



Prioritaire voertuigen

BRIEFING

Prioritaire voertuigen moeten snel ter plaatse zijn bij een interventie. Om dit mogelijk te maken, zijn deze voertuigen uitgerust met blauwe knipperlichten en sirenes. De wegcode bepaalt welke bestuurders van prioritaire voertuigen dat reglement slechts ten dele hoeven na te leven. Hoe eerder prioritaire voertuigen aankomen, hoe minder materiële en/of fysieke schade. Er bestaan verschillende maatregelen om de responstijd en de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen te beïnvloeden. Deze briefing bespreekt vier concrete maatregelen: de reddingsstrook, C-ITS technologie, battenburgmarkeringen en hoffelijkheidslichten.

De verplaatsing van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht is niet zonder risico op verkeersongevallen. Hoewel het rijden met hogere snelheden bijvoorbeeld een betere dienstverlening biedt in noodsituaties, weten we ook dat snelheid een verhoogd risico op ongevallen met zich meebrengt. Deze briefing schetst de belangrijkste risicofactoren voor ongevallen met prioritaire voertuigen en presenteert enkele statistieken voor ons land.

INHOUD

- Wat zijn prioritaire voertuigen?
- Wat zegt de wet?
- Welke maatregelen beïnvloeden de responstijd en de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen?
- Wat zijn de gevolgen van prioritaire voertuigen op de verkeersveiligheid?
- Verdere bronnen van informatie

Highlights

- Alleen prioritaire voertuigen met een dringende opdracht mogen prioritair rijden.
- Het is strafbaar om geen voorrang te verlenen aan een prioritair voertuig.
- Maatregelen om de responstijd van prioritaire voertuigen in te korten zijn het gebruik van de reddingsstrook of C-ITS.
- Een maatregel om de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen te vergroten is de battenburgmarkering.
- Ongeveer negen op tien Belgen zijn zich bewust van de verplichting om voorrang te verlenen aan prioritaire voertuigen met blauwe zwaailichten en sirene aan.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2024) Briefing "Prioritaire voertuigen". Brussel, België, Vias institute, www.briefing.vias.be

Redactie van dit document: Irena De Greef & Quentin Lequeux. Voor meer informatie: quentin.lequeux@vias.be

Wat zijn prioritaire voertuigen?



Prioritaire voertuigen zijn voertuigen uitgerust met blauwe knipperlichten en een sirene (1). Tijdens het uitvoeren van dringende opdrachten hebben de bestuurders ervan voorrang op andere weggebruikers. Hierbij mogen ze in zekere mate afwijken van de verkeersregels. De overige weggebruikers moeten hen voorrang verlenen.

De aard van de interventie bepaalt of de knipperlichten en/of sirene van prioritaire voertuigen al dan niet geactiveerd mogen worden (Tabel 1). De wegcode voorziet hiervoor een onderscheid tussen dringende en niet-dringende opdrachten:

- Bij dringende opdrachten moeten de blauwe knipperlichten verplicht geactiveerd worden (2). De sirene mag vrijblijvend gebruikt worden maar is niet verplicht (3). Enkel en alleen wanneer de sirene geactiveerd is, geniet de bestuurder van het prioritair voertuig voorrang;
- Bij niet-dringende opdrachten mogen de blauwe knipperlichten gebruikt worden, op voorwaarde dat de aard van de opdracht dit rechtvaardigt (2). De sirene mag daarentegen nooit geactiveerd worden (3). Aangezien de bestuurder van het prioritair voertuig geen dringende opdracht uitvoert, geniet deze geen voorrang.

Tabel 1. Uitrusting prioritaire voertuigen tijdens dringende en niet-dringende opdrachten.

	Blauwe knipperlichten	Sirene	Voorrang
Dringende opdracht	Verplicht	Toegestaan, niet verplicht	Ja, op voorwaarde dat het geluidssignaal gebruikt wordt
Niet-dringende opdracht	Toegestaan wanneer de aard van de opdracht het rechtvaardigt	Verboden	Neen

Welke opdrachten als dringend of niet-dringend beschouwd worden, staat nergens gedefinieerd in de wegcode. Er bestaan wel richtlijnen op het niveau van vakorganisaties. Zo categoriseert bijvoorbeeld Brandweer Vereniging Vlaanderen inkomende noodoproepen in 3 schalen (4):

- Dringende opdrachten “Prio 1”: Levensbedreigende situaties zoals branden, explosies, of beknellingen waar tijd cruciaal is voor reddingsacties. Bestuurders moeten prioritair rijden;
- Dringende opdrachten “Prio 2”: Situaties zonder direct levensgevaar waar tijd minder kritisch is, zoals opruimen van wegen of stormschade. Bestuurders mogen prioritair rijden;
- Niet-dringende opdrachten “Prio 3”: Interventies zonder levensgevaar en geen dringende tijdslimiet, zoals niet-dringende opruimtaken. Bestuurders mogen niet prioritair rijden.



Wat zegt de wet?

Wie zijn de bestuurders van prioritaire voertuigen?

Bestuurders van prioritaire voertuigen zijn bestuurders van voertuigen van (5)¹:

- Dringende medische hulpverlening, zoals ambulance-, MUG- en PIT-voertuigen;
- Brandweervoertuigen;
- Politievoertuigen;
- De Civiele Bescherming;
- De veiligheidsdienst van de spoorwegen en openbare vervoersmaatschappijen;
- Hulpverlening bij Infrabel;
- Hulpverlening bij een ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen;
- De Dienst Opruiming en Vernietiging van Explosieven (DOVO) van Defensie;
- Het vervoer van gedetineerden;
- Noodplanningscoördinatoren.

Wat zijn de rechten en plichten van bestuurders van prioritaire voertuigen?

Bestuurders van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht mogen afwijken van bijna alle bepalingen van het verkeersreglement. Voorbeelden hiervan zijn:

- het overschrijden van de snelheidslimieten;
- op de pechstrook rijden;
- een straat met éénrichtingsverkeer nemen;
- door een rood licht rijden;
- een bijzondere overrijdbare bedding of busbaan oprijden;
- rijden op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs.

¹ Een aantal prioritaire voertuigen zijn echter niet ontheven van de bepalingen van het verkeersreglement. Voorbeelden zijn voertuigen van provinciegouverneurs, van vervoerders van organen of van bepaalde ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Financiën.

