

# INHOUDSTAFEL

---

<b>GEBRUIK VAN BLAUWE KNIPPERLICHTEN EN SPECIAAL GELUIDSTOESTEL DOOR PRIVÉZIEKENWAGENS</b>	<b>1</b>
<b>1. SITUATIESCHETS</b>	<b>1</b>
<b>2. METHODOLOGIE</b>	<b>1</b>
<b>3. ANALYSE</b>	<b>1</b>
3.1. Omvang van het probleem -----	1
3.2. Definitie van dringende opdracht -----	1
3.3. Wat zijn prioritaire voertuigen? -----	2
3.4. Welke voorwaarden moeten vervuld zijn om gebruik te maken van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel?-----	2
3.5. Wat is de definitie van een ambulance? -----	2
3.6. Vervoer per ambulance in het kader van de dringende medische interventie -----	3
3.7. Niet-dringend vervoer per ambulance -----	3
3.8. Vaststellings- en vervolgingsbeleid -----	3
3.9. Wat leert men hierover aan de GIP en welke richtlijnen zijn er uitgevaardigd binnen de politiekorpsen van het Brussels gewest? -----	4
<b>4. CONCLUSIES</b>	<b>4</b>
<b>5. AANBEVELINGEN EN PERSPECTIEVEN</b>	<b>5</b>
<b>NOTEN</b>	<b>6</b>

# GEBRUIK VAN BLAUWE KNIPPERLICHTEN EN SPECIAAL GELUIDSTOESTEL DOOR PRIVÉZIEKENWAGENS<sup>1</sup>

## 1. SITUATIESCHETS

Uit een aantal klachten kon het Vast Comité P opmaken dat bepaalde politiediensten, vooral in het Brussels gewest, menen dat privéziekenwagens geen dringende opdrachten uitvoeren en dus geen gebruik mogen maken van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel. Volgens hen kunnen dringende oproepen enkel en alleen worden uitgevoerd door ziekenwagens van de dienst 100.

## 2. METHODOLOGIE

Eerst werd de omvang van het probleem bekeken aan de hand van een aantal statistieken. Nadien werd een analyse gemaakt van de wettelijke bepalingen inzake prioritaire voertuigen allerhande en inzake dringende geneeskundige hulpverlening en niet-dringend vervoer per ambulance. Gezien de beschreven situatie, werd ook nagegaan welke opleiding in dit verband wordt verstrekt aan de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool van Brussel (GIP)<sup>2</sup> en welke interne politierichtlijnen hieromtrent bestaan, om een eventueel oorzakelijk verband te kunnen leggen met de bovenvermelde opvatting die sommige politiediensten hebben over ambulances en dringende opdrachten.

## 3. ANALYSE

### 3.1. OMVANG VAN HET PROBLEEM

Tussen 1 januari 2008 en 31 december 2008 werden bij het parket te Brussel 16 dossiers geopend met betrekking tot inbreuken op de artikelen 37.2<sup>3</sup>, 37.3<sup>4</sup> en 37.4<sup>5</sup> van het Koninklijk besluit van 1 december 1975<sup>6</sup> (n.v.d.r.: deze artikelen handelen over prioritaire voertuigen). Tot op heden werd hieraan het volgende gevolg voorbehouden: (1) voor 6 zaken is er een zittingsdag bepaald voor de politierechtbank, (2) 1 zaak werd beslecht voor de politierechtbank, (3) 6 dossiers werden zonder gevolg geklasseerd aangezien de strafvordering vervallen was door de betaling van een minnelijke schikking, (4) 1 dossier bevindt zich nog in het stadium van het opsporingsonderzoek ingevolge de niet-betaling van de minnelijke schikking voorgesteld door het parket en (5) 2 dossiers werden geseponneerd. Er kan al meteen worden besloten dat het fenomeen eerder een randverschijnsel is, wat niet wegneemt dat het bijzondere aandacht verdient, zeker wanneer men weet dat de controle van een ambulance, al dan niet privé, zeer dramatische gevolgen zou kunnen hebben.

