NIPV
Nederlands
Instituut
Publieke
Veiligheid

Gebruik van optische en geluids-signalen in België en Duitsland door Nederlandse hulpdiensten



Nederlandse Academie voor
Crsisisbeheersing en Brandweerzorg
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.nipv.nl
info@nipv.nl
088 274 74 00

Colofon

© Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), 2026

Auteur(s)	C. Mertens, namens het afstemmingsoverleg voorrangsvoertuigen P. Verhage, namens het afstemmingsoverleg voorrangsvoertuigen
Opdrachtgever	NIPV, Platform Voorrangsvoertuigen
Contactpersoon	P. Verhage
Met dank aan	Belgische politie
Datum	18 november 2026
Foto cover	Marcel van Saltbommel

Wij hechten veel belang aan kennisdeling. Delen uit deze publicatie mogen dan ook worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding.

Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid is bij wet vastgelegd onder de naam Instituut Fysieke Veiligheid.

Inhoud

	Inleiding	**4**
1	**België**	**5**
1.1	Welke diensten mogen OGS voeren in België?	5
1.2	Aandachtspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in België	5
2	**Duitsland**	**7**
2.1	Welke diensten mogen OGS voeren in Duitsland?	7
2.2	Aandachtspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in Duitsland	7
	Bijlagen	**9**
	Bijlage 1. Achtergrondinformatie België	**9**
	Bijlage 2. Achtergrondinformatie Duitsland	**18**
	Bijlage 3. Nederlandse meldkamers	**23**

Inleiding

In de Nederlandse wetgeving (artikel 30b van het RVV 1990) is geregeld dat Belgische en Duitse voorrangsvoertuigen in Nederland de signalen mogen voeren die in hun eigen land zijn voorgeschreven. Voor Nederlandse voorrangsvoertuigen is dit in België en Duitsland niet op dezelfde wijze generiek geregeld. Deze publicatie beschrijft welke regels in België en Duitsland gelden voor Nederlandse voorrangsvoertuigen.

Nederlandse hulpdiensten maken in het België en Duitsland gebruik van optische en geluidssignalen in het kader van drie situaties:

1. Grensoverschrijdende hulpverlening (op verzoek van België of Duitsland);
2. Om een incident in Nederland te kunnen bereiken zonder tegen het verkeer in te rijden (veiligste route)[1];
3. Om sneller ter plaatse te kunnen zijn bij een incident in Nederland (snelste route).

De hulpdiensten moeten zich houden aan de geldende wettelijke verkeers- en gedragsregels van het land waarin zij rijden. Voor de verkeersveiligheid en in het kader van aansprakelijkheid is het belangrijk dat Nederlandse voorrangsvoertuigbestuurders in de grensstreek bekend zijn met deze regels. Deze wijken op een paar punten af van de Nederlandse regels.

Uitgangspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen

De voorschriften uit het Belgische Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975 (Wegcode)[2], de Strassenverkehrsordnung (Duits Verkeersreglement)[3] en het Blaulichterlass Nordrhein-Westfalen[4] komen vrijwel overeen met die in de Wegenverkeerswet 1994[5], het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990[6] en de Brancherichtlijnen Optische en Geluidssignalen.

Omdat de Nederlandse brancherichtlijnen de Belgische en Duitse voorschriften grotendeels afdekken en bovendien concretere voorschriften geven, wordt aanbevolen om deze als uitgangspunt te gebruiken. Daarbij staat steeds voorop dat onnodige hinder, gevaar en/of schade voor andere weggebruikers wordt voorkomen.

De achtergrond en onderbouwing van de aandachtspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in België en Duitsland zijn opgenomen in de bijlagen.

[1] Denk bijvoorbeeld aan een incident op de A67 in Nederland in de verkeersrichting België-Nederland, waarvoor de snelste en veiligste optie is in België de oprit nemen en dan met het verkeer mee naar het incident rijden.
[2] https://www.wegcode.be/nl
[3] https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
[4] https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=3061
[5] https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/
[6] https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/

1 België

1.1 Welke diensten mogen OGS voeren in België?

Nederlandse brandweer- en spoedeisende medische hulpverleningsvoertuigen mogen in België met optische en geluidssignalen rijden bij het uitvoeren van een dringende taak op basis van de Belgische Wegcode.

Voor politiesamenwerking is een Benelux-verdrag opgesteld op basis waarvan grensoverschrijdend optreden is toegestaan, onder de voorwaarde dat dit onmiddellijk óf zo spoedig mogelijk bij het overschrijden van de grens wordt gemeld aan de bevoegde dienst van het gastland.

Rijkswaterstaat mag zich na toestemming van de Belgische collega's in het grensgebied verplaatsen over de vluchtstrook (pechstrook), gebruikmakend van een of twee oranje knipperlichten. Hierbij moet de veiligheid van het verkeer onder alle omstandigheden worden gewaarborgd.

Alle andere in Nederland aangewezen diensten hebben geen toestemming om in België met optische en geluidssignalen te rijden.

Misbruik van het voeren van optische en geluidssignalen is strafbaar.

1.2 Aandachtspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in België

Algemeen

> Vraag voor het gebruik van optische en geluidssignalen toestemming van de Nederlandse meldkamer. Laat de centralist toestemming vragen aan de Belgische noodcentrale 112 van het gebied waar met de signalen wordt gereden (zie bijlage 1).[7]
> Houd je aan de voor jouw dienst geldende Nederlandse Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen.
> Voer altijd zowel optische als geluidssignalen.
> Voorkom onnodige hinder of gevaar voor andere weggebruikers.