De bestuurders van de prioritaire voertuigen mogen tijdens deze actie geen andere weggebruikers in gevaar brengen. Wat 'in gevaar brengen' juist betekent, staat niet neergeschreven in de wet (6). Uit de rechtspraak (7) blijken volgende voorbeelden: de bestuurder van het prioritaire voertuig moet zeker zijn dat de overige weggebruikers de mogelijkheid hebben om daadwerkelijk voorrang te verlenen aan het prioritaire voertuig (8; 9) of tijdens het inhalen van overige voertuigen voldoende afstand vrijhouden om alle gevaar voor ongevallen te vermijden (10).

Sinds 2020 staan de specifieke bepalingen waarvan de bestuurders van prioritaire voertuigen nooit mogen afwijken uitdrukkelijk neergeschreven in de wet (11). Dit moet meer duidelijkheid scheppen over de positie op de weg en de mogelijkheden van prioritaire voertuigen in het verkeer om de doorstroming bij noodsituaties te verbeteren (12). Voorbeelden van bepalingen die de bestuurders altijd moeten respecteren zijn het opvolgen van bevelen van bevoegde ambtenaren, het verbod om een mobiele telefoon te gebruiken tijdens het rijden, het verbod om te stoppen en te parkeren aan overwegen, en de verplichting om hun identiteitskaart te tonen bij een overtreding. Bestuurders van prioritaire voertuigen hebben in bepaalde gevallen de mogelijkheid om een opleiding prioritair rijden te volgen. Ze leren hierin verkeersongevallen te voorkomen en te anticiperen op reacties van andere weggebruikers.

Wat zijn de rechten en plichten van de overige weggebruikers?

Wanneer andere weggebruikers de sirene van een prioritaire voertuig horen, moeten ze onmiddellijk de weg vrijmaken en voorrang geven, of stoppen (15). Dit geldt altijd, ongeacht of het voertuig daadwerkelijk toestemming had om de sirene te gebruiken (16). Het niet naleven van deze regel is een overtreding van de derde graad, wat een boete van 174 euro kan opleveren (17).

Hoe bekend is deze wetgeving?

Volgens een enquête² uitgevoerd door Vias Institute bij meer dan 1.000 Belgen³ (van 18 jaar en ouder, met of zonder rijbewijs) in januari 2025, weet 86% van de respondenten (n=1.019) dat bestuurders van prioritaire voertuigen voorrang hebben op andere weggebruikers bij noodopdrachten, en 92% van hen weet dat ze hen voorrang moeten verlenen wanneer hun blauwe zwaailicht en sirene worden aangezet. De meerderheid van de respondenten weet dat de bestuurder van een prioritaire voertuig kan afwijken van de wegcode door door rood licht te rijden (voor 77% van hen), door de snelheidslimiet te overschrijden (73%) of door wegen te gebruiken die gereserveerd zijn voor fietsers en/of voetgangers, ruiters, gebruikers van speed pedelec en landbouwvoertuigen (55%).

² Niet-gepubliceerde enquête.

³ Representatief voor de Belgische bevolking in termen van regio, leeftijd en geslacht.

Welke maatregelen verbeteren de responstijd en de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen?



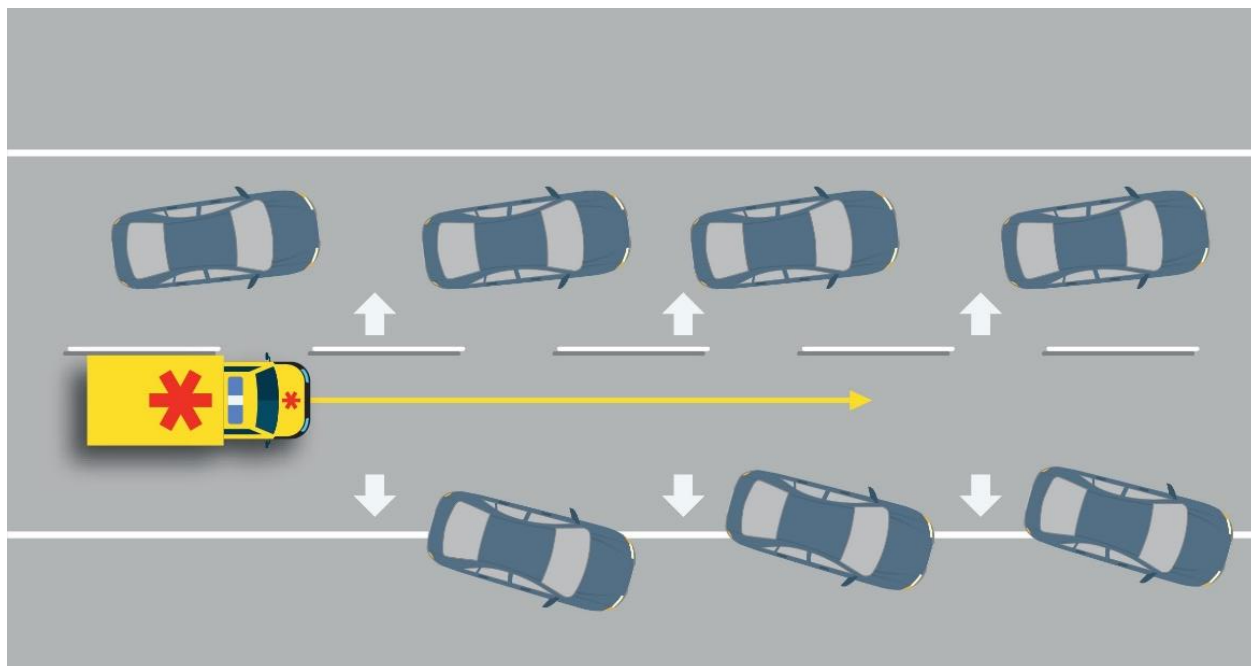
Hoe de responstijd beïnvloeden?

Alvorens de maatregelen te bespreken die de responstijd inkorten, is het belangrijk om te weten wat een responstijd is. De responstijd van een noodinterventie is de totale verstreken tijd tussen de noodoproep en de aankomst van het prioritaire voertuig op de plaats van interventie (18). De responstijd wordt onder meer beïnvloed door de af te leggen afstand naar de plaats van de interventie, de beschikbaarheid van de hulpverleners, de nauwkeurigheid van de locatiebeschrijving alsook de weg- en verkeersomstandigheden (19). Hieronder volgt een bespreking van twee maatregelen die als doel hebben om de responstijd in te korten.