### 3.2. DEFINITIE VAN DRINGENDE OPDRACHT

Vreemd genoeg heeft de wetgever het begrip dringende opdracht niet gedefinieerd. De dringende opdracht wordt alleen maar vermeld in het hiervoor genoemde artikel 37, waar ze tegenover de gewone opdracht wordt geplaatst. Dit betekent dat de bestuurder van een prioritair voertuig *de facto* oordeelt over het dringende karakter van de opdracht die hij dient uit te voeren. Voor het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)<sup>7</sup>, kan de bestuurder van een prioritair voertuig om het dringende karakter van de opdracht te beoordelen best een beroep doen op zijn gezond verstand: een opdracht is dringend als er belangen in het spel zijn die primeren op het normale verloop van het verkeer. In diezelfde gedachtegang wordt in een voorstel tot amendement van de wet tot invoering van een artikel 1bis in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968<sup>8</sup>, de dringende opdracht als volgt omschreven: *“elke verplaatsing bij een dringende verstoring van de openbare orde of bij de preventie van of de hulpverlening bij onmiddellijke of dreigende ernstige lichamelijke of stoffelijke schade, die het belang van het wettelijk geregelde verkeersverloop overstijgt...”*. Tot slot merken we op dat in Nederland de verschillende categorieën van gebruikers van prioritaire voertuigen wettelijk gedefinieerd zijn. Zo wordt daar onder dringende opdracht voor

ambulancediensten verstaan: *“het zich begeven naar de plaats van een ongeval en de spoedtransporten wanneer redelijkerwijze verwacht mag worden dat mensenlevens onmiddellijk en ernstig bedreigd worden”*.<sup>9</sup>

### 3.3. WAT ZIJN PRIORITAIRE VOERTUIGEN?

In de Belgische wetgeving vindt men geen definitie terug van dit type van voertuig. Er worden slechts enkele onderdelen opgesomd waarmee een prioritair voertuig is uitgerust, meer bepaald in artikel 37.1 van de Wegcode, dat stelt dat *“prioritaire voertuigen zijn uitgerust met één of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel”*. Deze onderdelen moeten uiteraard in overeenstemming zijn met de technische reglementering. In de artikelen 28 § 2.1° c) en 43 § 2.3° van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968<sup>10</sup> wordt een opsomming gegeven van de voertuigen die met zulke onderdelen uitgerust mogen zijn. Dit zijn onder meer ziekenwagens en voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100, politievoertuigen, ... en dit zonder enig onderscheid of hiërarchische indeling. Dit wil dus zeggen dat een ziekenwagen, ook een privéziekenwagen (die vanzelfsprekend moet voldoen aan de technische voorschriften), in de zin van artikel 37 (n.v.d.r. d.w.z. met dringende opdracht) net zo prioritair is als een voertuig van een brandweerdienst, de civiele bescherming of de politie. In dit verband merken wij wel op dat, hoewel zij niet voorkomen in de lijst van prioritaire voertuigen, de voertuigen die in dienst van een transplantatiecentrum worden ingezet voor het dringend vervoer van organen of voor de overbrenging van het transplantatieteam wel degelijk moeten worden beschouwd als prioritaire voertuigen en dus van de minister van Mobiliteit en Vervoer (na advies van de minister bevoegd voor Volksgezondheid) de toelating kunnen krijgen om te worden uitgerust met blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel. Dit materiaal mag echter alleen maar worden gebruikt voor opdrachten die verband houden met het voorwerp van de toelating.

### 3.4. WELKE VOORWAARDEN MOETEN VERVULD ZIJN OM GEBRUIK TE MAKEN VAN DE BLAUWE KNIPPERLICHTEN EN HET SPECIAAL GELUIDSTOESTEL?