Overschrijden van de maximumsnelheid

> Stem je snelheid af op de weg-, verkeers- en weersomstandigheden.
> Hanteer de maximale overschrijdingen uit de brancherichtlijn als bovengrens.

[7] Binnen het EMRIC-samenwerkingsverband (Euregio Maas-Rijn Incidentenbestrijding en Crisisbeheersing) geldt de afspraak dat de meldkamer wordt geïnformeerd wanneer met optische en geluidssignalen via het grondgebied van een buitenlandse partner wordt gereden.

Rijden door rood licht

> Rijd met een gematigde snelheid conform de brancherichtlijn.
> Zonder gevaar voor andere weggebruikers.

Plaats op de (snel)weg

> Rijd bij file op de ‘reddingsstrook’ (tussen rijstrook 1 en rijstrook 2).

2 Duitsland

2.1 Welke diensten mogen OGS voeren in Duitsland?

Reddingsdiensten mogen op basis van § 38 van de Strassenverkehrsordnung (StVO) blauwe zwaailichten en sirene voeren en zijn op basis van § 35 vrijgesteld van de bepalingen van deze verordening indien de grootste spoed vereist is om mensenlevens te redden of ernstige schade aan de gezondheid te voorkomen.

Volgens regelgeving van de deelstaat Noordrijn-Westfalen mogen voertuigen "*der Feuerwehren und Einrichtungen zur Gefahrenabwehr sowie des Rettunsdienstes*" niet alleen op aanvraag van de Duitse hulpverleningsdiensten bijstand komen verlenen en daarbij optische en geluidssignalen voeren maar ook voor een snellere weg naar een bestemming in Nederland.[8] Alle andere in Nederland aangewezen diensten hebben geen toestemming om in Nordrhein-Westfalen met optische en geluidssignalen te rijden.

De deelstaat Niedersachsen heeft een dergelijke regeling niet. De brandweer en de diensten voor spoedeisende medische hulpverlening mogen alleen op verzoek grensoverschrijdende bijstand verlenen met voorrangsvoertuigen.

Politievoertuigen mogen op Duits grondgebied gebruikmaken van optische en geluidssignalen. De Duitse autoriteiten moeten hier wel van op de hoogte worden gesteld.[9]

Rijkswaterstaat mag zich na toestemming van de Duitse collega's in het grensgebied verplaatsen over de vluchtstrook of reddingsstrook, gebruikmakend van geel zwaai- of knipperlicht. Hierbij moet met gematigde snelheid worden gereden.

Alle andere in Nederland aangewezen diensten hebben geen toestemming om in Duitsland met optische en geluidssignalen te rijden.

2.2 Aandachtspunten voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in Duitsland

Algemeen

> Vraag voor het gebruik van optische en geluidssignalen toestemming van de Nederlandse meldkamer. Vraag de centralist de meldkamer (Leitstelle) te informeren van het gebied waar met de signalen wordt gereden.[10]

[8] Artikel 1.3 Blaulichterlass NRW (2004), Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, *Sonderrechte gemäß § 35 StVO für niederländische und belgische Einsatzfahrzeuge … im Transit Deutschland durchqueren*, 27 mei 2026, en: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, *Schneller im Einsatz: Nordrhein-Westfalen erleichtert Durchfahrt für niederländische und belgische Rettungskräfte*, 8 juni 2026, geraadpleegd via: https://www.land.nrw/pressemitteilung/schneller-im-einsatz-nordrhein-westfalen-erleichtert-durchfahrt-fuer

[9] *Kamerstukken II 2005/06*, 30 407, nr. 3. Geraadpleegd via: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30407-3.html

[10] Binnen het EMRIC-samenwerkingsverband (Euregio Maas-Rijn Incidentenbestrijding en Crisisbeheersing) geldt de afspraak dat de meldkamer wordt geïnformeerd wanneer met optische en geluidssignalen via het grondgebied van een buitenlandse partner wordt gereden.

> Houd je aan de voor jouw dienst geldende Nederlandse Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen.
> Voer altijd zowel optische als geluidssignalen.
> Voorkom onnodige hinder of gevaar voor andere weggebruikers.

Overschrijden van de maximumsnelheid

> Stem je snelheid af op de weg-, verkeers- en weersomstandigheden.

Rijden door rood licht

> Zorg dat je tijdig kunt stoppen.

Tegen het verkeer inrijden

> Doe dit alleen bij een dringende taak en breng andere verkeersdeelnemers niet in gevaar.

Plaats op de weg bij file

> Rijd op de ‘Rettungsgasse’ (tussen rijstrook 1 en rijstrook 2) en niet op de vluchtstrook.

Bijlagen

Bijlage 1. Achtergrondinformatie België

Nederlandse voorrangsvoertuigen van de politie, de brandweer en diensten voor spoedeisende medische hulpverlening mogen in België met optische en akoestische signalen rijden volgens:

> Het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975 ('Wegcode' genoemd), artikel 37 lid b en c[11], en:
> Het Benelux-verdrag aangaande grensoverschrijdend politieoptreden.