De reddingsstrook

Een eerste maatregel dat inspeelt op de weg- en verkeersomstandigheden, is de reddingsstrook (zie Figuur 1). Sinds 2020 is het in België verplicht om op alle wegen met twee of meer rijstroken een reddingsstrook te vormen in het geval van filevorming (20). Het vormen van de reddingsstrook moet onmiddellijk gebeuren op het moment van filevorming (21), en dus niet op het moment van het zien van de knipperlichten of het horen van de sirene van een prioritaire voertuig (22).

Figuur 1. Het vormen van een reddingsstrook.



Bron: Vias institute, 2024

De voertuigen op de meest linkse rijstrook moeten zoveel mogelijk links aanhouden. Het verkeer op de rechtse rijstrook of rijstroken moet zoveel mogelijk rechts aanhouden. Zo ontstaat bij wegen met twee rijstroken een doorgang tussen de linkse rijstrook en de rechtse rijstrook (23). Bij wegen met drie rijstroken ligt de reddingsstrook tussen de linkse rijstrook en de midden rijstrook (22; 23). In eerste instantie mogen de voertuigen de grenzen van de rijbaan (witte strepen) niet kruisen. De pechstrook of een gesloten spitsstrook moeten steeds vrijgehouden worden (22; 23; 25). Pas wanneer het prioritaire voertuig nadert en er alsnog niet genoeg ruimte is, mag deze regel overtreden worden (zie Figuur 1) (23).

Opdat de reddingsstrook zou werken, moet het concept ook gekend zijn en gerespecteerd worden door de bestuurders. Daarom is het belangrijk om te weten in welke mate bestuurders in België vertrouwd zijn met het concept.

In 2022 bevroeg het Verkeerscentrum 600 meerderjarige (18+) autobestuurders in Vlaanderen naar hun kennis rond de reddingsstrook. Minder dan 1 op de 5 bestuurders wist toen dat de reddingsstrook inherent hoort bij een filevorming, en niet bij het zien van knipperlichten (25). In 2023 kon 1 op de 3 bevroegden geen juiste definitie geven van de reddingsstrook (26). In 2024 vindt een kentering plaats en geeft 4 op de 5 bestuurders aan de reddingsstrook wel juist te kunnen definiëren (27). In Vlaanderen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer al verschillende campagnes gevoerd over de reddingsstrook (29). In 2024 gaven 66% van de bevroegden die de campagne zagen aan erna vaker zelf een reddingsstrook te vormen (27).

Volgens een enquête uitgevoerd door Vias Institute⁴ over de kennis van de reddingsstrook, kent één Belg op twee de regels en kan hij ze correct toepassen.

Tot slot verklaart volgens een andere recente studie (2023) 91% van de Belgen het concept van de reddingsstrook - ten minste in zekere mate - te kennen (51). In de buurlanden Duitsland en Luxemburg is de kennis over de reddingsstrook zelfs nog hoger. In Frankrijk is de kennis echter veel lager omdat het concept van een reddingsstrook niet bestaat. Uit dit onderzoek blijkt ook dat de meeste bestuurders aangeven onmiddellijk aan de kant te gaan of altijd ruimte te laten, zelfs als er geen voertuigen van de hulpdiensten zijn (51).

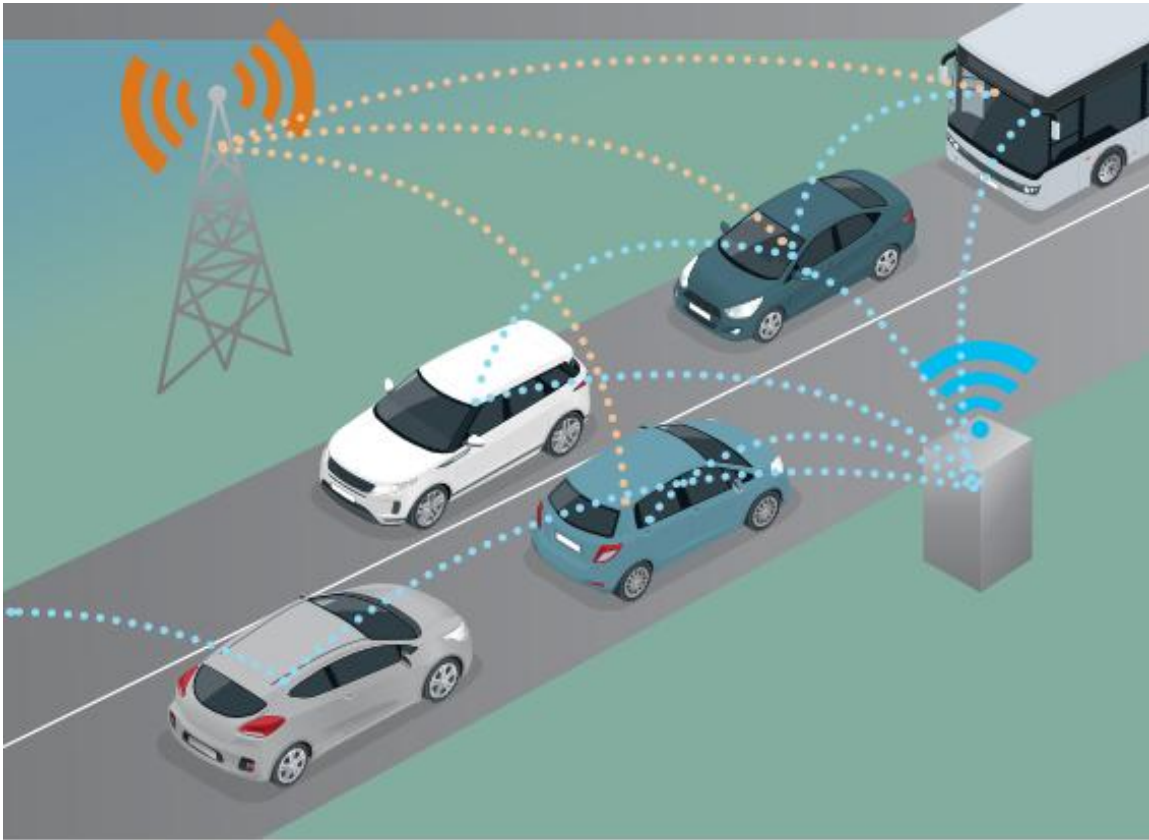
Naast de kennis omtrent de reddingsstrook, is het ook belangrijk om de effectiviteit ervan te bespreken. Er bestaan echter geen Belgische cijfers rond een geschatte tijdswinst van de reddingsstrook. Een aantal internationale studies geven hier wel een indicatie over. Volgens ASFinAG, de Oostenrijkse beheerder van autosnelwegen en expreswegen, blijkt bijvoorbeeld dat de hulpdiensten in Oostenrijk tot 2 minuten tijdswinst kunnen boeken dankzij de reddingsstrook (31).

