

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 428

van **SOFIE MERTENS**

datum: 5 januari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Prioritaire voertuigen - Ongevallen

Ambulances, brandweerwagens en wagens van politiediensten worden ingezet in noodsituaties, waarbij elke seconde telt. Het is dus belangrijk dat andere weggebruikers weten wat ze moeten doen als er een prioritair voertuig nadert. Zodra een prioritair voertuig nadert waarvan het speciaal geluidstoestel en de blauwe zwaailichten werken, moeten alle weggebruikers onmiddellijk de weg vrijmaken en vertragen of zelfs stoppen indien nodig (art. 38 wegcode). Dit mag andere weggebruikers niet in gevaar brengen.

Ook op autosnelwegen, en zeker als er file is, moeten de hulpdiensten snel ter plaatse kunnen geraken. Ze mogen in principe op de pechstrook rijden, maar doen dat vaak niet omdat ze daar mogelijk geblokkeerd geraken door voertuigen met pech. Bij filevorming zorgt de reddingsstrook voor een veilige doorgang van de hulpdiensten.

Uit een onderzoek van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) uit augustus 2023 bleek dat 1/3e van de autobestuurders twee jaar na de invoering in de Belgische wegcode nog steeds niet wist wat een reddingsstrook is. In de commissievergadering van 14 december 2023 haalde de minister aan dat dit gedaald is naar één op de vijf autobestuurders. Doordat een aantal bestuurders nog steeds niet goed weet wat ze moeten doen, ontstaat er verwarring en gaat er kostbare tijd verloren voor de hulpdiensten.

1. Hoeveel ongevallen met hulpverleningsvoertuigen gebeurden er de afgelopen jaren in Vlaanderen? Graag een overzicht per jaar en per provincie van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2023.
2. In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 952 van 13 maart 2023 kreeg ik de voorlopige cijfers voor 2022.

Zijn de officiële gegevens ondertussen beschikbaar? In hoeverre wijken ze af van de voorlopige gegevens?

- a) Welk soort hulpverleningsvoertuig (brandweer, politie, ambulance ...) was betrokken?
- b) Welk type weggebruiker was de tegenpartij bij het ongeval (voetganger, fietser, wagen, vrachtwagen ...)? Graag een overzicht per jaar.
- c) Hoeveel van die ongevallen met hulpverleningsvoertuigen vonden plaats binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelwegen?
- d) Op welke locaties (kruispunten, doorgaande weg ...) kwamen de meeste van deze ongevallen voor?

- e) Welke oorzaken zijn de meest voorkomende bij ongevallen met prioritaire voertuigen?
3. In antwoord op mijn schriftelijke vragen nr. 611 van 19 januari 2023 en 952 van 13 maart 2023 stelde de minister dat specifiek diepteonderzoek nodig is om uitspraken te doen over de oorzaken van deze ongevallen.
- Werd zo'n diepteonderzoek ondertussen gevoerd? Waarom wel/niet? Zo ja, wanneer, en wat waren de bevindingen?
4. Hoe evalueert de minister deze cijfers?
5. Welke evoluties stelt de minister vast doorheen de afgelopen 10 jaren? Is er een bepaald type weggebruiker dat meer of minder vaak tegenpartij is bij een ongeval met een prioritair voertuig?

ANTWOORD

op vraag nr. 428 van 5 januari 2024

van **SOFIE MERTENS**

1. De ongevallencijfers voor het volledige jaar 2023 zijn momenteel nog niet beschikbaar. Voor de officiële cijfers van 2022, zie vraag 2.
2. a-c) In onderstaande tabel volgt een overzicht van de geregistreerde letselongevallen in 2022 waarin een hulpverleningsvoertuig (ziekenwagen) betrokken was, onderverdeeld naar binnen of buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen (bron: FOD Economie, Statbel). Er werden in 2022 geen letselongevallen met een brandweervoertuig geregistreerd.

Enkel de cijfers in Vlaams-Brabant wijken af: daar zijn volgens de officiële ongevalgegevens 3 ongevallen meer gebeurd dan volgens de voorlopige gegevens uit het antwoord op schriftelijke vraag nr. 952.

Provincie	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Op autosnelwegen	Totaal 2022
Antwerpen	1	2	0	3
Vlaams-Brabant	3	2	1	5
Limburg	0	1	0	1
Oost-Vlaanderen	1	1	0	2
West-Vlaanderen	2	0	0	2
Totaal Vlaanderen 2022	7	6	1	13

In 5 van de 13 ongevallen in 2022 was de tegenpartij een personenauto of lichte vrachtauto. Verder waren er ook 2 eenzijdige ongevallen en 2 ongevallen met een bromfietser. Ten slotte waren er ook een vrachtwagen, een motorfietser, een voetganger en een fietser betrokken.

- d) In onderstaande tabel volgt een overzicht van de geregistreerde letselongevallen in 2022 waarin een hulpverleningsvoertuig (ziekenwagen) betrokken was, onderverdeeld naar de locatie (op doorgaande weg of op kruispunt) (bron: FOD Economie, Statbel).

Provincie	Doorgaande weg	Op kruispunt	Totaal 2022
Antwerpen	3	0	3
Vlaams-Brabant	2	3	5
Limburg	0	1	1
Oost-Vlaanderen	0	2	2
West-Vlaanderen	2	0	2
Totaal Vlaanderen 2022	7	6	13

- e) Om uitspraken over de oorzaken van deze ongevallen te doen, is specifiek diepte-onderzoek nodig van de betreffende ongevallen. Op basis van de geregistreerde ongevalsfactoren kunnen we voor de 13 ongevallen in 2022 geen dominante ongevalsfactor detecteren.
3. Een diepte-onderzoek naar de oorzaken van ongevallen met prioritaire voertuigen werd niet opgenomen in de onderzoeksagenda verkeersveiligheid. Aangezien het aantal ongevallen met prioritaire voertuigen zeer beperkt is t.o.v. het totaal ongevallen (in 2022 was dit 0,056%: 13 van de 23.381 ongevallen) zijn de potentiële verkeersveiligheidswinsten van dergelijk onderzoek immers zéér beperkt. Op basis van zo'n beperkt aantal ongevallen is het bovendien zeer moeilijk om (wetenschappelijk) onderbouwde conclusies te trekken.
4. Ook nu kan ik gelukkig stellen dat het aantal letselongevallen met een prioritair voertuig relatief gezien beperkt blijft, ondanks het feit dat ziekenwagens op hun traject vaak in gevaarlijke situaties terecht komen. Uiteraard blijven we ernaar streven dat dit traject in de veiligst mogelijke omstandigheden kan afgelegd worden. In dit kader zetten we hierop ook in via het Mobilidataprogramma (zie antwoord schriftelijke vraag nr. 430).
5. We zien de voorbije 10 jaar dat de auto met voorsprong de meest voorkomende tegenpartij was en blijft in ongevallen met prioritaire voertuigen. Dat is op zich niet onlogisch, omdat deze prioritaire voertuigen de weg delen met andere auto's. We zien in de cijfers geen opvallende toe- of afnames van bepaalde types tegenpartij. De beperkte aantallen maken het daarnaast moeilijk conclusies te trekken op basis van deze evoluties.