



Rapport nr. 2024-R-12-NL

Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers

Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilootproject.



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers

Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilootproject.

Rapport nr. 2024-R-12-NL.

Auteurs: Irena De Greef, Shirley Delannoy, Isabel Verwee

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 28/05/2024

Wettelijk depot: D/2024/0779/31

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: De Greef, I.; Delannoy, S. & Verwee, I. (2024). Hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers – Wetsontwerpevaluatie door middel van een Belgisch pilootproject., Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Feux de courtoisie pour les pompiers volontaires - Évaluation d'une proposition de loi par le biais d'un projet pilote belge.

This report includes a summary in English.

Dankwoord

Deze studie werd gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De auteurs en Vias institute wensen de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun bijdrage aan deze studie:

- Alle 20 deelnemers van het Belgische pilootproject voor jullie inzet gedurende het pilootproject;
- De zoneleiding en alle betrokken actoren van de deelnemende hulpverleningszones voor het mee uitrollen van dit pilootproject;
- Alle praktijkactoren die gecontacteerd werden in kader van de voorstudie voor het verlenen van de noodzakelijke informatie omtrent de methodologische voorwaarden waaraan het Belgische pilootproject moest voldoen;
- Margo Karemaker (Nederlands Instituut Publieke Veiligheid) voor de externe review van dit rapport.

De exclusieve verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ligt bij de auteurs.

Inhoud

Tabellen- en afbeeldingenlijst	8
Samenvatting	10
Summary	12
Inleiding	13
1 Methodologie voorstudie	15
1.1 Onderzoeksvragen	15
1.2 Dataverzameling	15
1.3 Data-analyse	17
1.4 Kritische bedenkingen	17
2 Belgische brandweer	18
2.1 Hulpverleningszones en brandweerkorpsen	18
2.2 Personeel	19
2.3 Tijden bij brand	19
2.4 Herkenbaarheid tijdens rit naar kazerne	20
2.5 Aanpak pilootproject	20
3 Wetsvoorstel hoffelijkheidslichten	21
3.1 Het Wetvoorstel Hoffelijkheidslichten	21
3.2 Hoffelijkheidslichten	21
3.3 Doelstelling	21
3.4 Draagvlak bij Belgische populatie	22
3.5 Aanpak pilootproject	23
4 Belgische prioritaire en non-prioritaire voertuigen	24
4.1 Prioritaire voertuigen	24
4.1.1 Dringende en niet-dringende opdrachten	24
4.1.2 Voorrechten bestuurders prioritaire voertuigen	25
4.1.3 Verplichtingen overige weggebruikers	25
4.2 Non-prioritaire voertuigen	25
4.3 Voertuigen uitgerust met hoffelijkheidslichten	25
4.4 Aanpak pilootproject	26
5 Hoffelijkheidslichten in Canada	27
5.1 Brandweervrijwilligers	27
5.2 Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichten	27
5.2.1 Prioritaire voertuigen	27
5.2.2 Voertuigen uitgerust met groene lichten	28
5.3 Debat hoffelijkheidslichten Québec	29
5.3.1 Het wetsontwerp (2008)	29
5.3.2 De petitie (2014)	29
5.3.3 Het pilootproject (2015-2018)	30
5.4 Reglement Hoffelijkheidslichten Québec 2021	31

5.5	Nationale toepassing hoffelijkheidsluchten	33
5.6	Aanpak pilootproject	34
6	Hoffelijkheidsluchten in het Verenigd Koninkrijk	35
6.1	Brandweervrijwilligers	35
6.2	Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichtsignalisatie	35
6.3	Effect hoffelijkheidsluchten bestuderen	36
6.4	Aanpak pilootproject	36
7	Hoffelijkheidsluchten in de Belgische buurlanden	37
7.1	Brandweervrijwilligers	37
7.2	Tijden bij brand	37
7.3	Herkenbaarheid brandweervrijwilligers	38
7.4	Prioritaire voertuigen en voertuigen met groene lichten	39
7.5	Debat inzake hoffelijkheidsluchten	40
7.5.1	Frankrijk	40
7.5.2	Nederland	40
7.5.3	Duitsland	42
7.6	Aanpak pilootproject	44
8	Praktijkinzichten brandweervrijwilligers	45
8.1	Beschikbaarheid	45
8.2	Oproepsysteem	45
8.3	Rit naar de kazerne	45
8.3.1	Vertragende factoren	45
8.3.2	Omgaan met onherkenbaarheid	46
8.3.3	Risico's	47
8.4	Hoffelijkheidsluchten	47
8.4.1	Profiel gebruikers	47
8.4.2	Verwachte voordelen	47
8.4.3	Verwachte nadelen	48
8.4.4	Randvoorwaarden hoffelijkheidsluchten	49
8.5	Succesfactoren aanpak pilootproject	51
8.5.1	Te betrekken actoren	51
8.5.2	Wijze van registratie oproeptijden door alarmcentrales	51
8.5.3	Selectiecriteria hulpverleningszones	51
8.5.4	Selectiecriteria deelnemers	51
8.5.5	Sensibiliseren van burgers	51
8.6	Aanpak pilootproject	52
9	Conclusies voorstudie	54
9.1	Algemeen	54
9.2	Aanpak pilootproject	55
9.2.1	Te meten variabelen	55
9.2.2	In- en exclusiecriteria hulpverleningszones	55

	9.2.3 In- en exclusiecriteria brandweervrijwilligers _____	56
	9.2.4 Kritische succesfactoren _____	56
10	Methodologie pilootproject _____	57
	10.1 Onderzoeksvragen _____	57
	10.2 Dataverzameling _____	57
	10.2.1 Selectie hulpverleningszones _____	58
	10.2.2 Selectie deelnemers _____	61
	10.2.3 Databronnen _____	61
	10.3 Data-analyse _____	69
	10.3.1 Non-inferioriteitstoets _____	69
	10.3.2 Beeldanalyse _____	70
	10.3.3 Inhoudsanalyse _____	70
	10.4 Kritische bedenkingen _____	70
11	Kritische succesfactoren _____	72
	11.1 Federale toelating _____	72
	11.2 Informeren belanghebbenden _____	72
	11.3 GDPR _____	72
	11.4 Verzekering _____	72
	11.5 Samenwerkings- en uitleenovereenkomsten _____	72
	11.6 Sensibilisering _____	73
	11.6.1 Website _____	73
	11.6.2 Persberichten _____	74
	11.6.3 Sociale mediaberichten _____	74
	11.6.4 Stickers achterruit deelnemers _____	77
	11.6.5 Posters _____	77
	11.6.6 Lokale verspreiding door hulpverleningszones _____	78
12	Resultaten _____	79
	12.1 Effect hoffelijkheidslichten op uitruktijden _____	79
	12.2 Effect hoffelijkheidslichten op acceleraties _____	79
	12.3 Effect hoffelijkheidslichten op remmen _____	79
	12.4 Effect hoffelijkheidslichten op gedrag _____	80
	12.4.1 Gedrag overige weggebruikers _____	80
	12.4.2 Gedrag deelnemers _____	81
	12.5 Effect hoffelijkheidslichten op veiligheidsgevoelens deelnemers _____	82
	12.5.1 Herkenbaarheid leidt tot veiligheid _____	82
	12.5.2 Veiligheidsgevoelens als grootste meerwaarde _____	82
	12.5.3 Grijszone in de wet met oog op veiligheid _____	83
	12.6 Bedenkingen deelnemers _____	84
	12.6.1 Prototype hoffelijkheidslichten _____	84
	12.6.2 Doelpubliek _____	84
	12.6.3 Opleiding 'rijden met hoffelijkheidslichten' _____	85