C-ITS

Een tweede maatregel om de responstijd van prioritaire voertuigen te verbeteren is technologisch van aard. Door middel van de V2X-technologie (Vehicle-to-everything) kunnen voertuigen communiceren met infrastructuur, voetgangers en andere voertuigen. Deze technologie staat centraal binnen het domein van C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems, zie Figuur 2), waarmee weggebruikers en verkeersmanagers informatie kunnen delen en gebruiken om hun acties te coördineren (32; 33).

⁴ Niet-gepubliceerde enquête uitgevoerd in mei 2025 bij 1000 mensen die representatief zijn voor de Belgische bevolking wat betreft regio, leeftijd en geslacht.

Figuur 2. Communicatie tussen voertuigen en verkeersinfrastructuur, het algemene principe van C-ITS.



Bron: C-Roads, 2021.

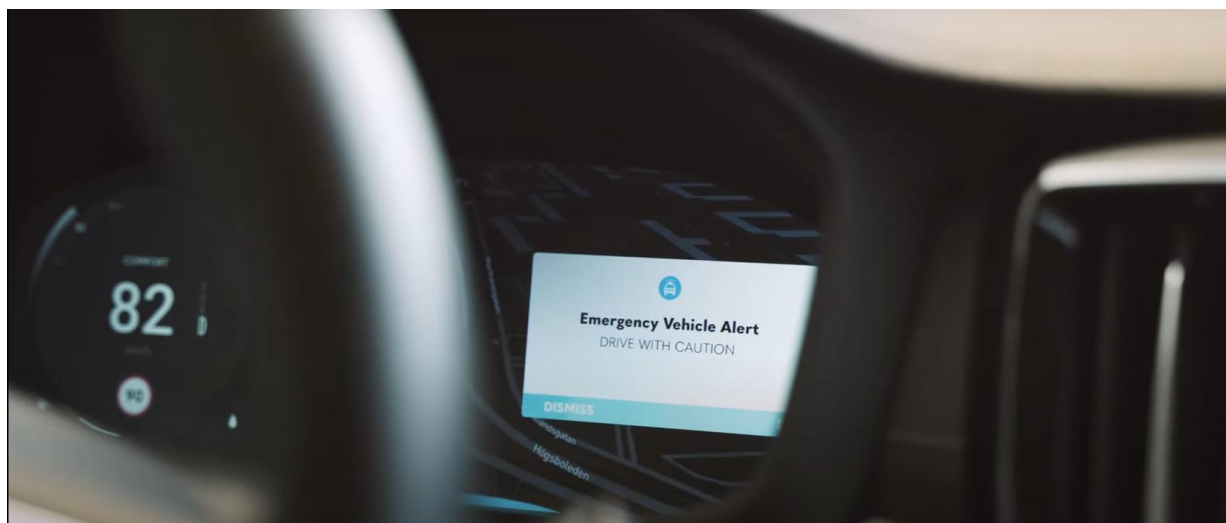
C-ITS met betrekking tot prioritaire voertuigen, kent twee voorname toepassingen. Deze toepassingen zitten volop in test- en ontwikkelingsfasen. Er is nog geen datum bepaald waarop deze toepassingen verplicht worden (34).

De eerste toepassing zijn de waarschuwingsberichten aan bestuurders om aan te geven dat een prioritair voertuig nadert (33). De bestuurders ontvangen deze waarschuwing nog voor ze de knipperlichten of de sirene van het prioritair voertuig kunnen zien of horen. Het doel van de waarschuwing is tweeledig (35):

- Een vlottere en veiligere verkeersdoorstroming garanderen wanneer een prioritaire voertuig nadert met een betere ervaring voor bestuurders doordat ze niet worden verrast door de plotselinge verschijning van hulpverleningsvoertuigen;
- Kortere responstijden voor hulpverleningsvoertuigen.

Gezien de ontwikkelingsfase waarin deze toepassing zich bevindt, is er nog geen uniforme manier bepaald om deze waarschuwingen te activeren of weer te geven in de wagen van de bestuurders. In Zweden liep tussen 2019 en 2023 echter een pilootproject, genaamd NordicWay (35). In dit pilootproject werd deze waarschuwing tot twee kilometer op voorhand uitgestuurd naar de bestuurders door middel van een waarschuwing op het dashboard (zie Figuur 3). Deze werking vereiste geen specifieke apparatuur in de prioritaire voertuigen. De digitale infrastructuur van C-ITS werd namelijk verbonden met het Zweedse nationale dispatchingscentrum dat de noodoproepen beantwoordt en de reacties op noodsituaties coördineert.

Figuur 3. Waarschuwingsbericht van een naderend prioritair voertuig in het Zweedse pilootproject NordicWay.



Bron: Nordic Way. (n.c.) Emergency Vehicle approaching. Geraadpleegd op <https://www.nordicway.net/services/emergency-vehicle-approaching>

De tweede toepassing van C-ITS met betrekking tot prioritaire voertuigen, is de interactie tussen het prioritaire voertuig en verkeersinfrastructuur zoals bijvoorbeeld verkeerslichten (33). Zo kan het verkeerslicht waarlangs het prioritair voertuig moet rijden op groen springen om zo het prioritaire voertuig vlot te laten rijden naar de plaats van interventie (zie Figuur 4). Ook deze technologie is volop in ontwikkeling. Hieromtrent liep tussen 2016 en 2021 een pilootproject in Tsjechië (36) (maar waarvan de toepassing van de technologie in de praktijk echter onduidelijk is), en in België, in Gent, waar bepaalde kruispunten sinds kort zijn uitgerust met dit systeem ⁵.