De voorwaarden zijn opgesomd in de artikelen 37.1, 37.2 en 37.4 van de Wegcode. Ze werden in herinnering gebracht door de minister van Binnenlandse Zaken via een omzendbrief<sup>11</sup> waarin te lezen staat: *“om een dringende opdracht te vervullen, moet het prioritaire voertuig de blauwe knipperlichten gebruiken en mag dit voertuig het speciaal geluidstoestel gebruiken. Om een niet-dringende opdracht uit te voeren, mag het prioritaire voertuig de blauwe knipperlichten gebruiken, maar mag het niet het speciaal geluidstoestel gebruiken”*. Voor het merendeel van de weggebruikers kan deze situatie, terecht, ietwat dubbelzinnig overkomen, want een prioritair voertuig met blauwe knipperlichten aan kan evengoed een dringende opdracht vervullen als een routinetaak. Bijgevolg zou het iedereen veel logischer voorkomen dat de blauwe knipperlichten alleen maar zouden worden gebruikt voor dringende opdrachten, zoals een lid van het BIVV eerder opmerkte. Meer specifiek, volgens artikel 37.4, mag het prioritair voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld, het rood licht voorbijrijden na te zijn gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert. Met andere woorden, om een rood licht voorbij te rijden, moeten er absoluut drie voorwaarden vervuld zijn: (1) het geluidstoestel moet in werking zijn, (2) de bestuurder moet gestopt zijn en (3) de andere weggebruikers mogen niet in gevaar worden gebracht. De bestuurder van een prioritair voertuig heeft dus geen absolute voorrang en mag al helemaal niet naar believen handelen. Hij dient zich te beperken tot de voorrechten<sup>12</sup> hem toegekend krachtens de Wegcode die trouwens strikt worden geïnterpreteerd door de rechters<sup>13</sup>.

### 3.5. WAT IS DE DEFINITIE VAN EEN AMBULANCE?

Artikel 1.68 van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 definieert de ambulance als *“elk motorvoertuig van de categorie M dat bestemd is voor het vervoer van zieken of gewonden en hiertoe een speciale uitrusting heeft. Voertuigen van de categorie M voor dringende medische hulpverlening speciaal uitgerust om een medische ploeg en hun materiaal op de plaats van*

*een ongeval te brengen, worden eveneens als ambulance beschouwd*". Categorie M omvat de voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen<sup>14</sup>. Deze bepaling maakt geen onderscheid tussen een privéziekenwagen en een ziekenwagen voor dringende medische interventie (dienst 100).

### **3.6. VERVOER PER AMBULANCE IN HET KADER VAN DE DRINGENDE MEDISCHE INTERVENTIE**

Vooreerst dient opgemerkt dat hoewel iedereen het normaal vindt dat bijvoorbeeld een brandweerdienst in dit kader werkt, dit veel minder het geval is voor privébedrijven (private ambulancediensten, privéziekenhuizen, Rode Kruis, ...). Toch kunnen deze privépersonen, op voorwaarde dat ze een overeenkomst<sup>15</sup> afsluiten met de Staat en erkenningsnormen naleven, daadwerkelijk meewerken aan de dringende geneeskundige hulpverlening. Het is de minister die Volksgezondheid in zijn portefeuille heeft die deze overeenkomsten afsluit. Maar wat is dringende geneeskundige hulpverlening? Het antwoord hierop is te vinden in de wet van 8 juli 1964<sup>16 17</sup> die de dringende geneeskundige hulpverlening omschrijft en organiseert. Onder dringende geneeskundige hulpverlening wordt verstaan: *"het onmiddellijk verstrekken van aangepaste hulp aan alle personen van wie de gezondheidstoestand ten gevolge van een ongeval, een plotse aandoening of een plotse verwikkeling van een ziekte een dringende tussenkomst vereist na een oproep via het eenvormig oproepstelsel waardoor de hulpverlening, het vervoer en de opvang in een aangepaste ziekenhuisdienst worden verzekerd"*.

Dus een opdracht vervuld in deze context moet automatisch worden beschouwd als een dringende tussenkomst in de zin van artikel 37 van de Wegcode. Zoals duidelijk uit de bepaling blijkt, volstaat een telefoongesprek met de operator van het eenvormig oproepstelsel, anders gezegd de 100, om (indien nodig) het mechanisme van de dringende geneeskundige hulpverlening in werking te stellen, door een ambulance of een spoedarts naar de plaats van oproep te sturen. Met andere woorden, de oproep aan de 100-centrale is de absolute voorwaarde om een ambulance van de dienst 100 of een dringende medische dienstverlening in gang te zetten.