12.6.4	Misbruik controleren en sanctioneren	85
12.6.5	Sensibilisering	86
13	Conclusies pilootproject	87
13.1	Meerwaarde pilootproject	87
13.2	Resultaten	87
13.3	Randvoorwaarden	88
14	Aanbevelingen	90
14.1	Denkoefening implementatie hoffelijkheidslichten	90
14.2	Organiseren van pilootproject rond hoffelijkheidslichten	92
	Referenties	94
	Bijlagen	99
	Bijlage 1: Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten	100
	Bijlage 2: Vragenlijst Canadees pilootproject	103
	Bijlage 3: Vergelijking Frankrijk, Nederland en Duitsland over prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichtsignalisatie	105
	Bijlage 4 : Vragenlijst verkennende interviews	107
	Bijlage 5: Ruwe cijfers selectiematrix	109
	Bijlage 6: Codeboek beeldanalyse camerabeelden	113
	Bijlage 7: KB tot wijziging van het KB 1 december 1975	116
	Bijlage 8: Federale toelating inzake het gebruik van hoffelijkheidslichten, verkregen door de minister van mobiliteit	119
	Bijlage 9: Informerende brief van Vias institute aan belanghebbenden	121
	Bijlage 10: Samenwerkingsakkoord met alarmcentrales	123
	Bijlage 11: Samenwerkingsakkoord voor deelnemers	125
	Bijlage 12: Uitleenovereenkomsten zwarte dozen, hoffelijkheidslichten en actiecamera's	127

Tabellen- en afbeeldingenlijst

Tabel 1: Vrijwillig en beroepsmatig brandweerpersoneel in België.	19
Tabel 2: Draagvlak bij Belgische bevolking (Omnibus 2023, Vias institute).	22
Tabel 3: Licht- en geluidsignalen bij dringende en niet-dringende opdrachten.	24
Tabel 4: Prioritaire, non-prioritaire voertuigen en wagens uitgerust met hoffelijkheidslichten.	25
Tabel 5: (Non-) prioritaire voertuigen in Canada.	28
Tabel 6: Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk.	35
Tabel 7: Aantal brandweervrijwilligers.	37
Tabel 8: Definities en tijden bij brand.	38
Tabel 9: Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichten.	39
Tabel 10: Voor- en tegenargumentatie Frankrijk.	40
Tabel 11: Voor- en tegenargumentatie Nederland.	42
Tabel 12: Voor- en tegenargumentatie Duitsland.	43
Tabel 13: Voorbeelden vertragende factoren rit naar kazerne.	46
Tabel 14: Voordelen hoffelijkheidslichten.	48
Tabel 15: Nadelen hoffelijkheidslichten.	49
Tabel 16: Randvoorwaarden hoffelijkheidslichten.	50
Tabel 17: In- en exclusiecriteria hulpverleningszones.	52
Tabel 18: In- en exclusiecriteria deelnemers.	52
Tabel 19: Te meten variabelen in pilootproject.	55
Tabel 20: In- en exclusiecriteria hulpverleningszones.	55
Tabel 21: In- en exclusiecriteria deelnemers.	56
Tabel 22: Kritische succesfactoren.	56
Tabel 23: Selectiematrix interessante hulpverleningszones in kader van het pilootproject.	59
Tabel 24: Overzicht meest geschikte hulpverleningszones.	60
Tabel 25: Aantal ritten gereden tijdens de nul- en effectmeting, per zone en per vrijwilliger.	67
Tabel 26: Methode data-analyse.	69
Tabel 27: Overzicht persberichten.	74
Tabel 28: Overzicht sociale mediaberichten.	74
Afbeelding 1: Geografische verspreiding van verkennende interviews met praktijkactoren.	16
Afbeelding 2: Overzicht van de 34 Belgische hulpverleningszones en Brandweer Brussel. (Algemene Directie Civiele Veiligheid).	18
Afbeelding 3: Tijden bij brand waarbij een brandweervrijwilliger wordt opgeroepen.	20
Afbeelding 4: Logo Belgische brandweer (brandweer.be).	20
Afbeelding 5: Illustratie van hoffelijkheidslichten.	21
Afbeelding 6: Herkenbaarheid van wagen zoals voorgesteld in het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten.	22
Afbeelding 7: Québec in Canada.	29
Afbeelding 8: Provincies in Canada waar groene en rode hoffelijkheidslichten gebruikt worden.	34
Afbeelding 9: Hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk (Dun-Bri Group, z.d. 2018).	36
Afbeelding 10: Sticker op persoonswagen brandweervrijwilligers Frankrijk.	38
Afbeelding 11: Herkenbaarheid persoonswagens brandweervrijwilligers Nederland.	38
Afbeelding 12: Herkenbaarheid persoonsvoertuigen brandweervrijwilligers Duitsland.	38
Afbeelding 13: Surveillancelichten politie Haarlemmermeer (Hulpverlening.nl, z.d., 2016).	41
Afbeelding 14: Visualisatie dataverzameling gedurende 8 maanden pilootproject.	57
Afbeelding 15: Hulpverleningszones die deelnemen aan het pilootproject.	60
Afbeelding 16: Overzicht van de verschillende databronnen, geordend per fase van het pilootproject.	61
Afbeelding 17: Hoffelijkheidslichten aangesloten op de 12V-stekker.	62
Afbeelding 18: Close-up van hoffelijkheidslichten.	62
Afbeelding 19: OBD-poort in een wagen.	63
Afbeelding 20: Zwarte doos verbonden met de OBD-poort in een wagen.	63
Afbeelding 21: Geregistreerde ritten te raadplegen op een privé website.	64
Afbeelding 22: Voorbeeld van een afgelegde rit.	64
Afbeelding 23: Voorbeeld van meerdere ritten die in elkaar vervlochten zijn.	66
Afbeelding 24: Voorbeeld van foutief geregistreerde ritten (stippellijn).	66
Afbeelding 25: Hoofdpagina van de website www.courtois-hoffelijkheid.vias.be	73

Afbeelding 26: Illustratie van hoffelijkheidslichten en de oproep tot actie van dit pilootproject.	75
Afbeelding 27: Voorbeeld voorrang verlenen als voetganger.	76
Afbeelding 28: Voorbeeld voorrang verlenen als bestuurder.	76
Afbeelding 29: Voorbeeld voorrang verlenen als buschauffeur.	76
Afbeelding 30: Voorbeeld voorrang verlenen als fietser.	76
Afbeelding 31: Sticker op de achterraut van de deelnemers.	77
Afbeelding 32: Poster met de oproep tot actie van dit pilootproject.	78
Afbeelding 33: Sleutelwoorden van de Vlaamse focusgroep.	83
Afbeelding 34: Suggestie van deelnemers over zichtbare hoffelijkheidslichten (vooraanzicht).	84

Samenvatting

Dit Belgisch pilootproject (april – november 2023) evalueerde de haalbaarheid van een wetsvoorstel inzake hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers, ingediend in 2020 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Deze groene knipperlichten dienen de wagens van brandweervrijwilligers meer herkenbaar te maken in het verkeer en de overige weggebruikers uit te nodigen om hen een voorrang of een vlotte doorgang te verlenen. Volgens het wetsontwerp mogen hoffelijkheidslichten alleen geactiveerd worden tijdens een rit naar de kazerne voor een dringende opdracht. De bestuurders van de wagens die zijn uitgerust met hoffelijkheidslichten rijden non-prioritair en moeten zich te allen tijde houden aan de verkeersregels. Er wordt gerekend op het hoffelijk gedrag van de overige weggebruikers zodat de brandweervrijwilligers sneller in de kazerne aankomen. Het wetsvoorstel beoogt het inkorten van de gemiddelde nationale uitruktijden.

