rijonderricht in het besturen van een voorrangsvoertuig.

## 10. Afwijken van brancherichtlijn

Tijdens de uitoefening van de politietaak is het de individuele KMar-ambtenaar in *bijzondere* situaties toegestaan om af te wijken van deze brancherichtlijn.

De KMar-ambtenaar stelt – voorafgaand aan, tijdens of onmiddellijk na de inzet - de meldkamer mondeling of door middel van een statuswijziging van de melding, op de hoogte van zijn of haar beslissing tot afwijking van de brancherichtlijn. De meldkamer, in zijn rol als professionele ondersteuner, bevraagt en adviseert de betrokken KMar-ambtenaar over proportionaliteit en subsidiariteit van zijn of haar beslissing tot afwijken van de brancherichtlijn en registreert de casus.

De betrokken KMar-ambtenaar blijft echter te allen tijde eindverantwoordelijk voor zijn of haar handelswijze in het verkeer, ook in het geval bijzondere omstandigheden het afwijken van de brancherichtlijn zouden rechtvaardigen. Deze brancherichtlijn is immers al een afwijking van de algemene verkeersregels in de WVV 1994 en het RVV 1990, dus het mogen afwijken van de afwijking mag niet te snel worden aangenomen!

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

### Vrijstelling melding aan meldkamer

Van de verplichting tot melding aan de meldkamer zowel bij het rijden met optische en geluidssignalen als in geval van een noodzakelijke afwijking van deze brancherichtlijn zijn vrijgesteld:

- Aanhoudings- ondersteunings- en observatieteams (BSB);
- Eenheden belast met persoonsbeveiliging;
- Eenheden belast met verkeerstechnische begeleiding;
- Eenheden belast met (on)opvallende surveillance t.b.v.
  1. De grensoverschrijdende politietaken (zogenaamde GPT teams),
  2. Mobiel Toezicht Veiligheid (MTV werkzaam o.b.v. de Vreemdelingenwet),
  3. (Verkeers)handhaving.

Door deze eenheden dient achteraf een *registratie* te worden opgemaakt waarin de afwijking van de brancherichtlijn en de toedracht worden opgenomen.

### Evaluatie

Dit voorschrift wordt vier jaar na publicatie geëvalueerd door de eigenaar. Daarbij geldt de

procedure zoals beschreven in VS-KMar 001.

**Ondertekening en inwerkingtreding**

Dit voorschrift treedt in werking met ingang van de dag na publicatie op het Defensie Publicatieportaal onder de rubriek 'KMar' en in de bibliotheek van KOWA.

Den Haag, 27 juni 2022,

*De Commandant Koninklijke Marechaussee*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.A.J. Leijtens', written in a cursive style.

*dr. J.A.J. Leijtens*  
*Luitenant-generaal*