### **3.7. NIET-DRINGEND VERVOER PER AMBULANCE**

Dit gaat over het vervoer van mindervalide patiënten die bijvoorbeeld op weg zijn naar het ziekenhuis, de dokter of die van de ene naar de andere zorginstelling moeten worden overgebracht (consultatie, hospitalisatie, revalidatie, ...). Onder niet-dringend vervoer vallen ook het vervoer tussen ziekenhuizen en het medisch vervoer door een gespecialiseerde ambulance. Voor deze diensten moet worden betaald en deze materie is gemeenschapsbevoegdheid, terwijl de dringende geneeskundige hulpverlening een federale bevoegdheid is. Deze materie wordt dus geregeld via decreten en uitvoeringsbesluiten, althans in theorie want de bepalingen ter zake zijn niet echt uitgediept<sup>18</sup>. Dit gezegd zijnde, kan een niet-dringend vervoer door feitelijke omstandigheden dringend worden (gebruik van blauwe knipperlichten en speciaal geluidstoestel) in de zin van artikel 37 van de Wegcode. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de gezondheidstoestand van een patiënt die van het ene ziekenhuis naar het andere wordt overgebracht plotseling achteruitgaat waardoor deze patiënt opeens meer specifiek moet worden verzorgd binnen een passende infrastructuur. Zoals hierboven al gezegd, indien de privéziekenwagen deel uitmaakt van de dringende geneeskundige hulpverleningsvoorziening, is de bestuurder door het loutere feit van "gevorderd" te zijn door de operator van de 100-centrale bovendien verplicht om de dringende opdracht uit te voeren, waardoor hij *de facto* gebruik mag maken van de blauwe knipperlichten (verplicht) en van het speciaal geluidstoestel (facultatief), en dit onder dezelfde voorwaarden als de politiediensten.

### **3.8. VASTSTELLINGS- EN VERVOLGINGSBELEID**

Het vaststellings- en vervolgingsbeleid werden op elkaar afgestemd door middel van de omzendbrief COL 16 van 6 september 2006 (herzien op 27 augustus 2007) van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep. Deze omzendbrief betreft de verkeersinbreuken gepleegd door bestuurders van prioritaire voertuigen en voertuigen in opdracht en

heeft dus betrekking op het gebruik van alle prioritaire voertuigen, zoals ziekenwagens, brandweerwagens of de burger- en andere auto's van de politie. Naar analogie zijn deze richtlijnen ook van toepassing op de politieagenten in het raam van hun opleiding tot het besturen van een snel voertuig. Voor de details van de voorschriften verwijzen we naar de omzendbrief. Op het terrein rijst wel de prangende en wezenlijke vraag wat de opportuniteit is van een controle door de politie van een ziekenwagen die met blauwe knipperlichten en sirene rijdt? Sommigen kunnen zich allicht voorstellen dat zulke controle sowieso delicaat is want ze kan ongelukkige, zelfs dramatische gevolgen hebben. Bij de minste twijfel over de precaire gezondheidstoestand van de vervoerde persoon zouden de politieambtenaren de ziekenwagen onmiddellijk moeten laten vertrekken. In de meest ernstige gevallen zou het zelfs wenselijk zijn dat de politie de ziekenwagen escorteert en zo de openbare weg vrijmaakt.

Er zou trouwens voorrang kunnen worden gegeven aan controles *a posteriori* voor zover deze werkelijk kunnen worden verricht.

### **3.9. WAT LEERT MEN HIEROVER AAN DE GIP<sup>19</sup> EN WELKE RICHTLIJNEN ZIJN ER UITGEVAARDIGD BINNEN DE POLITIEKORPSEN VAN HET BRUSSELS GEWEST?**

Aan de GIP wordt de wetgeving inzake het wegverkeer en de diverse technische eisen correct gedoceerd. Er wordt gemeld dat er geen definitie van dringende opdracht voorhanden is zonder evenwel te preciseren dat het dringend karakter van de opdracht moet worden beoordeeld op basis van feitelijke omstandigheden. De bepalingen betreffende de dringende geneeskundige hulpverlening, het "niet-dringend" medisch-sanitair vervoer en de problematiek van de privéziekenwagens worden er helemaal niet besproken. Het verbaliseringsbeleid van prioritaire voertuigen behoort tot het programma, hoewel het nog wordt bestudeerd vanuit het oogpunt van een richtlijn van de procureur des Konings te Brussel van 19 oktober 2005<sup>20</sup>. De lesgevers sturen dit wel mondeling bij door de omzendbrief COL 16/2006 van het College van procureurs-generaal te behandelen.