Dit pilootproject meet het effect van de hoffelijkheidslichten op (1) de uitruktijden van de deelnemers, (2) de reactie van de overige weggebruikers en (3) het veiligheidsgevoel van de deelnemers. Het pilootproject duurde 8 maanden en bestond uit 2 fasen. Tijdens de nulmeting, de eerste 4 maanden, reden de deelnemers zonder hoffelijkheidslichten. Tijdens de effectmeting, de laatste 4 maanden, reden de deelnemers met hoffelijkheidslichten.

De data werden verzameld en geanalyseerd door middel van een multimethodische benadering:

- De uitruktijden van de deelnemers werden geregistreerd door een zwarte doos. Deze gegevens werden kwantitatief geanalyseerd door middel van een non-inferioriteitstoets. Deze toets gaat na of rijden met hoffelijkheidslichten leidt tot kortere, dezelfde of tragere uitruktijden dan het rijden met hoffelijkheidslichten;
- Het gedrag van de overige weggebruikers werd in beeld gebracht met behulp van actiecamera's die op het dashboard van de wagen van de deelnemers werden geïnstalleerd. De camerabeelden werden kwalitatief geanalyseerd door middel van een beeldanalyse;
- De veiligheidsgevoelens van de deelnemers werden onderzocht aan de hand van een maandelijks vragenlijst en een eenmalige focusgroep. Deze verzamelde gegevens werden geanalyseerd door middel van een kwalitatieve inhoudsanalyse.

In totaal namen 20 deelnemers deel aan dit pilootproject. Zij waren verbonden aan de hulpverleningszones Kempen, Waals-Brabant en Luxemburg en brandweerzone Oost. Er waren 5 deelnemers per zone. Hun wagen werd uitgerust met een zwarte doos, groene hoffelijkheidslichten en een actiecamera. Ze werden maandelijks bevraagd door middel van een korte vragenlijst.

Deze studie toont een overwegend positief resultaat aan op verschillende vlakken. De vergelijking van de uitruktijden in de eerste en tweede fase toont soms een kleine winst aan. De brandweervrijwilligers die rijden met de groene hoffelijkheidslichten komen soms sneller aan, maar ze komen nooit trager aan in de kazerne. Bovendien voelen de brandweervrijwilligers zich veiliger achter het stuur, ten gevolge van een grotere herkenbaarheid van de wagens. Overige weggebruikers zijn bereid om een vlotte doorgang of voorrang te verlenen aan de brandweervrijwilligers. Er worden echter soms verkeersovertredingen gepleegd wanneer ze dit doen. Ook de brandweervrijwilligers begaan soms verkeersovertredingen tijdens het nemen van hun voorrang.

Op basis van de gevonden resultaten worden aanbevelingen geformuleerd. Indien hoffelijkheidslichten worden geïmplementeerd, dringt een nieuw wettelijk kader zich op. Het gaat om het toelaten van groene knipperlichten, maar ook over de installatievoorwaarden ervan. Verder moeten heel wat praktische vragen beantwoord worden zoals:

- Wie is de doelgroep van hoffelijkheidslichten?
- Hoe kunnen burgers maximaal gesensibiliseerd worden omtrent het bestaan van hoffelijkheidslichten?

- Aan welke technische aspecten, zoals optimale zichtbaarheid lichten, plaats of kleur moeten hoffelijkheidsluchten voldoen?
- Welke implicaties zal het gebruik van hoffelijkheidsluchten hebben?
- Hoe wordt misbruik van hoffelijkheidsluchten gecontroleerd?
- Welke sancties te hanteren in bij misbruik van hoffelijkheidsluchten?

Het beantwoorden van deze vragen is een opdracht voor de beleidsmakers. Zij kunnen zich bijvoorbeeld kunnen laten bijstaan door een werkgroep bestaande uit praktijkactoren van de brandweer, wetgevers, beleidsmakers en experts inzake de wegcode.

Het opzet van dit pilootproject is tot slot uniek. Het is aanbevelenswaardig om wetsvoorstellen te testen alvorens ze te implementeren in de praktijk. Hierdoor kunnen door middel van een proefopstelling specifieke zaken getest, gemeten en ge(her)evalueerd worden. In dit pilootproject worden dan ook heel wat voor- en nadelen, aanbevelingen en randvoorwaarden geformuleerd waarmee de beleidsmaker concreet aan de slag kan.

Summary

This Belgian pilot project (April - November 2023) evaluated the feasibility of a legislative proposal concerning courtesy lights for firefighter volunteers, submitted in 2020 in the Chamber of Representatives. These green flashing lights should make the cars of fire service volunteers more recognizable in traffic and invite other road users to give them right of way or smooth passage. According to this legislative proposal courtesy lights may only be activated in the event of an urgent intervention. Drivers of cars equipped with courtesy lights will drive non-priority and must obey traffic rules at all times. By means of the courteous behavior of other road users, fire volunteers would arrive faster at the fire station. This legislative proposal thus aims to shorten average national turnout times.

This pilot project measured the effect of courtesy lights on (1) participants' turn-out times, (2) other road users' reaction and (3) participants' safety feelings. The pilot project lasted 8 months and consisted of 2 phases. During the baseline measurement, the first 4 months, participants drove without courtesy lights. During the effect measurement, the last 4 months, participants drove with courtesy lights.

Data were collected and analyzed using a multimethod approach:

- Participants' turnout times were recorded by a black box. These data were analyzed quantitatively using a non-inferiority test. This test examines whether driving with courtesy lights leads to shorter, the same or slower turnout times;
- The behavior of other road users was imaged using action cameras installed on the dashboard of the participants' cars. The images were qualitatively analyzed through image analysis;
- Participants' feelings of safety were surveyed using a monthly questionnaire and a focus group. The collected data were analyzed through qualitative content analysis.

A total of 20 participants took part in this pilot project. They were attached to the Kempen, Waals Brabant and Luxemburg emergency response zones and Brandweerzone Oost. There were five participants per zone. Their vehicle was equipped with a black box, green courtesy lights and an action camera. They were surveyed monthly through a short questionnaire.

This study shows a predominantly positive result. The comparison of turnout times in the baseline and effect measurement shows sometimes small gains of the turnout times. The fire volunteers driving with the green courtesy lights sometimes arrive faster, but they never arrive slower at the fire station. Moreover, the fire volunteers feel safer behind the wheel, as a result of greater recognition of the cars. Other road users are willing to give smooth passage or right of way to the fire volunteers. However, traffic violations are sometimes committed when they do so. Fire service volunteers also sometimes commit traffic violations while taking their passage.