De Nederlandse Tweede Kamer heeft geconcludeerd dat er in België geen juridische beletselen zijn voor het gebruik van optische en geluidssignalen door Nederlandse hulpverleningsvoertuigen.[12]

De voorschriften in de Belgische Wegcode komen grotendeels overeen met die in de Wegenverkeerswet 1994[13], het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990[14] en de Brancherichtlijnen Optische en Geluidssignalen[15].

Voor zover de Belgische regels verdergaande bevoegdheden toekennen aan prioritaire voertuigen, is het advies hier geen gebruik van te maken, maar de gedragscode te hanteren zoals deze is opgenomen in de voor de betreffende dienst van toepassing zijnde Nederlandse brancherichtlijn. De voorrangsvoertuigbestuurders zijn immers opgeleid en vakbekwaam voor het rijden conform de betreffende Nederlandse brancherichtlijn.

Uiteraard blijven de overige bepalingen in de Brancherichtlijnen Optische en Geluidssignalen van de brandweer, politie en spoedeisende medische hulpdiensten ten aanzien van bijvoorbeeld het voertuig, de toestemming van de meldkamer, het vereiste van een dringende taak, de opleiding, bevoegdheid en vakbekwaamheid van chauffeurs van toepassing.

[11] https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu#sysdpckoc3
[12] *Kamerstukken II, 2000/2001*, 27 556, nr. 2, p. 6 geraadpleegd via: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27556-2.html)
[13] https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/
[14] https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/
[15] https://nipv.nl/onderzoek/platform-voorrangsvoertuigen/brancherichtlijnen/

Wegcode[16]

Artikel 2. Bepalingen
2.70. “Reddingsstrook”: de vrije ruimte tussen twee rijstroken in een file die mag gebruikt worden door de prioritaire voertuigen zoals bedoeld in artikel 37 wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.

Artikel 7. Algemene gedragsregels voor de weggebruikers
7.2 De weggebruikers moeten zich zo gedragen op de openbare weg dat ze geen hinder of gevaar veroorzaken voor de andere weggebruikers, hierin begrepen het personeel dat aan het werk is voor het onderhoud van de wegen en de uitrusting langs de weg, de diensten voor toezicht en de prioritaire voertuigen.

Artikel 9. Plaats van de bestuurders op de openbare weg
9.7. Het is verboden op de pechstrook te rijden behalve:
1° voor de prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren;

9.8. In geval van filevorming vormen bestuurders een reddingsstrook als bedoeld in artikel 2.70:
1° wanneer de openbare weg een rijbaan omvat die bestaat uit twee rijstroken begeven de bestuurders op de linkerrijstrook zich uiterst links en de bestuurders op de rechterrijstrook zich uiterst rechts zodat tussen hen een reddingsstrook ontstaat;
2° wanneer de openbare weg een rijbaan omvat die bestaat uit meer dan twee rijstroken begeven de bestuurders op de linkerrijstrook zich uiterst links en begeven de bestuurders op de andere rijstroken zich naar rechts zodat naast de linkerrijstrook een reddingsstrook ontstaat.

Artikel 37. Prioritaire voertuigen
37.1. Prioritaire voertuigen zijn uitgerust met één of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

37.2. De blauwe knipperlichten moeten gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert. Ze mogen gebruikt worden bij de uitvoering van een andere opdracht, alleen wanneer de aard van de opdracht het rechtvaardigt.

37.3. Het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert.

37.4. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden met een gematigde snelheid en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

37.5. De bestuurder van een prioritair voertuig dat een dringende opdracht uitvoert hoeft dit reglement niet na te leven met uitzondering van de artikelen 4, 8.4, 16.4, 20, 24, eerste lid, 3°, 35, 36, 37, 44.1, vierde en vijfde lid en 59.1, indien het gaat om:

[16] https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/article.pl?language=nl&lg_txt=N&type=&sort=&numac_search=1975120109&cn_search=1975120131&caller=SUM&&view_numac=1975120109nx1975120131nx1975120109nx1975120131n of https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu

b) een bestuurder van een voertuig voor dringende medische hulpverlening;
c) een bestuurder van een brandweervoertuig;
[Dat betekent bijvoorbeeld dat deze zich niet hoeft houden aan verkeersborden, over doorlopende witte lijnen mag rijden, rechts mag inhalen, enz. zolang het veilig kan. Wel moeten voorrangsvoertuigen zich houden aan de volgende artikelen:
4. Men moet de bevelen van bevoegde personen opvolgen en een identiteitskaart kunnen tonen bij een verkeersongeval.
8.4 Tijdens het rijden mag de bestuurder alleen een mobiel elektronisch apparaat met een scherm gebruiken als dat in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is.
16.4 De bestuurder moet zich ervan verzekeren dat hij zonder gevaar links kan inhalen.
20. Bij spoorwegen en overwegen moet voorzichtig worden gereden.
24. eerste lid, 3° Stilstaan en parkeren op overwegen is niet toegestaan.
36. Bestuurders en passagiers van motorfietsen moeten een valhelm en beschermende kleding dragen.
44.1 Inzittenden van een voorrangsvoertuig moeten een veiligheidsgordel dragen.]

Artikel 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken
Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen.

Artikel 59. Allerhande bepalingen
59.1. Elke persoon die meer dan 15 jaar oud is moet zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek naar aanleiding van een overtreding op de politie van het wegverkeer of van een verkeersongeval.
59.13. De bepalingen van artikel 11 (reguliere snelheidsbeperkingen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op autosnelwege) en artikel 22quater (zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u) gelden niet voor de voertuigen gebruikt door bevoegde personen noch voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt.

Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkriik der Nederlanden inzake politiesamenwerking[17]

De politiesamenwerking betreft grensoverschrijdende opsporing, grensoverschrijdende achtervolging, uitwisseling van informatie met inbegrip van het verlenen van een ruimere toegang tot elkaars politiedatabanken.

Artikel 19. Optreden op eigen initiatief
4. Indien het vanwege de spoedeisendheid van de situatie noodzakelijk is om op te treden op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij, kunnen de ambtenaren van de zendstaat dit optreden in de grensstreek aanvangen zonder voorafgaand verzoek.

[17] https://www.benelux.int/files/3315/3606/8826/2018-07-23_Verdrag_Politie_NL-FR.pdf

5. Van een spoedeisende situatie als bedoeld in het eerste lid is sprake indien optreden noodzakelijk is om een acuut gevaar voor lijf, leden, goederen of gezondheid af te wenden dan wel een ernstige verstoring van de openbare orde en veiligheid te voorkomen, en de ambtenaren van de gaststaat niet tijdig ter plaatse kunnen zijn.
6. De in het eerste lid bedoelde grensoverschrijding is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat ze onmiddellijk bij het overschrijden van de grens wordt gemeld aan de bevoegde dienst van de gaststaat.
7. De bevoegde dienst van de gaststaat bevestigt deze melding onverwijld en verstrekt daarbij aan de zendstaat alle informatie die noodzakelijk is ter voorkoming van een eventuele doorkruising van een optreden van de gaststaat.
8. Wanneer de ambtenaren van de gaststaat ter plaatse komen, kunnen zij de ambtenaren van de zendstaat verzoeken hen verder bijstand te verlenen bij de afhandeling van het incident.
9. Indien er zich tijdens een grensoverschrijdend optreden of een grensoverschrijdende aanwezigheid een spoedeisende situatie als bedoeld in het tweede lid voordoet, kan de ambtenaar van de zendstaat overeenkomstig dit artikel optreden op het grondgebied van de gaststaat, ook buiten de grensstreek, op voorwaarde dat dit onmiddellijk gemeld wordt aan de bevoegde diensten van de gaststaat.

Artikel 21. Grensoverschrijdende achtervolging

1. Ambtenaren van een Verdragsluitende Partij die in hun eigen land een persoon achtervolgen, kunnen de achtervolging op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij zonder voorafgaande toestemming van laatstgenoemde Verdragsluitende Partij over de grens voortzetten zonder enige in afstand noch in tijd uitgedrukte beperking, wanneer de bevoegde diensten van de gaststaat wegens het spoedeisende karakter van het optreden niet vooraf kunnen worden gewaarschuwd of deze niet tijdig ter plaatse kunnen zijn om de achtervolging over te nemen

Brief Federale Politie – directie Wegpolitie d.d. 8 juli 2014

Punt 2.
In alle gevallen waarin Rijkswaterstaat het noodzakelijk acht om gebruik te maken van een pechstrook op Belgisch grondgebied op het Nederlands autosnelwegennet dient zij voorafgaand een melding te maken aan het Communicatiecentrum van respectievelijk Federale Wegpolitie Antwerpen, Limburg en Liège.

Het Communicatiecentrum zal hierna oordelen om de wegeninspecteurs van Rijkswaterstaat al of niet op te roepen. In het positieve geval kunnen de weginspecteurs van Rijkwaterstaat wettig de pechstrook gebruiken om zich naar het incident te verplaatsen. Daarbij moeten de voertuigen verplicht gebruik maken van 1 of 2 oranje knipperlichten.

Punt 5.
De veiligheid van het verkeer dient onder alle omstandigheden te worden gewaarborgd.

Punt 6.
De oproeping geldt enkel voor het strikt noodzakelijke traject tussen de Nederlandse grens en de het eerst bruikbare op- en afrittencomplex op Belgisch grondgebied om terug richting Nederland te keren.

Verschillen België - Nederland

In de Belgische Wegcode wordt gesproken over ‘dringende opdracht’, die in de Wegcode niet verder gespecificeerd wordt.

Voor wat betreft de brandweer heeft de Brandweer Vereniging Vlaanderen (BVV) in 2017 in een intern document een voorstel gedaan voor de beschrijving van dringende en niet-dringende interventies.
Als dringende interventies – prio 1 worden gezien: levensbedreigende situaties zoals branden, explosies, of beknellingen waar tijd cruciaal is voor reddingsacties.[18] Deze beschrijving komt overeen met de Nederlandse beschrijving van prio 1 voor de brandweer.[19] De operator van de noodcentrale 112 bepaalt de prioriteit.[20]