⁵ Zie Proefproject met slimme verkeerslichten voor hulpdiensten in Gent: “Maar het systeem kopen, dat kan niet”. Geraadpleegd op 4 maart 2025 op <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/kijk/2025/02/25/slimme-verkeerslichten-hulpdiensten-gent-project-mimir-d1678047-/>

Figuur 4. Voorbeeld C-ITS bij verkeerslichten prioritaire voertuigen.



Bron: BeMobile. (n.d.). Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS). Geraadpleegd op <https://be-mobile.com/solutions/traveler-information/cooperative-intelligent-transport-systems-c-its>

Hoe de herkenbaarheid vergroten?

Naast het beïnvloeden van de responstijd, wordt ook ingezet op het vergroten van de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen. Hieronder worden twee maatregelen besproken die de herkenbaarheid van (prioritaire) voertuigen beogen te vergroten: de Battenburgmarkeringen en hoffelijkheidslichten.

Battenburgmarkeringen

De battenburgmarkeringen, ontwikkeld door de Britse politie, is een patroon van gekleurde blokken om prioritaire voertuigen mee aan te duiden (zie Figuur 5). Het doel van deze markeringen is om zowel de herkenbaarheid als de zichtbaarheid van prioritaire voertuigen te vergroten (37).

In België werd het gebruik van de battenburgmarkering in 2017 wettelijk verankerd (38). Naast de politie, de brandweer en de civiele bescherming gebruiken ook de FAST en pechdiensten de battenburgmarkeringen (37).

Figuur 5. Politievoertuigen uitgerust met battenburgmarkeringen (links, midden) en de klassieke markering (rechts).



Bron: Vandael Schreurs et al. (2023) (53)

Hoffelijkheidslichten

Brandweervrijwilligers zijn thuis van wacht wanneer ze opgeroepen worden voor dringende interventies. Eens opgeroepen, moeten zij eerst anoniem naar de kazerne rijden in hun eigen voertuig, om zich vervolgens met de prioritaire brandweervagen naar de plaats van de interventie te verplaatsen. Hoffelijkheidslichten zijn groene knipperlichten geïnstalleerd in of op de persoonlijke voertuigen van brandweervrijwilligers en nodigen de overige weggebruikers uit om hoffelijk gedrag te stellen door een vlotte doorgang te creëren (zie Figuur 6). In 2021 werd in België een wetsvoorstel ingediend om hoffelijkheidslichten te installeren in of op de persoonlijke voertuigen van brandweervrijwilligers (39). In 2022-2023 werden deze lichten in België getest door middel van een pilootproject (40). Uit deze studie blijkt dat (a) het gebruik van hoffelijkheidslichten over het algemeen tot dezelfde responstijden leidt, (b) de brandweervrijwilligers zich veilig voelen tijdens het rijden met hoffelijkheidslichten, (c) er echter soms verkeersovertredingen gebeuren door zowel de overige weggebruikers als de brandweervrijwilligers (36).

Figuur 6. Het gebruik van hoffelijkheidslichten zoals voorgesteld in het Belgische wetsvoorstel.



Bron: De Greef, I. et al. (2024). *Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers – Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilotproject.*, Brussel: Vias institute

Na afloop van dit pilotproject werden de onderzoeksbevindingen overgeleverd aan beleidsmakers, die de keuze moeten maken om hoffelijkheidslichten al dan niet te implementeren. Hoffelijkheidslichten zijn vandaag nog steeds verboden in België. In Canada worden deze gebruikt door brandweervrijwilligers (41) en in Groot-Brittannië door medisch personeel (42).

Wat zijn de gevolgen van prioritaire voertuigen op de verkeersveiligheid?



Vormen prioritaire voertuigen een ongevalsrisico?

De verplaatsing van prioritaire voertuigen voor dringende opdrachten is niet zonder risico voor de inzittenden van deze voertuigen of voor andere weggebruikers. Hoewel het rijden met hoge snelheden een betere dienstverlening biedt in noodsituaties, weten we ook dat snelheid het risico op een ongeval verhoogt. Bestuurders die met hoge snelheid rijden, hebben minder tijd om te reageren op een onverwachte gebeurtenis dan bestuurders die met gematigde snelheid rijden (43). Daarnaast kunnen werkgerelateerde stress, vermoeidheid en het gedrag van andere weggebruikers het risico op een ongeval met een prioritair voertuig verhogen (44; 45). Er zijn veel ongevalsfactoren. In de meeste studies hierover worden de factoren die een rol spelen bij ongevallen met een prioritair voertuig in twee grote categorieën ingedeeld: factoren die samenhangen met het gedrag van weggebruikers (of menselijke factoren) en factoren die samenhangen met de wegomgeving (zoals de staat van de weg of de infrastructuur).

Menselijke factoren

Menselijke factoren hebben soms te maken met de bestuurders van prioritaire voertuigen en soms met het gedrag van andere weggebruikers.

Hoewel het rijden met hoge snelheid een ongevalsfactor is, wordt dit slechts in een relatief klein aantal onderzoeken aangehaald (46). Dit weerspiegelt waarschijnlijk het feit dat de meeste ongevallen gebeuren in dichtbevolkte stedelijke gebieden waar de snelheid lager ligt en de meeste verplaatsingen plaatsvinden. Wanneer hoge snelheden een rol speelden bij ongevallen, was dat vaker in landelijke gebieden waar de snelheidslimieten over het algemeen hoger zijn (46).

Naast snelheid, stress of vermoeidheid, die mogelijke oorzaken van ongevallen zijn, is een factor die vaak wordt aangetroffen de onervarenheid van bestuurders van prioritaire voertuigen. Een studie in Denver (Colorado, VS) rapporteerde bijvoorbeeld dat in 37% van de botsingen met ambulances, de bestuurder van het noodvoertuig zijn rijbewijs drie jaar of minder had (44). Bovendien is precedent (in de zin van een eerdere gebeurtenis) ook een belangrijke ongevalsfactor. Volgens hetzelfde onderzoek was 71% van de bestuurders van prioritaire voertuigen betrokken bij een ongeval, in het verleden al eens betrokken geweest bij een ongeval in een noodsituatie (47). Verder worden ook plotseling remmen en het nemen van scherpe bochten door bestuurders van prioritaire voertuigen met een verhoogd ongevalsrisico in verband gebracht (44).