Based on the results found, recommendations are formulated. If courtesy lights would be implemented, a new legal framework comes into play. It concerns the authorization of green flashing lights, as well as their installation conditions. Furthermore, a lot of practical questions need to be answered such as:

- Who is the target group of courtesy lights?
- How can citizens be made as aware as possible of the existence of courtesy lights?
- What technical aspects, such as optimal visibility lights, location or color should courtesy lights comply with?
- How is misuse of courtesy lights controlled?
- What sanctions to apply in case of misuse of courtesy lights?

Answering these questions is a task for policymakers. For example, they could be assisted by a working group consisting of fire service practitioners, legislators, policymakers and experts on the highway code.

Finally, the approach of this pilot project is unique. It is advisable to test legislative proposals before implementing them in practice. This allows specific issues to be tested, measured and (re)evaluated by means of a pilot setup. Consequently, this pilot project formulates a lot of advantages and disadvantages, recommendations and preconditions that policy-makers can use in practice.

Inleiding

De Belgische brandweer kent een grote vrijwilligerstraditie. In 2021 is 62% van het totale operationele brandweerpersoneel vrijwillig aan de slag bij de brandweer (Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid, persoonlijke communicatie 12/08/2022). Brandweervrijwilligers zijn thuis van wacht¹ en zijn op bepaalde momenten beschikbaar voor dringende opdrachten (KB 19/04/2014 tot bepaling van het administratief statuut van het operationeel personeel van de hulpverleningszones)². Eens ze worden opgeroepen door de alarmcentrale, begeven ze zich zo snel mogelijk naar de kazerne. Dit doen ze door middel van hun wagen³. Eenmaal ter plaatse in de kazerne, stappen de brandweervrijwilligers in de brandweerwagen en begeven ze zich hiermee naar de plaats van interventie.

De tijdspanne waarin brandweervrijwilligers in de kazerne geraken, beïnvloedt de algemene uitruktijd van de brandweer. De uitruktijd is de tijd tussen het moment waarop de alarmcentrale de noodoproep ontvangt en het moment waarop de eerste brandweerwagen in de kazerne vertrekt (Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid, 2021). In 2020 is de gemiddelde uitruktijd van de Belgische brandweer 4,26 minuten (Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid, 2021). In 2021 wordt het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten⁴ ingediend in de Kamer van Volksvertegenwoordigers met als doel de gemiddelde uitruktijd van de brandweer in te korten⁵. Dit wordt beoogd door middel van hoffelijkheidslichten, groene knipperlichten die worden geïnstalleerd in de wagens van brandweervrijwilligers. Hoffelijkheidslichten mogen in dit wetsvoorstel louter gebruikt worden door brandweervrijwilligers die zijn opgeroepen naar de kazerne voor een dringende opdracht. Hoffelijkheidslichten hebben zo een signaalfunctie, ze maken de wagens van brandweervrijwilligers meer herkenbaar in het verkeer (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, toelichting). De overige weggebruikers weten bijgevolg waarom de brandweervrijwilligers op de weg zijn, namelijk om zich naar de kazerne te begeven voor een dringende opdracht. Hoffelijkheidslichten nodigen de overige weggebruikers uit om voorrang of vlotte doorgang te verlenen aan de brandweervrijwilligers (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, samenvatting). Bijgevolg zouden brandweervrijwilligers sneller aankomen in de kazerne en zodoende ook op de plaats van interventie (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, samenvatting).

Op vraag van FOD Mobiliteit & Vervoer voert Vias institute een evaluatie uit naar het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten. Deze evaluatie verloopt in 2 fases:

- De kwalitatieve voorstudie onderzoekt de randvoorwaarden om een Belgisch pilootproject te ontwikkelen met oog op het meten van het effect van hoffelijkheidslichten. Dit gebeurt aan de hand van een klassieke literatuurstudie en interviews met praktijkactoren. De verzamelde data wordt geanalyseerd en gestructureerd op 4 niveaus: (1) de te meten variabelen in het pilootproject; de in- en exclusiecriteria van de deelnemende (2) hulpverleningszones en (3) brandweervrijwilligers alsook (4) de kritische succesfactoren om het pilootproject uit te rollen;
- Het multimethodische pilootproject meet het effect van hoffelijkheidslichten op (1) de uitruktijden van de deelnemers, (2) het gedrag van de overige weggebruikers en (3) de veiligheidsgevoelens van de deelnemers tijdens het rijden met hoffelijkheidslichten⁶. Dit gebeurt bij 20 deelnemers, verspreid over 4 kazernes. Het pilootproject loopt gedurende 8 maanden. De eerste 4 maanden (nulmeting) rijden de deelnemers zonder hoffelijkheidslichten naar de kazerne, de laatste 4 maanden (effectenmeting) rijden ze

¹ Hoewel de meeste vrijwilligers thuis van wacht zijn, is het ook mogelijk om vanuit andere plaatsen van wacht te zijn (bijvoorbeeld vanuit de werkplaats). Om de leesbaarheid van dit document te vrijwaren, wordt in dit rapport louter gesproken over 'thuis' van wacht zijn.

² Brandweervrijwilligers kunnen ook opgeroepen worden voor niet-dringende opdrachten. Gezien de expliciete focus van deze studie op dringende opdrachten, wordt voor de leesbaarheid van de tekst gekozen om louter te verwijzen naar dringende opdrachten.

³ Sommige brandweervrijwilligers komen te voet of begeven zich met de fiets, motor, speedpedelec of e-step naar de kazerne. Gezien de expliciete focus van deze studie op de wagens van de brandweervrijwilliger, wordt voor de leesbaarheid van de tekst gekozen om louter te verwijzen naar hun wagen.

⁴ Wetsvoorstel betreffende het invoeren van hoffelijkheidslichten voor vrijwillig brandweerpersoneel en vrijwilligers van de civiele bescherming.

⁵ Naast brandweervrijwilligers worden ook vrijwilligers van de Civiele Bescherming als doelgroep benoemd in het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten. In onderling overleg met de opdrachtgever van deze studie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, wordt gekozen om deze studie louter toe te spitsen op brandweervrijwilligers (zie 1.4). Gedurende het pilootproject krijgt Vias institute van meerdere beroepsgroepen de vraag of ze mogen deelnemen aan het pilootproject

⁶ Deze 3 variabelen zijn het resultaat van de voorstudie.

met hoffelijkheidslichten rond. De geregistreerde rijtijden, het gedrag van de overige weggebruikers en de veiligheidsgevoelens tijdens de nul- en effectenmeting worden vervolgens op kwantitatieve en kwalitatieve manier geanalyseerd en vergeleken met elkaar.

1 Methodologie voorstudie

1.1 Onderzoeksvragen

Centrale onderzoeksvraag:

Aan welke randvoorwaarden moet een Belgisch pilootproject voldoen om het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van brandweervrijwilligers te meten?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is het zinvol om te kijken hoe het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van haar gebruikers (al dan niet brandweervrijwilligers) gemeten wordt in internationale studies. Om deze inzichten vervolgens te kunnen vertalen naar de Belgische context, moet het duidelijk zijn hoe het Belgische oproepsysteem voor brandweervrijwilligers werkt. Dit leidt tot onderstaande deelvragen.