Voor wat betreft de medische hulpverlening wordt de triage beschreven in de Belgische Handeling voor de medische regulatie (BHMR; 2025).[21] Hierin wordt vermeld dat de triage en regulatie worden uitgevoerd door operatoren van de noodcentrales 112, die specifiek zijn opgeleid in het gebruik van het BHMR. Hoogdringend wordt in de BHMR gedefinieerd als: “elke aandoening of situatie die levens- of orgaanbedreigend is, snel medisch ingrijpen vereist en waarbij de tijd cruciaal is. In dergelijke gevallen neemt de mortaliteit of morbiditeit per minuut toe. Dit omvat aandoeningen zoals hartstilstand, acute ademnood, massale bloeding, beroerte en acuut coronair syndroom. Deze term dekt de urgentieniveaus 1 tot en met 3 in het BHMR.” (MUG 1 = Onmiddellijk levens- of orgaanbedreigend; hoogste prioriteit; MUG 2 = Mogelijk levens- of orgaanbedreigend, toestand die urgente medische bijstand vraagt; PIT 3 = Kan op korte termijn evolueren naar levens- of orgaanbedreigend, toestand die urgente medische bijstand binnen een gekend protocol vraagt). Deze beschrijving komt overeen met de Nederlandse urgentie-indeling ambulancezorg A0, A1 en A2.[22]

---

[18] Briefing Prioritaire voertuigen (Vias Institute, 2025), geraadpleegd via: https://www.vias.be/publications/Briefing%20-%20Prioritaire%20voertuigen/Briefing%20-%20Prioritaire%20voertuigen.pdf.
Tekst is gebaseerd op de NOTA Aanpassing KB minimale middelen + indeling interventies (Brandweer Vereniging Vlaanderen, 2017):
“Alle interventies waar mensen en/of brandweerpersoneel in gevaar zijn of dreigen in gevaar te komen en waarbij de factor tijd beslissend kan zijn om levensreddende acties te kunnen stellen en/of uitbreiding van het incident te voorkomen. Voorbeelden: brand, ontploffing, instorting, gevaarlijke stoffen, beklemde personen, Dringende Geneeskundige Hulpverlening, … De opdrachten/interventietypes die ressorteren onder ‘dringende interventie – prio 1’ rechtvaardigen een prioritaire uitruk om de bovenstaande doelstelling te verzekeren. Het prioritair aanrijden laat toe dat bij moeilijke verkeerssituaties de nodige faciliteiten kunnen aangewend worden om een vlotte doorgang in het verkeer te verkrijgen (o.m. het rood licht voorbijrijden, gebruik van verharde tram- en busbeddingen, pechstrook, …). Aangezien er mogelijk levensbedreigende situaties voorkomen en/of uitbreiding dient voorkomen te worden bij dergelijke interventietypes, wordt een verhoogde snelheid van het prioritair aanrijden bij ‘dringende interventies – prio 1’ toegelaten.” Zie https://www.civieleveiligheid.be/sites/default/files/explorer/Reforme_textes/CA_/nota_bvv_dringende_interventies_minimale_middelen_3.1.pdf

[19] Prio 1: Melding waarbij er sprake is van de noodzaak om zo snel mogelijk ter plaatse te gaan en waarbij sprake is van een dringende taak, dat wil zeggen een uitruk naar brand(gevaar), (water)ongevallen of incidenten met gevaarlijke stoffen waarbij er redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is dat één of meerdere van onderstaande omstandigheden zich voordoen: een mens acuut gevaar loopt, er door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving ontstaat en/of er aanzienlijke maatschappelijke of milieuschade ontstaat. Zie https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/20161013-BRWNL-IFV-Brancherichtlijn-OGS-brandweer.pdf

[20] Belgische handleiding voor brandweerregulatie (Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, 2020), zie https://www.reformesecuritecivile.be/sites/default/files/explorer/partie_112/spf_handleiding_brandweer_interactief_2de-editie-05-2020.pdf

[21] https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/bhmr_112-1733_nl_definitief_ondertekend.pdf

[22] Dringende taak: De toestand van de patiënt is levensbedreigend, dat wil zeggen er is een ernstig vermoeden van een levensbedreigende toestand van de patiënt of er moet worden voorkomen dat de patiënt terechtkomt in een levensbedreigende toestand of ter voorkoming van (ernstige) invaliditeit of ernstige gezondheidsschade. Zie https://www.ambulancezorg.nl/static/upload/raw/e921c290-07fb-442f-8ba3-6d3e45aeecb4/Brancherichtlijn+Optische+en+geluidssignalen+smh+2023.TLP-Wit.pdf

In België zijn geluidssignalen niet in alle gevallen verplicht, terwijl in Nederland bij een prio 1 rit met optische én geluidssignalen gereden moet worden. Advies is daarom in België, net als in Nederland, alleen prio 1 te rijden als zowel optische als geluidssignalen worden gevoerd.

Daarnaast is in België de maximum overschrijding van de toegestane maximumsnelheid niet begrensd. De toegestane maximumsnelheid mag alleen overschreden worden indien en voor zover de omstandigheden van de weg, het verkeer en het weer dit toelaten. Advies is daarom bij prio 1 ritten de overschrijdingen van de brancherichtlijn als maximum aan te houden.