Binnen de politiezones van het Brussels gewest hebben de richtlijnen uitgevaardigd in twee politiezones<sup>21</sup> over het geheel genomen betrekking op: (1) de bepalingen van de artikelen 37.2, 37.3 en 37.4 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975, (2) de bepalingen van de COL 16/2006 van het College van procureurs-generaal, (3) het gebruik van de code 3<sup>22</sup> en (4) het vergemakkelijken van de verplaatsingen van de prioritaire voertuigen van de MIVB en, in geval van twijfel, de mogelijkheid om de reden (opportuniteit) van de verplaatsing te verifiëren bij de diverse dispatchings van de MIVB. In geen enkele richtlijn wordt het begrip dringend omschreven noch wordt er aandacht besteed aan de problematiek van de privéziekenwagens. Alle andere politiezones hebben ter zake geen richtlijnen uitgewerkt. Deze uitspraak gaat echter niet op voor de zone Brussel Hoofdstad/Elsene die geen enkele brief heeft beantwoord die haar in het kader van dit onderzoek werd gestuurd.

## **4. CONCLUSIES**

De slotsom is dat het begrip dringendheid (artikel 37 van de Wegcode) – dat niet wettelijk gedefinieerd is en dat berust op feitelijke omstandigheden die *in concreto* moeten worden beoordeeld – niet mag worden verward met het begrip dringende geneeskundige hulpverlening. Beide begrippen zijn omschreven door afzonderlijke bepalingen en hebben niets gemeen, hoewel ze allebei het gebruik van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel toestaan.

Zich beroepen op de wetgeving inzake niet-dringend medisch-sanitair vervoer om te stellen dat een privéziekenwagen geen dringende opdracht kan vervullen, is bovendien kort door de bocht. Zoals hiervoor aangegeven, zijn het terecht de feitelijke omstandigheden die bepalen of een opdracht al dan niet dringend is. Het is dan ook, zoals sommige politieambtenaren doen, fout om te beweren dat een privéziekenwagen geen dringende opdrachten kan uitvoeren in de zin van artikel 37 van de Wegcode. Bovendien kan een privéziekenwagen (mits overeenkomst) worden ingezet in het kader van de dringende geneeskundige hulpverlening, waardoor de ambulanciers, zodra ze gevorderd zijn, verplicht zijn een dringende opdracht te vervullen. De onduidelijkheid die sommigen ervaren, zou het gevolg kunnen zijn van het gebrek aan

informatie of opleiding over de nuances omvat in de begrippen dringendheid, dringende geneeskundige hulpverlening en niet-dringend medisch-sanitair vervoer. In ieder geval zijn deze materies onvoldoende geëxpliciteerd om correct en eenduidig te worden begrepen.

Bovendien vergemakkelijkt de verscheidenheid, zelfs het gebrek aan gemeenschappelijke en gewestelijke voorschriften inzake niet-dringend medisch-sanitair vervoer de taak van de ambulanciers niet. Om dit te illustreren, beeldt u zich best in wat er gebeurt wanneer een patiënt van een ziekenhuis in de Duitstalige gemeenschap moet worden vervoerd naar een Brussels ziekenhuis of omgekeerd.

## **5. AANBEVELINGEN EN PERSPECTIEVEN**

Het ware wenselijk dat de wetgever, louter voor de veiligheid, het begrip dringendheid definieert. Hoewel dit geen specifieke politionele aangelegenheid is, zou het niet-dringend medisch-sanitair vervoer bovendien, naargelang van het grondgebied waarop het betrekking heeft, (beter) moeten worden omschreven en geharmoniseerd. En indien de wetgever overweegt om deze preciseringen daadwerkelijk aan te brengen, is het de moeite waard om ook rekening te houden met de verbeterpunten waarop het BIVV heeft gewezen in zijn bijdragen over prioritaire voertuigen in Via Secura<sup>23</sup> en Het Politiejournaal<sup>24</sup>.