Deelvraag 1:

Hoe wordt het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van haar gebruikers gemeten in internationale studies?

Deelvraag 2:

Hoe werkt het Belgische oproepsysteem voor brandweervrijwilligers?

1.2 Dataverzameling

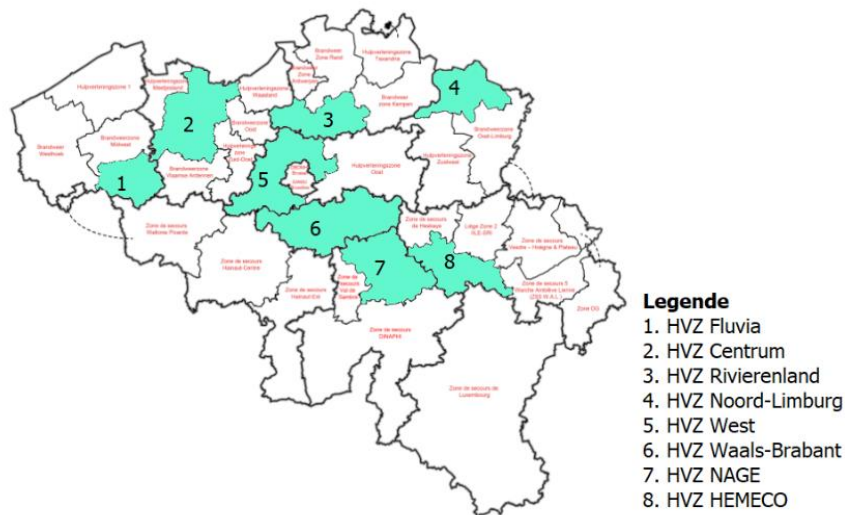
De data wordt verzameld door middel van een klassieke literatuurstudie, schriftelijke contacten en verkennende, semigestructureerde interviews met praktijkactoren. Deze data spitst zich toe op België, Canada (het land waar het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten naar verwijst), het Verenigd Koninkrijk (waar hoffelijkheidslichten al gebruikt worden door een andere doelgroep) en drie Belgische buurlanden: Nederland, Frankrijk en Duitsland aangezien de hoffelijkheidslichten in deze landen reeds voorwerp uitmaakten van het sociaal-maatschappelijke debat. Het vierde buurland van België, Luxemburg, wordt niet besproken aangezien er in dit land geen relevante initiatieven met betrekking tot hoffelijkheidslichten plaatsvonden.

De geraadpleegde literatuur en praktijkactoren worden hieronder opgesomd.

- Literatuurstudie:
 - o Nationale wetgeving en beleid. Wat zegt de wetgeving over licht- en geluidssignalisatie van (non-) prioritaire voertuigen; wat met de herkenbaarheid van brandweervrijwilligers onderweg naar de kazerne; en hoe luidt het politieke debat over het al dan niet implementeren van deze hoffelijkheidslichten? Deze informatie is terug te vinden in parlementaire vragen en antwoorden, wetsontwerpen, en wetswijzigingen aan de wegcode;
 - o Grijs literatuur. Wat geeft de grijze literatuur aan van overheden, universiteiten en andere instellingen? Denk hierbij aan rapporten en statistische verslagen over de werking van de brandweer of rapporten en standpunten van bijvoorbeeld vakverenigingen voor brandweervrijwilligers;
 - o Academisch onderzoek. Dit onderzoek blijkt bijzonder schaars te zijn. Slechts één wetenschappelijke studie bestudeert het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van haar gebruikers.
- Schriftelijke contacten met praktijkactoren:
 - o De bevindingen van de literatuurstudie worden afgetoetst bij praktijkactoren uit Frankrijk, Nederland en Duitsland. Dit gebeurt schriftelijk, via e-mailverkeer naar lokale vakverenigingen voor brandweervrijwilligers. Er wordt hen telkens gevraagd naar hun standpunt over hoffelijkheidslichten. De vakverenigingen uit Canada en het Verenigd Koninkrijk worden niet bevroegd aangezien hoffelijkheidslichten daar al geïmplementeerd zijn;

- In Canada wordt het Ministère de la Sécurité Publique de Québec, opdrachtgever van het afgeronde pilootproject rond hoffelijkheidsluchten (2018-2021) aangeschreven, met de vraag tot inzage in hun rapport over dit pilootproject. Ook de instantie die in Québec de vergunningen verleent aan brandweervrijwilligers, de Société de l'assurance automobile du Québec, wordt aangeschreven met de vraag naar cijfers: hoeveel vergunningen hebben ze al verleent & terug ingetrokken; en hoeveel kazernes laten het gebruik van hoffelijkheidsluchten toe?
- Verkennende interviews met praktijkactoren:
 - Alle 34 Belgische hulpverleningszones worden aangeschreven, met de vraag hun brandweervrijwilligers uit te nodigen voor een verkennend interview in kader van deze studie. Het doel is om één brandweervrijwilliger per provincie te interviewen. De enige voorwaarde waaraan de geselecteerde respondenten moeten voldoen, is dat ze operationeel vrijwilliger zijn, ongeacht hun functie die ze als vrijwilliger uitoefenen. De eerste kandidaat die zich meldt, is degene die wordt uitgenodigd voor een digitaal interview. In totaal werden 11 personen geïnterviewd (sommige respondenten gaven aan dit samen te willen doen met een collega), bestaande uit brandweervrijwilligers tewerkgesteld in:
 - Provincie Antwerpen, hulpverleningszone Rivierenland;
 - Provincie Limburg, hulpverleningszone Noord-Limburg;
 - Provincie West-Vlaanderen, hulpverleningszone Fluvia;
 - Provincie Oost-Vlaanderen, hulpverleningszone Oost;
 - Provincie Vlaams-Brabant, hulpverleningszone West
 - Provincie Namen, hulpverleningszone NAGE;
 - Provincie Luik, hulpverleningszone HEMECO;
 - Provincie Waals Brabant, hulpverleningszone Waals-Brabant.

Vanuit de provincies Henegouwen en Luxemburg kwam geen reactie. De Brusselse brandweer wordt niet betrokken in de bevraging aangezien deze uitsluitend uit professioneel brandweerpersoneel bestaat.



Afbeelding 1: Geografische verspreiding van verkennende interviews met praktijkactoren.

- Tenslotte vindt er een interview plaats met een kaderlid uit een hulpverleningszone in Canada waar het pilootproject hoffelijkheidsluchten liep.

1.3 Data-analyse

Kwalitatieve data-analyse wordt gekenmerkt door het categoriseren, interpreteren en samenvatten van de gegevens (Merkus, 2023). De literatuur wordt geanalyseerd via thematische analyses om belangrijke thema's en kennislacunes te identificeren (Braun & Clarke, 2006). Deze thema's zijn:

- Wat zijn de te meten variabelen in het pilootproject?
- Wat zijn de in- en exclusiecriteria voor de deelnemende hulpverleningszones in het pilootproject?
- Wat zijn de in- en exclusiecriteria voor de deelnemende brandweervrijwilligers in het pilootproject?
- Wat zijn de kritische succesfactoren om het pilootproject uit te rollen?