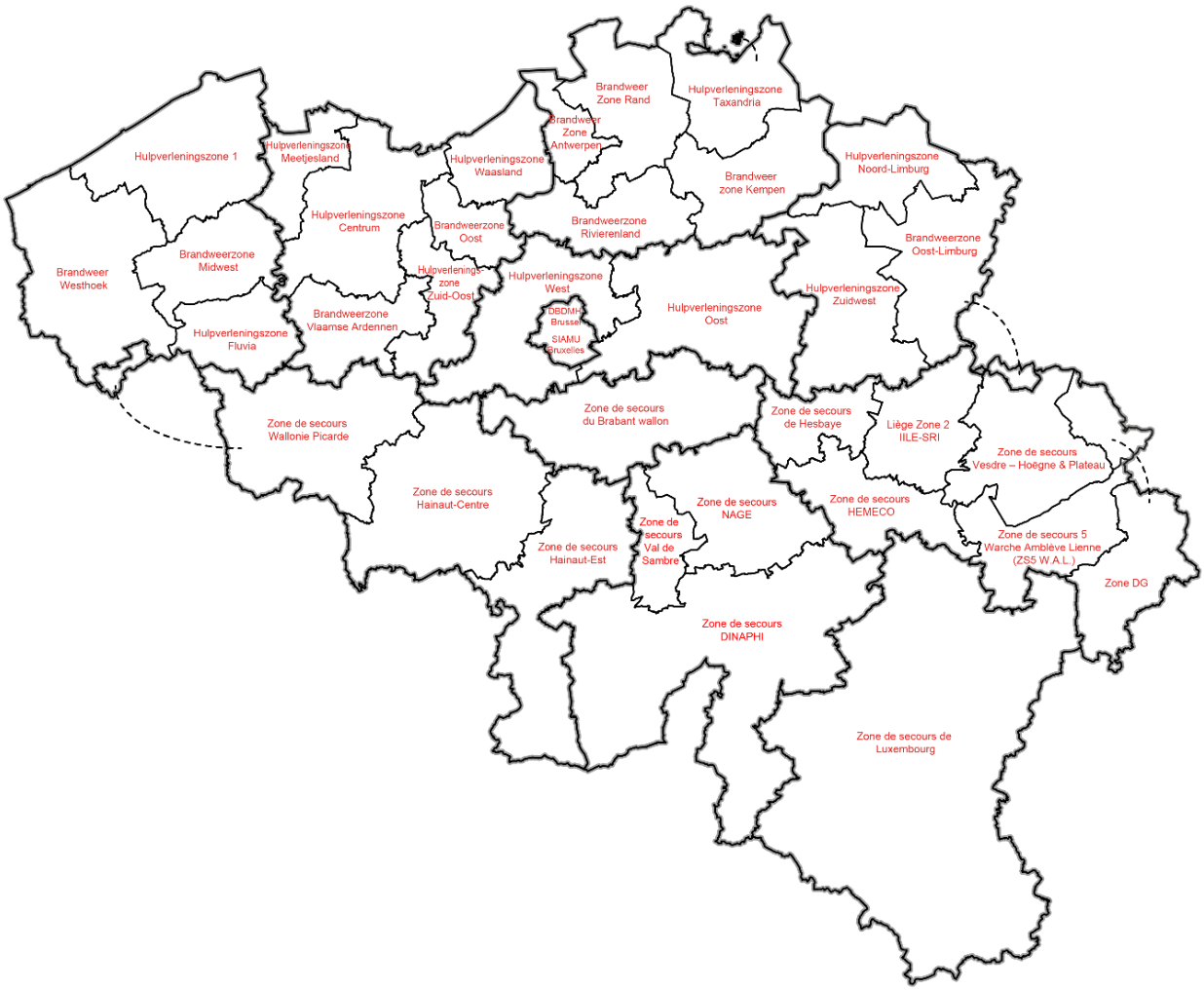
Verder wordt in België bij een file door bestuurders een reddingsstrook gevormd waar voorrangsvoertuigen bij een dringende opdracht gebruik van mogen maken.

Basis van de Belgische verkeersregelgeving is het voorkómen van het hinderen of in gevaar brengen van andere weggebruikers.

Noodcentrales

In België nemen noodcentrales (meldkamers) de oproepen aan voor de brandweer en medische hulpdiensten. Met uitzondering van Waals-Brabant heeft iedere provincie en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn eigen Noodcentrale (NC 112). De NC's 112 liggen in de provinciehoofdstad. In de grensregio's gaat het om de volgende NC's.

Nederlandse veiligheidsregio/ RAV-regio's	Nederlandse meldkamer	Belgische hulpverlenings-/ brandweerzone	Belgische provincie	Belgische NC 112
Zeeland	Meldkamer Zeeland-West-Brabant (Bergen op Zoom)	Hulpverleningszone 1	West-Vlaanderen	Brugge
		Hulpverleningszone Meetjesland Hulpverleningszone Centrum Hulpverleningszone Waasland	Oost-Vlaanderen	Gent
Midden- en West-Brabant	Meldkamer Zeeland-West-Brabant (Bergen op Zoom)	Brandweerzone Antwerpen Brandweerzone Rand Hulpverleningszone Taxandria	Antwerpen	Antwerpen
Brabant-Zuidoost	Meldkamer Oost-Brabant (Den Bosch)	Brandweerzone Kempen	Antwerpen	Antwerpen
		Hulpverleningszone Noord-Limburg	Limburg	Hasselt
Limburg-Noord	Meldkamer Limburg (Maastricht)	Hulpverleningszone Noord-Limburg	Limburg	Hasselt
		Brandweerzone Oost-Limburg	Limburg	Hasselt
Zuid-Limburg	Meldkamer Limburg (Maastricht)	Brandweerzone Oost-Limburg	Limburg	Hasselt
		Liège Zone 2 IILE-SRI	Liège	Liège
		Zone de secours Vesdre - Hoëgne & Plateau	Liège	Liège



Figuur 1. Belgische hulpverleningszones



Figuur 2. Belgische noodcentrales 112

Bijlage 2. Achtergrondinformatie Duitsland

Voor het rijden in Duitsland gaat het om de deelstaten Noordrijn-Westfalen (grenzend aan Overijssel, Gelderland en Limburg) en Nedersaksen (grenzend aan Groningen, Drenthe en Overijssel).