Tot slot zouden de directie van de opleiding en de politiechefs er respectievelijk op moeten toezien dat de *supra* uitgewerkte begrippen worden onderwezen en verspreid teneinde elk misverstand in de toekomst te vermijden.

## NOTEN

---

- 1 Dossier nr. 94066/2007.
- 2 Overeenkomstig het voorstel geformuleerd in verslag 94066/2007.
- 3 De blauwe knipperlichten moeten gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert. Ze mogen gebruikt worden bij de uitvoering van elke andere opdracht.
- 4 Het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert.
- 5 Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.
- 6 Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
- 7 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, “Prioritaire voertuigen mogen niet zomaar alles!”, in *Via Securura* nr. 77, Tijdschrift 3/2008, p. 12-15.
- 8 Voorstel van de heren D’HOOGHE en CALUWÉ van 8 januari 2003, Belgische Senaat, Zittingsperiode 2002-2003, nr. 2-1402/2.
- 9 Idem noot 7.
- 10 Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (B.S. 28 maart 1968).
- 11 Niet-gepubliceerde ministeriële omzendbrief van 19 mei 2004.
- 12 Die trouwens slechts uitzonderingen zijn op algemene principes. Voor meer details, zie Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, “Prioritaire voertuigen mogen niet zomaar alles!”, in *Via Securura* nr. 77, Tijdschrift 3/2008, p. 12-15 en Delphine BROGNEZ, “Prioritaire voertuigen: de wetgeving onder de loep”, in *Het Politiejournaal* – nr. 7 – september 2008, p. 7-10.
- 13 VAN RAEMDONCK, K., “Voorrechten voor prioritaire voertuigen: geen vrijbrief voor stuntpiloten”, in *Vigiles – Tijdschrift voor politierecht*, 1998, nr. 5, p. 15-26.
- 14 Artikel 1.1. van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968.
- 15 Artikel 3bis. Deze overeenkomst heeft enkel betrekking op privédiensten/personen.
- 16 B.S. 25 juli 1964.
- 17 Volledigheidshalve melden wij dat deze materie een federale bevoegdheid is en moet worden geplaatst tegenover het “niet-dringend” medisch-sanitair vervoer dat tot de bevoegdheid van de gemeenschappen behoort. Dit is immers een persoonsgebonden materie.
- 18 Om hierover meer te vernemen, zie voor de Vlaamse Gemeenschap het decreet van 30 april 2004 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer (B.S. 22 juni 2004) en zijn uitvoeringsbesluit van 17 maart 2006 (B.S. 6 april 2006). Voor het Waalse Gewest zie het decreet van 29 april 2004 betreffende de organisatie van het medisch-sanitair vervoer en twee ministeriële besluiten (van 26 oktober 2006, B.S. 14 december 2006 en van 10 juni 2008, B.S. 26 september 2008). Ze hebben betrekking op de normen voor de opleiding van ambulanciers-EHBO’ers. Op het niveau van de Franse Gemeenschapscommissie (COCOF), zijnde het Franstalige deel van het Brussels gewest, is er ter zake geen wetgeving. Voor de Duitstalige Gemeenschap tot slot, zie het decreet van 4 juni 2007 betreffende het niet-dringend ziekenvervoer (B.S. 7 augustus 2007).
- 19 Gewestelijke en Intercommunale Politie-school van Brussel.
- 20 Waarvan de voorschriften nagenoeg identiek zijn aan de omzendbrief COL 16/2006.
- 21 Politiezones Zuid en Montgomery.
- 22 Niet-officiële benaming gebruikt door de politiediensten om het gebruik van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel door een prioritaire voertuig aan te duiden.

- 
- 23** Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, “Prioritaire voertuigen mogen niet zomaar alles!”, in *Via Secura* nr. 77, Tijdschrift 3/2008, p. 12-15.
- 24** Delphine BROGNEZ, “Prioritaire voertuigen: de wetgeving onder de loep”, in *Het Politiejournaal* – nr. 7 – september 2008, p. 7-10.