De informatie uit semigestructureerde interviews met brandweervrijwilligers vullen deze bevindingen aan, waarbij de data via dezelfde thematische analyse worden verwerkt (Kvale & Brinkmann, 2009; Braun & Clarke, 2006).

Dankzij dit iteratief proces, waarbij literatuur- en interviewbevindingen geïntegreerd worden, zijn de bevindingen van dit onderzoek 'gelaagd' (Nowell et al., 2017). Gedurende het hele onderzoeksproces wordt het principe van reflexiviteit toegepast om de impact van de onderzoeker op het onderzoek te erkennen en te minimaliseren, en om de transparantie en geloofwaardigheid van de studie te verhogen (Berger, 2015). Deze analyse, bestaande uit de geïntegreerde resultaten, is gericht op het uitbreiden van de bestaande kennis inzake hoffelijkheidsluchten en het formuleren van de aanpak van het Belgische pilootproject (Creswell & Poth, 2018).

1.4 Kritische bedenkingen

De hierboven beschreven methodologie van kwalitatieve data-analyse van een literatuurstudie en verkennende interviews gaat ook gepaard met een aantal kritische bedenkingen:

- Selectiebias in het zoeken naar literatuur: Het gebruik van specifieke zoektermen kan leiden tot een selectiebias, waarbij mogelijk relevante literatuur niet wordt gevonden omwille van de gekozen zoektermen (Greenhalgh, 1997). Dit kan de breedte en diepte van de verzamelde data beïnvloeden en mogelijk tot een vertekend of een onvolledig overzicht van het onderzoeksveld leiden;
- Interpretatieve flexibiliteit in thematische analyse: Het voordeel van thematische analyse is de flexibiliteit ervan (Braun & Clarke, 2006). Hier moet echter grondig gewaakt worden over de subjectiviteit in de interpretatie van data. In dit onderzoek gebeurt dit door middel van voldoende uitwisseling tussen de betrokken onderzoekers. Ondanks pogingen om de onderzoekersbias te verminderen door het principe van reflexiviteit toe te passen (Berger, 2015), bestaat de mogelijkheid dat verschillende onderzoekers tot verschillende conclusies komen bij het analyseren van dezelfde data;
- Toepassing van inclusie- en exclusiecriteria: De keuze en toepassing van inclusie- en exclusiecriteria kunnen zowel de selectie van de literatuur als de interviewdeelnemers beïnvloeden, wat kan resulteren in een selectie die niet volledig de diversiteit van het onderzoeksveld weerspiegelt (Booth et al., 2016). Dit wordt zo veel mogelijk vermeden door de in- en exclusiecriteria af te toetsen bij zowel de praktijkactoren als de opdrachtgever. Er wordt echter wel een belangrijke keuze gemaakt omtrent de doelgroep die wordt bestudeerd in deze studie. In onderling overleg met de opdrachtgever, wordt besloten om vrijwilligers van de civiele bescherming niet op te nemen in dit onderzoek. De reden hiertoe is dat deze vrijwilligers in veel mindere mate opgeroepen worden voor dringende opdrachten dan brandweervrijwilligers. Hoewel deze keuze gemaakt is met oog op het optimaal vergaren van data, heeft dit een impact op de dataverzameling.

2 Belgische brandweer

Dit hoofdstuk bespreekt de werking en de structuur van de Belgische brandweer, het aantal Belgische brandweervrijwilligers, hoe zij naar de kazerne rijden na het ontvangen van een noodoproep en hoe dit de uitruktijd beïnvloedt. Het sluit af met het bespreken van de impact van deze verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

2.1 Hulpverleningszones en brandweerkorpsen

De Belgische brandweer is opgedeeld in 34 hulpverleningszones en de Brusselse Brandweer (Koninklijk besluit van 2 februari 2009 tot vaststelling van de territoriale afbakening van de hulpverleningszones). Aan 1 hulpverleningszone zijn meerdere kazernes verbonden. Vlaanderen en Wallonië tellen in totaal 255 kazernes, Brussel telt er 15. De Belgische kazernes zijn op 3 verschillende manieren samengesteld:

- Volledige beroepskorpsen, bestaande uit louter beroepsbrandweerpersoneel;
- Gemengde korpsen, bestaande uit zowel beroeps- als vrijwillig brandweerpersoneel;
- Vrijwilligkorpsen, bestaande uit louter vrijwillig brandweerpersoneel.



Afbeelding 2: Overzicht van de 34 Belgische hulpverleningszones en Brandweer Brussel. (Algemene Directie Civiele Veiligheid).

2.2 Personeel

De Belgische brandweer bestaat uit vrijwillig en beroepspersoneel. Beide groepen voeren zowel operationele (interventies, brandvoorkoming, oefeningen en opleidingen) als administratieve taken uit. (Art. 174 KB 19/04/2014 tot bepaling van het administratief statuut van het operationeel personeel van de hulpverleningszones). Binnen het operationele luik, maken brandweervrijwilligers de meerderheid uit in België (persoonlijke communicatie Algemene Directie Civiele Veiligheid, 12/08/2022; Brandweer.be, z.d.). Van de 17.300 operationele brandweerlieden, is 63% (10.900) ingeschreven als brandweervrijwilliger. Slechts 37% (6.400) is beroepsmatig aan het werk.

Beroepsbrandweerpersoneel oefent haar hoofdberoep uit bij de brandweer (Art. 103 van de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele veiligheid). Ze werken volgens een ploegen- of dagensysteem vanuit de kazerne. Indien een noodoproep binnenkomt, kunnen zij meteen vanuit de kazerne vertrekken met een brandweerwagen naar de plaats van interventie.

Brandweervrijwilligers combineren in bijberoep hun vrijwilligersengagement met bijvoorbeeld studies, een hoofdberoep of een werkloosheidsstatuut (Art. 103 van de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele veiligheid). Aangezien zij hun brandweertaken uitvoeren in hun vrije tijd of tijdens hun werkuren, oefenen zij hun opdrachten uit op oproepbasis: ze zijn thuis van wacht. Eens ze opgeroepen worden voor een noodoproep, moeten ze zich zo snel mogelijk naar de kazerne begeven. Vanuit de kazerne vertrekken ze vervolgens met een brandweerwagen naar de plaats van interventie. Om zo snel mogelijk in de kazerne te raken, moeten brandweervrijwilligers voldoen aan een woonplaatsverplichting. Ze moeten verplicht binnen een bepaalde straal van de kazerne wonen of werken (Art.36 KB 19/04/2014 tot bepaling van het administratief statuut van het operationeel personeel van de hulpverleningszones). De kazernes bepalen deze straal zelf.

	Vrijwilliger	Beroeps
Verhouding	63%	37%
Taken	Operationele en administratieve opdrachten	
Statuut	Bijberoep	Hoofdberoep
Van wacht	Thuis	Kazerne

Tabel 1: Vrijwillig en beroepsmatig brandweerpersoneel in België.