De voorschriften uit de Strassenverkehrsordnung (Duits Verkeersreglement)[23] en het Blaulichterlass Nordrhein-Westfalen[24] komen vrijwel overeen met die uit de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en de Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen. Omdat de Nederlandse brancherichtlijn de Duitse voorschriften afdekt en bovendien concretere voorschriften geeft, wordt aanbevolen om in Duitsland de Nederlandse voor de betreffende dienst van toepassing zijnde brancherichtlijn als uitgangspunt te gebruiken. Uitzondering is dat bij filevorming in Duitsland voorrangsvoertuigen bij een dringende opdracht gebruik mogen maken van een Rettungsgasse.

Strassenverkehrsordnung (StVO)

§ 1. Basisregels

(1) Deelname aan het wegverkeer vereist voortdurende voorzichtigheid en wederzijdse overweging.

(2) Iedereen die aan het verkeer deelneemt, moet zich zo gedragen dat niemand anders schade ondervindt, in gevaar wordt gebracht of meer wordt gehinderd of lastiggevallen dan onder de gegeven omstandigheden onvermijdelijk is.

§ 2 Weggebruik door voertuigen

(1) Voertuigen moeten gebruik maken van de rijbaan, de rechterrijstrook van twee rijbanen. Pechstroken maken geen deel uit van de rijbaan.

§ 11 Bijzondere verkeerssituaties

(2) Zodra voertuigen op autosnelwegen en op wegen buiten de bebouwde kom met ten minste twee rijstroken voor één richting stapvoets rijden of de voertuigen stilstaan, moeten deze voertuigen een vrije rijstrook vormen voor de doorgang van politie- en hulpverleningsvoertuigen tussen de meest linkse rijstrook en de rijstrook onmiddellijk rechts voor één richting.

§ 35 Bijzondere rechten

(1) De federale strijdkrachten en de in hun opdracht opererende maatschappijen voor commercieel vervoer, de federale politie, de brandweer, de civiele bescherming, de politie en de douane zijn vrijgesteld van de bepalingen van deze verordening voor zover dit voor de vervulling van soevereine taken dringend noodzakelijk is.

(1a) Lid 1 is van overeenkomstige toepassing op buitenlandse ambtenaren die op grond van internationale overeenkomsten gemachtigd zijn tot achtervolging of observatie in Duitsland.

[23] https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

[24] https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=3061

(5a) Voertuigen van reddingsdiensten zijn vrijgesteld van de bepalingen van deze verordening indien de grootste spoed vereist is om mensenlevens te redden of ernstige schade aan de gezondheid te voorkomen.

§ 38 Blauwe zwaailichten

(1) Blauwe zwaailichten mogen samen met de sirene alleen worden gebruikt als de grootste haast geboden is om mensenlevens te redden of ernstige schade aan de gezondheid te voorkomen, om een gevaar voor de openbare veiligheid of orde af te wenden, om vluchtende personen te achtervolgen of om belangrijke materiële goederen te behouden.
Alle overige weggebruikers moeten onmiddellijk de doorgang vrijmaken.

Blaulichterlass Nordrhein-Westfalen

1.3

Hulpverleningsvoertuigen overeenkomstig de nummers 1.1 en 1.2, die op verzoek taken uitvoeren overeenkomstig de FSHG of RettG NRW in het kader van grensoverschrijdende hulpverlening in Noordrijn-Westfalen.

2.1.1

Bestuurders van voorrangsvoertuigen zijn vrijgesteld van de bepalingen van de StVO (bijzondere rechten) onder de voorwaarden van artikel 35 (I) of artikel 35 (5a) StVO; ze hebben echter geen “voorrechten” ten opzichte van andere weggebruikers. Dit vereist extra oplettendheid en voorzichtigheid van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Speciale rechten mogen alleen worden uitgeoefend met inachtneming van de openbare veiligheid en orde.[25]

Memorie van toelichting Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de grensoverschrijdende politiële samenwerking en de samenwerking in strafrechtelijke aangelegenheden; Enschede, 2 maart 2005[26]

Brief Bezirksregierung Düsseldorf (Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen) d.d. 11 juli 2024 *(Bis zum 11.07.2027 gültig)*

Eingesetzten Fahrzeugfuhrer der Rijkswaterstaat Verkehrs- und Wasserwirtschaft und der vom Rijkswaterstaat eingesetzten Fahrzeuge die Ausnahmegenehmigung, abweichend von

[25] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, *Sonderrechte gemäß § 35 StVO für niederländische und belgische Einsatzfahrzeuge … im Transit Deutschland durchqueren*, 27 mei 2026, en: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, *Schneller im Einsatz: Nordrhein-Westfalen erleichtert Durchfahrt für niederländische und belgische Rettungskräfte*, 8 juni 2026, geraadpleegd via: https://www.land.nrw/pressemitteilung/schneller-im-einsatz-nordrhein-westfalen-erleichtert-durchfahrt-fuer

[26] *Kamerstukken II 2005/06*, 30 407, nr. 3. Geraadpleegd via: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30407-3.html

§§ 2 und 11 Abs. 2 der Straflenverkehrsordnung (StVO), dürfen im Falle eines Staus die Rettungsgasse der Bundesautobahnen zwischen der Niederländischen Grenze und der ersten Anschlussstelle auf deutschem Hoheitsgebiet mit ihren Einsatzfahrzeugen befahren.