Er is ook vastgesteld dat veel bestuurders van prioritaire voertuigen sneller en agressiever rijden wanneer de sirene wordt geactiveerd in noodsituaties. In sommige gevallen kan dit resulteren in een adrenalinekick die de bestuurder een vals gevoel van onoverwinnelijkheid geeft dat tot ernstig gevaar kan leiden als het niet wordt gecontroleerd (48).

Voor andere weggebruikers die geconfronteerd worden met de nadering van een noodvoertuig was het belangrijkste probleem het onvermogen van bestuurders om op de juiste manier voorrang te verlenen (44). Meer in het algemeen gaat het om een gebrek aan kennis over hoe te gedragen in dit soort situaties. Zoals hierboven vermeld, moeten andere weggebruikers, wanneer ze de sirene van een prioritair voertuig horen, onmiddellijk de weg vrijmaken en voorrang verlenen⁶, of stoppen. Als een weggebruiker echter bij het naderen van een rood licht merkt dat er een noodvoertuig met zwaailicht of sirene achter hem aankomt, mag hij niet in paniek raken en mag hij het kruispunt niet oprijden om het voertuig te laten passeren als dat gevaarlijk is. Het prioritaire voertuig zal indien nodig wachten. Het is aan te raden om het rode licht pas over te steken om aan de kant te gaan als al het verkeer tot stilstand is gekomen. (45).

Tot slot kunnen ook andere factoren het ongevalsrisico met een prioritair voertuig verhogen, zoals het feit dat sommige weggebruikers rijden onder invloed van alcohol (47) of afgeleid zijn (44), waardoor bestuurders minder snel een object aan de rand van hun gezichtsveld waarnemen (49). Daarnaast is er het probleem van afleiding door technologie in politievoertuigen (52).

Omgevingsfactoren

Over het algemeen zouden bestuurders die betrokken zijn bij een ongeval met een prioritair voertuig het vaakst in een rechtdoorgaande lijn rijden op kruispunten (met vier of meer armen), in aanwezigheid van verkeerslichten en op wegen binnen de bebouwde kom (49) (zoals we in het volgende hoofdstuk zullen zien, is deze observatie vergelijkbaar in ons land, tenminste wat ambulances betreft). Het rijden met een prioritair voertuig op stedelijke wegen zou meer aanleiding geven tot dodelijke ongevallen (in vergelijking met het rijden op landelijke wegen) (49).

Het ongevalsrisico kan ook optreden wanneer weggebruikers de nadering van een prioritair voertuig niet goed of niet vroeg genoeg waarnemen. Het zicht van bestuurders kan worden belemmerd door externe objecten, zoals gebouwen of geparkeerde voertuigen (49). Dit geldt met name op kruispunten waar het gezichtsveld beperkt is en de richting van een sirene soms moeilijk te bepalen is (44).

Tot slot zijn slechte weersomstandigheden ook een ongevalsfactor voor bestuurders van prioritaire voertuigen (47). Dit zijn over het algemeen zware voertuigen en het is moeilijker om ze onder controle te houden en tot stilstand te brengen wanneer de wegen nat zijn of bedekt met sneeuw of ijs. Er wordt bestuurders van deze voertuigen aangeraden om hun snelheid te verminderen en meer remafstand in acht te nemen wanneer het wegdek niet droog is (47).

Ambulances

In de wetenschappelijke literatuur hebben studies over de ongevalsrisico's van prioritaire voertuigen vaak betrekking op ambulances. Uit een recente literatuurreview op basis van meer dan twintig wetenschappelijke studies naar de oorzaken van ongevallen met ambulances, blijkt dat bijna al deze studies ongevalsfactoren identificeren die verband houden met de wegomgeving, de staat van de weg en/of de bestuurder.

De studie in kwestie identificeerde het gebruik van het voertuig in noodsituaties (lichten en sirenes in werking) als een zeer frequente risicofactor bij ongevallen. Rijden in een noodsituatie gaat waarschijnlijk gepaard met

⁶ Zelfs anticiperen op de doorgang van een prioritair voertuig door een reddingsstrook te creëren in het geval van een file op de snelweg.

handelingen of situaties waarvan bekend is dat ze geassocieerd worden met een verhoogd ongevalsrisico. Bijvoorbeeld: met hoge snelheid rijden, door rood licht rijden of een zware werklast hebben, waarvoor in normale rijomstandigheden juist sancties gelden om dit risico te verkleinen (46).

Volgens dezelfde studie is het ongevalsrisico waarbij een ambulance betrokken is, ongeacht de ernst ervan, hoger als er sprake is van factoren zoals noodgebruik van het voertuig (lichten en sirenes aan), verplaatsing met een patiënt aan boord, zelfgerapporteerde slaapproblemen of een laag kwalificatieniveau van de ambulancechauffeur (46). Tot slot zijn factoren die in verband worden gebracht met een verhoogd ongevalsrisico met dodelijke afloop of verwondingen: het niet gebruiken van bevestigingssystemen (met name achterin de ambulance), rijden in het donker (dageraad of schemering), rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders van andere voertuigen (47) en betrokkenheid van een ander voertuig (46).

Naast kwantitatieve studies die over het algemeen gebaseerd zijn op ongevallenstatistieken, is het ook interessant om te weten hoe ambulancechauffeurs verkeersveiligheid ervaren. In deze context bracht een recent onderzoek onder 112 ambulancechauffeurs in Polen de belangrijkste risicofactoren aan het licht die zij waarnamen tijdens hun dringende opdracht (50). Zij gaven in volgorde van belangrijkheid het volgende aan: het verkeerde gedrag van andere bestuurders (95%), het verkeerde gedrag van voetgangers (37%), de invloed van weersomstandigheden (24%) en tot slot het verkeerde gedrag van bestuurders van prioritaire voertuigen (7%) (50).

Wat kunnen we leren van de ongevallengegevens?