2.3 Tijden bij brand

Hoe snel de brandweer ter plaatse is na het ontvangen van een noodoproep, is een aaneenschakeling van twee tijden (Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid 2020):

Terminologie	Definitie en gemiddelde duur voor het jaar 2020
Uitruktijd	<ul style="list-style-type: none">- De tijd tussen het tijdstip van alarmering van de noodcentrale en het tijdstip waarop de eerste brandweerwagen vertrekt vanuit de kazerne. De tijd die brandweervrijwilligers nodig hebben om de kazerne te bereiken, is opgenomen in deze tijd.- In 2020 is dit op nationaal niveau gemiddeld 4 minuten en 26 seconden.
Reistijd	<ul style="list-style-type: none">- De tijd tussen de uitruk (het vertrek van de eerste brandweerwagen) en de aankomst ter plaatse.- In 2020 is dit op nationaal niveau gemiddeld 6 minuten en 55 seconden.
Opkomsttijd	<ul style="list-style-type: none">- De tijd tussen het tijdstip van alarmering en het tijdstip van aankomst. Dit is dus de som van de uitruk- en de reistijd.- In 2020 is dit op nationaal niveau gemiddeld 11 minuten en 21 seconden.



Afbeelding 3: Tijden bij brand waarbij een brandweervrijwilliger wordt opgeroepen.

2.4 Herkenbaarheid tijdens rit naar kazerne

Brandweervrijwilligers zijn tijdens hun rit naar de kazerne vrij onherkenbaar. Sommigen voorzien hun wagen van een sticker of plaatje van de brandweer. Dit signalement is louter informatief en amper zichtbaar voor de overige weggebruikers wanneer de brandweervrijwilligers rondrijden.



Afbeelding 4: Logo Belgische brandweer (brandweer.be).

2.5 Aanpak pilootproject

❖ In- en exclusiecriteria deelnemende hulpverleningszones

Kazernes die werken met gemengde en/of vrijwilligerskorpsen:

Enkel de kazernes die werken met gemengde en/of volledige vrijwilligerskorpsen, kunnen deelnemen aan het pilootproject.

3 Wetsvoorstel hoffelijkheidslichten

Dit hoofdstuk bespreekt het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten. Hoe zien hoffelijkheidslichten eruit en wat is het doel ervan? Wie mag hoffelijkheidslichten gebruiken en wat zijn de hiermee gepaard gaande rechten en plichten? Is er steun bij de Belgische bevolking voor dit wetsvoorstel? Tenslotte bespreekt dit hoofdstuk de impact van deze verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

3.1 Het Wetvoorstel Hoffelijkheidslichten

In 2021 werd het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten ingediend in de Kamer Van Volksvertegenwoordigers (zie bijlage 1). De samenvatting van dit voorstel luidt:

“Dit wetsvoorstel voert een groen ‘hoffelijkheidslicht’ in, waarmee vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming op weg naar de kazerne voor een dringende opdracht, zichzelf duidelijk herkenbaar kunnen maken. Dit knipperlicht, zonder geluidstoestel, geldt als een uitnodiging aan de andere weggebruikers om het voertuig voorrang of vlotte doorgang te verschaffen.”

De wetsindieners verwijzen naar Canada, waar hoffelijkheidslichten reeds geïmplementeerd zijn in enkele provincies (zie 5.).

3.2 Hoffelijkheidslichten

Hoffelijkheidslichten zijn groene knipperlichten, geïnstalleerd in of op de wagen van brandweervrijwilligers (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, toelichting). Deze lichten mogen alleen gebruikt worden in het geval dat brandweervrijwilligers naar de kazerne worden opgeroepen in kader van een dringende opdracht (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, toelichting).



Afbeelding 5: Illustratie van hoffelijkheidslichten.

3.3 Doelstelling

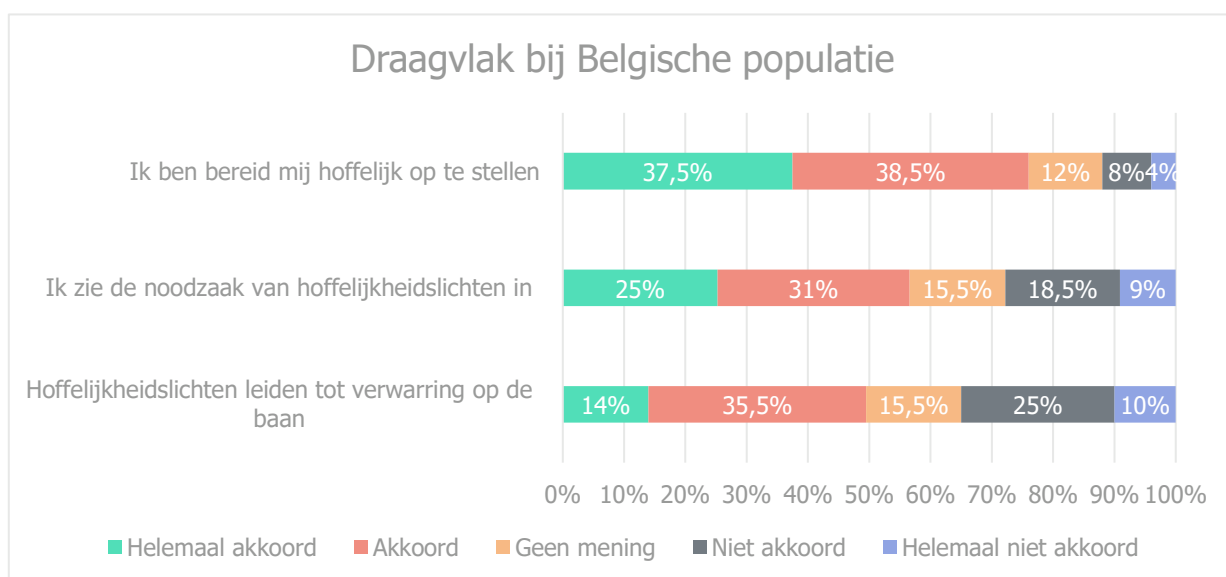
Het doel van hoffelijkheidslichten is om brandweervrijwilligers duidelijk herkenbaar te maken voor de overige weggebruikers in het verkeer. Hoffelijkheidslichten hebben dus een signaalfunctie: ‘een brandweervrijwilliger is onderweg naar de kazerne voor een dringende opdracht’. De overige weggebruikers worden uitgenodigd om de brandweervrijwilligers voorrang of een vlotte doorgang te verlenen. Het is echter niet strafbaar als de overige weggebruikers dit niet doen. De wagen van de brandweervrijwilligers wordt namelijk niet als prioritair gecatalogeerd en de brandweervrijwilligers moeten zich steeds houden aan het verkeersreglement (Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, toelichting). De wetsindieners willen door middel van deze hoffelijkheidslichten inspelen op de uitruktijden van de brandweer en deze reduceren (zie 2.3).



Afbeelding 6: Herkenbaarheid van wagen zoals voorgesteld in het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten.

3.4 Draagvlak bij Belgische populatie

Gezien de schaarsheid aan informatie over hoffelijkheidslichten, is het zinvol om te kijken wat burgers vinden van het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten. Dit gebeurt door middel van een bevraging (Vias institute, 2023), getoetst bij een representatief deel van de Belgische bevolking. 1.000 burgers werden bevraagd in februari 2023. Vias institute had op dat ogenblik nog nooit gecommuniceerd over deze studie en het pilotproject. De bevraging levert volgende antwoorden op voor volgende stellingen:



Tabel 2: Draagvlak bij Belgische bevolking (Omnibus 2023, Vias institute).