Punt 1
Die Genehmigung erfolgt fur die Gesamtheit der Maßnahmen im Noffallmanagement (Incident Management), um eine sichere und effiziente Schadensbewaltigung bei einem Unfall auf Niederlandischem Hoheitsgebiet durchführen zu können. Von der Ausnahmegenehmigung darf nur Gebrauch gemacht werden, wenn dies dringend geboten ist und die erforderlichen Arbeiten auf andere Weise nicht durchgefuhrt werden können.

Punt 3
Die Befahrung der Rettungsgasse hat unter Benutzung einer bauartgenehmigten gelben Blinkleuchte (mit entsprechender CE-Kennzeichnung) zu erfolgen.

Punt 4
Der Inhaber dieser Ausnahmegenehmigung ist verpflichtet, alle sonstigen für den Strassenverkehr relevanten Bestimmungen zu beachten und mit besonderer Sorgfalt darauf zu achten, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht mehr behindert oder belastigt werden, als den Umstanden nach unvermeidbar ist. Jede Gefährdung anderer muss ausgeschlossen sein. Insbesondere darf durch die Tatigkeit auf den Verkehr nicht unmittelbar eingewirkt werden. Mittelbare Auswirkungen auf den Verkehr sind moglichst
zu vermeiden.

Punt 11
Das Befahren der Rettungsgasse hat mit mässiger Geschwindigkeit zu eifolgen

Brief Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr d.d. 21 februari 2024 *(Bis zum 28.02.2027 gültig)*

Gemäß § 46 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung befreie ich die Fahrzeugführer der vom Rijkswateretaat Verkher en Watermanagment eingesetzten Fahrzeuge auf den in Niedersachsen verlaufenden Bundesautobahnen im Grenzgebiet zur Niederlande unter dem Vorbehalt des Jederzeitigen Widerrufs von nachstehend aufgeführten Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung:

Punt 1
- Die Befreiung erlaubt die Benutzung der Seitenstreifen als "Fahrbahn". Bei Benutzung des Seitenstreifens der Autobahn ist Warnblinklicht einzuschalten.
- Die Befreiung ertaubt das Überholen von stehenden Fahrzeugen bzw. auch bei Stopp and Go Phasen mit Schrittgeschwindigkeiten auf der gesamten Fahrbahn, einschließlich Seitenstreifen.

Punt 2
Auf allen den niedersächsischen Abschnitten der Bundesautobahnen angegliederten Umleitungsstrecken:
- Die Befreiung erlaubt, auf den jeweiligen Fahrstreifen auch links zu fahren.
- Die Befreiung ertaubt das Überholen von stehenden Fahrzeugen bzw. auch bei Stopp and Go Phasen mit Schrittgeschwindigkeiten auf dem jeweiligen (gesamten) Fahrstreifen.

Punt 4.3
Etwaigen Anordnungen der Autobahnmeistereien und der Polizei ist unbedingt folge zu leisten.

Verschillen Duitsland – Nederland

In Duitsland wordt bij een file door bestuurders een ‘Rettungsgasse’ gevormd waar voorrangsvoertuigen gebruik van kunnen maken.

Basis van de Duitse verkeersregelgeving is het voorkómen van het in gevaar brengen van, hinder en schade voor andere weggebruikers.

Leitstellen (meldkamers)

In Duitsland nemen Leitstellen (meldkamers) de oproepen aan voor de brandweer, spoedeisende medische hulpverlening en politie. In de grensregio's gaat het om de volgende Leitstellen.

Nederlandse veiligheids-/ RAV-regio's	Nederlandse meldkamer	Duits Landkreis / Leitstelle	Duits Bundesland
Groningen	Meldkamer Noord-Nederland (Drachten)	Stadt Emden	Niedersachsen
		Aurich	Niedersachsen
		Leer	Niedersachsen
		Emsland	Niedersachsen
Drenthe	Meldkamer Noord-Nederland (Drachten)	Emsland	Niedersachsen
		Grafschaft Bentheim	Niedersachsen
IJsselland	Meldkamer Oost-Nederland (Apeldoorn)	Grafschaft Bentheim	Niedersachsen
Twente	Meldkamer Oost-Nederland (Apeldoorn)	Grafschaft Bentheim	Niedersachsen
		Borken	Nordrhein-Westfalen
Noord- en Oost-Gelderland	Meldkamer Oost-Nederland (Apeldoorn)	Borken	Nordrhein-Westfalen
		Kleve	Nordrhein-Westfalen
Gelderland-Midden	Meldkamer Oost-Nederland (Apeldoorn)	Kleve	Nordrhein-Westfalen
Gelderland-Zuid	Meldkamer Oost-Nederland (Apeldoorn)	Kleve	Nordrhein-Westfalen
Limburg-Noord	Meldkamer Limburg (Maastricht)	Kleve	Nordrhein-Westfalen
		Viersen	Nordrhein-Westfalen
		Heinsberg	Nordrhein-Westfalen
Zuid-Limburg	Meldkamer Limburg (Maastricht)	Heinsberg	Nordrhein-Westfalen
		Aachen	Nordrhein-Westfalen

Bijlage 3. Nederlandse meldkamers