Om de impact van prioritaire voertuigen op de verkeersveiligheid in België te bestuderen, is het interessant om naar de ongevallenstatistieken te kijken. De officiële verkeersongevallendatabank bevat echter alleen informatie over ambulances (en brandweerwagens, hoewel deze niet duidelijk worden geïdentificeerd). Daarom richten we ons hier alleen op ongevallen met ambulances. Tabel 2 toont de evolutie van het aantal ongevallen met ambulances over de laatste 7 jaar in België⁷ evenals het aantal slachtoffers bij deze ongevallen. Gemiddeld worden er 36 ongevallen met gewonden per jaar geregistreerd.

Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat de meeste ongevallen met ambulances (95%) multilateraal zijn, wat betekent dat er minstens één andere weggebruiker bij het ongeval betrokken was. Bij deze ongevallen vielen er gemiddeld evenveel slachtoffers onder de inzittenden van de ambulance als onder de andere weggebruikers (zie Tabel 2).

Uit de ongevallenstatistieken blijkt ook dat de meeste ongevallen met ambulances (55%) gebeurden op kruispunten (waarvan de helft met verkeerslichten). Tot slot moet worden opgemerkt dat 65% van alle ongevallen met ambulances plaatsvonden op wegen binnen de bebouwde kom. Deze bevinding komt overeen met wat ongevallenstatistieken in andere landen (bijvoorbeeld de Verenigde Staten (49)) hebben aangetoond.

Tabel 2. Evolutie van het aantal letselongevallen met een ambulance en aantal slachtoffers bij deze ongevallen, in totaal en naargelang het om multilaterale of unilaterale ongevallen gaat (2017-2023).

⁷ 2017 is het jaar waarin ambulances nauwkeurig kunnen worden geïdentificeerd in de ongevalgegevensbank.

Letselongevallen met een ambulance							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Letselongevallen	36	35	51	21	31	36	43
Totaal aantal slachtoffers	64	54	92	32	48	71	69
Multilaterale letselongevallen							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Multilaterale letselongevallen	36	34	48	19	27	35	42
Aantal slachtoffers onder de inzittenden van de ambulance	36	28	36	12	22	37	35
Aantal slachtoffers onder andere weggebruikers	28	25	51	17	21	33	33
Totaal aantal slachtoffers	64	53	87	29	43	70	68
Unilaterale letselongevallen							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Unilaterale letselongevallen	0	1	3	2	4	1	1
Aantal slachtoffers onder de inzittenden van de ambulance	0	1	5	3	5	1	1

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Verdere bronnen van informatie

Dit rapport geeft meer informatie over maatregelen die de responstijd van prioritaire voertuigen kunnen verbeteren.

- Karemaker, M.; Wolfs, L.; Jansen, R.; van den Dikkenberg, R.; de Nooy, W. & Leene, M. (2024). De invloed van OGS op de aanrijtijden van voorrangsvvoertuigen – Een verkenning. Nederlands Instituut Publieke Veiligheid.

Dit rapport geeft meer informatie over hoffelijkheidslichten, een maatregel die de herkenbaarheid van prioritaire voertuigen kan verbeteren.

- De Greef, I. et al. (2024). Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers – Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilootproject., Brussel: Vias institute.

Op basis van een literatuurstudie bestudeert dit artikel de factoren die verband houden met ongevallen waarbij ambulances betrokken zijn.

- Mulvihill, C., Muir, C., Newstead, S., Jaske, R., & Salmon, P. (2025). To what extent has a systems thinking approach been applied to understand motor vehicle crashes involving ambulances? A systematic review of risk factors and characteristics.



Referentielijst

1. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 37.1.
2. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 37.2.
3. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 37.3.
4. Brandweer Vereniging Vlaanderen. (28 februari 2017). Nota. Aanpassing KB minimale middelen en indeling interventies. Geraadpleegd op 21 maart 2024, van https://www.civieleveiligheid.be/sites/default/files/explorer/Reforme_textes/CA_/nota_bvv_dringende_interventies_minimale_middelen_3.1.pdf
5. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 37.5(b-j).
6. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 37.4.
7. Stallaert, S. (2023). Becommentarieerd wetboek wegverkeer. Mechelen: Wolters Kluwer.
8. Pol. Luik 12 maart 2003, Verkeersrecht, afl. 9-10, 392.
9. Gent 14 november 1989, Verkeersrecht 1990, 170.
10. Antwerpen 12 december 1989, Verkeersrecht 1990, 166.
11. Wegcode, art. 37.5; 59.12; 59.13 en 59.14.
12. Wolters Kluwer. Wegcode geldt niet voor prioritaire voertuigen die dringende opdracht uitvoeren (op enkele verkeersregels na). [Online] z.d. [Citaat van: 17 juli 2024.] <https://www.kluwereasyweb.be/documents/broker-news/202010-broker/20201001-wegcode-code-de-la-route.xml?lang=de>.

13. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 38.
14. Pol.Brussel 11 februari 2000, Verkeersrecht 2001, 65.
15. Koninklijk Besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.
16. European Commission. (2022). Road Safety Thematic Report – Post-impact care. European Road Safety Observatory. Brussel: European Commission, Directorate General for Transport.
17. Høy, A. (2020). Automatic accident notification. The Handbook of Road Safety Measures. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://www.tshandbok.no/del-2/9-foerstehjelp-og-medisinsk-behandling/o16-automatisk-ulykkesvarsling/>.
18. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 2.70.
19. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 9.8.
20. Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Verkeersregels. [Online] 30 augustus 2023. [Citaat van: 10 april 2024.] <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/rijden/wegcode-verkeersregels-en-sancties/verkeersregels#side-anchor-9>.
21. Smets, S. (30 augustus 2023). Alles wat je moet weten over de reddingsstrook. VAB magazine. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://magazine.vab.be/op-weg/mobiliteit/alles-wat-je-moet-weten-over-de-reddingsstrook/#:~:text=De%20bedoeling%20van%20de%20reddingsstrook,nog%20een%20extra%20voertuig%20aankomen>.
22. Agentschap Wegen en Verkeer. Reddingsstrook. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/reddingsstrook>.
23. Verkeerscentrum. (8 augustus 2022). Reddingsstrook verplicht bij file maar nog lang geen reflex. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://www.verkeerscentrum.be/nieuws/reddingsstrook-verplicht-bij-file-maar-nog-lang-geen-reflex>.
24. Agentschap Wegen en Verkeer. (9 januari 2023). Eén op de drie bestuurders weet niet wat reddingsstrook is. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://wegenenverkeer.be/nieuws/e%C3%A9n-op-drie-bestuurders-weet-niet-wat-reddingsstrook>.
25. Agentschap Wegen en Verkeer. (8 januari 2024). Reddingsstrook gekend bij 4 op 5 bestuurders. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://wegenenverkeer.be/nieuws/reddingsstrook-gekend-bij-4-op-5>

bestuurders#:~:text=Agentschap%20Wegen%20en%20Verkeer%20(AWV,een%20realiteit%20op%20de%20weg.

26. Agentschap Wegen en Verkeer. Campagnes. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/campagnes>.
27. Wallonie Sécurité Routière AWSR. (7 maart 2023). C'est la loi, c'est courtois. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://www.awsr.be/campagnes/cest-la-loi-et-cest-courtois/>.
28. Wallonie Sécurité Routière AWSR. Sécurité routière - Règles et bonnes pratiques. Couloir de secours. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://www.awsr.be/securite-routiere/couloir-de-secours/#couloi-fait-chiffres>.
29. ASFINAG. "Lebensrettungsgasse" anlässlich 10 Jahre Rettungsgasse. [Online] [Citaat van: 10 april 2024.] <https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrsmanagement/rettungsgasse/>.
30. European Commission. Cooperative, connected and automated mobility (CCAM). [Online] z.d. [Citaat van: 17 juli 2024.] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/cooperative-connected-and-automated-mobility-ccam_en?prefLang=nl.
31. European Commission. (2016). Study on the Deployment of C-ITS in Europe: Final Report. Framework contract on Impact Assessment and Evaluation Studies in the Field of Transport MOVE/A3/119-2013-Lot N° 5 "Horizontal".
32. Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen. COM(2021) 813 final. 2021/0419 (COD) Straatsburg, 14.12.2021.
33. NordicWay. (n.d.). Emergency Vehicle Warnings, Geraadpleegd op 13 augustus 2024, van <https://www.nordicway.net/flagship/emergency-vehicles>
34. C-Roads. C-roads Czech Republic. Geraadpleegd op 13 augustus 2024, van <https://www.c-roads.eu/deployments/core-members/czech-republic/Partner/project/show/c-roads-czech-republic.html>
35. Algemene Directie Civiele Veiligheid. (13 juli 2017). Nationale feestdag van 21 juli 2017: nieuwigheden van de Civiele Veiligheid. Geraadpleegd op 25 juli 2024, van <https://www.civieleveiligheid.be/nl/pers/nationale-feestdag-van-21-juli-2017-nieuwigheden-van-de-civiele-veiligheid>.
36. Koninklijk besluit van 12 november 2017 houdende vaststelling van de uiterlijke kenmerken van de voertuigen die ingezet worden in de dringende geneeskundige hulpverlening (7 december 2017). Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid. Geraadpleegd op 25 juli 2024, van https://www.civieleveiligheid.be/sites/default/files/2017-11-12kb_xi_kenmerken_voertuigen_dgh_0.pdf.

37. Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen teneinde een hoffelijkheidslicht in te voeren voor vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming (6 juli 2021).
38. De Greef, I., et al. (2024). Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers – Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilootproject. Brussel: Vias institute.
39. Code de la sécurité routière Québec. (1 april 2021). Règlement sur le feu vert clignotant. Geraadpleegd op 25 juli 2024, van <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/C-24.2,%20r.%2025.1>.
40. UK Road Vehicles Lightning Regulations, Regulation 11(2), m. (1 november 1989). Geraadpleegd op 25 juli 2024, van <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1989/1796/regulation/11>
41. Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
42. Weibull, K., Lidestam, B. & Prytz, E. (2022). Potential of Cooperative Intelligent Transport System Services to Mitigate Risk Factors Associated With Emergency Vehicle Accidents. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. 2677. 036119812211194. 10.1177/03611981221119459.
43. Gormley, M., Walsh, T & Fuller, R. (2012). Risks in the driving of emergency service vehicles. The Irish Journal of Psychology, 29:1-2, 7-18, DOI: 10.1080/03033910.2008.10446270.
44. Mulvihill, C., Muir, C., Newstead, S., Jaske, R., & Salmon, P. (2025). To what extent has a systems thinking approach been applied to understand motor vehicle crashes involving ambulances? A systematic review of risk factors and characteristics. Safety Science, Volume 184, 2025, 106754, ISSN 0925-7535, <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2024.106754>.
45. Custalow, C.B. & Gravitz, C.S. (2004). Emergency medical vehicle collisions and potential for preventive intervention. Prehospital Emergency Care, Vol. 8 (2), 175-184. ISSN 1090-3127. doi: 10.1016/s1090-3127(03)00279-x. PMID: 15060853.
46. U.S. Fire Administration - FEMA (2014). Emergency Vehicle Safety Initiative - A study of public safety emergency vehicle and roadway operations. FA-336/February 2014, 160 p.
47. Drucker, C., Gerberich, S.G., Manser, M.P., Alexander, B.H., Church, T.R., Ryan, A.D. & Becic E. (2013). Factors associated with civilian drivers involved in crashes with emergency vehicles, Accident Analysis & Prevention, Vol. 55, 2013, 116-123, ISSN 0001-4575, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.035>.
48. Zawół, A. & Burak, A. (2024). The level of ambulance drivers' knowledge on the rights and responsibilities associated with driving a priority vehicle. Emergency Medical Service. 11. 5-10. 10.36740/EmeMS202401101.

49. Vandael Schreurs, K., Martensen, H., Vandenberghe, R., Vanpee, R., Tourwé, S., Bas, S. & De Roeck M. (2023). La circulation inter-files au Luxembourg - Évaluation ex ante de la légalisation de la circulation inter-files pour les motocyclistes, Bruxelles : institut Vias.
50. Missikpode, C., Peek-Asa, C., Young, T. & Hamann, C. (2018). Does crash risk increase when emergency vehicles are driving with lights and sirens? Accident Analysis & Prevention, Volume 113, 2018, 257-262, ISSN 0001-4575, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.002>.
51. Vandael Schreurs et al. (2023). Battenburg striping – Evaluatiestudie naar de zichtbaarheid en herkenbaarheid van Belgische politievoertuigen, Brussel: Vias institute