In het algemeen is er een grote bereidheid (76%) bij de bevroagde burgers om zich hoffelijk op te stellen ten opzichte van brandweervrijwilligers die rondrijden met hoffelijkheidslichten. 37,50% geeft aan hier volledig mee akkoord te zijn, 38,50% gaat hiermee akkoord. Slechts 12% geeft aan hier niet toe bereid te zijn (8% niet akkoord en 4% helemaal niet akkoord). 12% heeft hierover geen mening.

De meerderheid (56%) ziet de noodzaak van hoffelijkheidslichten in. 18,5% gaat hier niet mee akkoord en 9,5% gaat helemaal niet akkoord met deze stelling. 15% heeft hierover geen mening.

49% gaat akkoord tot volledig akkoord met de stelling dat hoffelijkheidslichten tot verwarring zullen leiden aangezien zij geen prioritaire voertuigen zijn maar toch om een vlotte doorgang te vragen. 15,5% heeft hierover geen mening. En 35% maakt zich hier minder zorgen over (25% niet akkoord en 10% helemaal niet akkoord).

3.5 Aanpak pilootproject

❖ Te meten variabelen

De individuele uitruktijden van de deelnemers:

Het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten speelt in op de uitruktijd van de brandweer. De te meten variabele in het pilootproject is dus de tijdsduur van de deelnemers hun rit naar de kazerne voor een dringende opdracht. De eerste onderzoeksvraag van het Belgisch pilootproject luidt als volgt: "Wat is het effect van hoffelijkheidslichten op de uitruktijden van de deelnemers?".

❖ In- en exclusiecriteria deelnemers

Brandweervrijwilligers die zich met de wagen naar de kazerne verplaatsen:

Het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten speelt in op de verplaatsingstijd van brandweervrijwilligers die zich met de wagen naar de kazerne verplaatsen. Zij die zich anders verplaatsen, bijvoorbeeld te voet, met de motor of (elektrische) fiets, kunnen niet deelnemen aan het pilootproject.

❖ Kritische succesfactoren

Kritische succesfactor: sensibilisering

Het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten beoogt duurzame gedragsverandering bij de overige weggebruikers door middel van een grotere herkenbaarheid van de wagens van de brandweervrijwilligers. Er moet dus een goede sensibiliseringscampagne ontwikkeld worden waarbij de burgers geïnformeerd worden over het bestaan van het pilootproject, het nut van hoffelijkheidslichten en hoe te reageren indien ze een wagen met hoffelijkheidslichten kruisen.

4 Belgische prioritaire en non-prioritaire voertuigen

Vorig hoofdstuk verwijst naar het onderscheid tussen prioritaire en non-prioritaire voertuigen. Gezien de unieke positie van de gebruikers van hoffelijkheidslichten, bespreekt dit hoofdstuk de verschillen hiertussen. Wie mag rijden met prioritaire voertuigen en wat zijn hun rechten? Welke plichten hebben de overige weggebruikers ten aanzien van prioritaire voertuigen? Waar situeert de categorie 'hoffelijkheidslichten' zich hierin? Ook dit hoofdstuk sluit af met een opsomming van de impact van de verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

4.1 Prioritaire voertuigen

Een voertuig wordt als prioritair beschouwd als de lichtsignalen (blauwe knipperlichten) geactiveerd zijn, al dan niet samen met het geluidssignaal (sirene)^{7,8}. De wetgever bepaalt welk type voertuigen uitgerust mogen worden met licht- en geluidssignalen (KB 15 maart 1968, Art. 28, § 2, 1° c; Art. 43, § 2, 3°)⁹. Brandweerwagens zijn opgenomen in deze lijst.

4.1.1 Dringende en niet-dringende opdrachten

De aard van de interventie bepaalt of de licht- dan wel geluidssignalen van prioritaire voertuigen mogen geactiveerd worden. Het verkeersreglement¹⁰ voorziet hiervoor een onderscheid tussen dringende en niet-dringende opdrachten.

Bij dringende opdrachten, moeten de blauwe knipperlichten verplicht geactiveerd worden (Art. 37.5 verkeersreglement)¹¹. De sirene mag, maar moet niet verplicht, geactiveerd worden (Art. 37.3, verkeersreglement). Wanneer beiden geactiveerd zijn, 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 (Art. 37.2 verkeersreglement). Het geluidssignaal mag daarentegen nooit geactiveerd worden (Art. 37.3 verkeersreglement). Aangezien de bestuurder van het prioritair voertuig geen dringende opdracht uitvoert, geniet deze geen voorrang.

	Lichtsignaal	Geluidssignaal	Voorrang
Dringende opdracht	Verplicht	Toegestaan	Ja
Niet-dringende opdracht	Toegestaan wanneer de aard van de opdracht het rechtvaardigt	Verboden	Nee

Tabel 3: Licht- en geluidssignalen bij dringende en niet-dringende opdrachten.

Welke opdrachten als dringend of niet-dringend beschouwd worden, staat nergens gedefinieerd in het verkeersreglement. Hetzelfde geldt voor de niet-dringende opdrachten waarvan de aard ervan toelaat om

⁷ Artikel 37.1 van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer⁷ (voortaan 'verkeersreglement')

⁸ In januari 2024 zou een nieuwe regel in werking treden, waardoor de sirene niet langer vrijblijvend, maar verplicht moet gebruikt worden in geval van dringende opdrachten. De inwerkingtreding van deze regel werd uitgesteld tot een nader te bepalen datum.

Bron: Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 oktober 2023 tot wijziging van het koninklijk van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, 24 januari 2024.

⁹ 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).

¹⁰ 16 juli 2020 - Wet tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft, BS 01 oktober 2020

¹¹ Art. 3 Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

blauwe lichten te gebruiken. De aflijning tussen beide opdrachten behoort in de praktijk tot interne richtlijnen van de nooddiensten (Van Raemdonck 1998).

4.1.2 Voorrechten bestuurders prioritaire voertuigen

Bestuurders van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht mogen afwijken van bepaalde bepalingen van het verkeersreglement. Voorbeelden hiervan zijn het overschrijden van snelheidslimieten, door het rood licht rijden, een bijzondere overrijdbare bedding of busbaan oprijden en rijden op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs. De bestuurders van de prioritaire voertuigen mogen tijdens deze actie geen andere weggebruikers in gevaar brengen (verkeersreglement, Art.37, lid 4).

4.1.3 Verplichtingen overige weggebruikers

Art. 38 van het verkeersreglement stelt dat elke weggebruiker, eens het prioritair voertuig met geactiveerde sirene nadert, de doorgang onmiddellijk moet vrijmaken alsook voorrang moet verlenen. Indien nodig moet de weggebruiker stoppen. Het niet naleven van deze bepaling is een overtreding van de derde graad.

4.2 Non-prioritaire voertuigen

Non-prioritaire voertuigen zijn alle voertuigen die niet zijn uitgerust met blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel. Deze moeten te allen tijde het verkeersreglement naleven.

4.3 Voertuigen uitgerust met hoffelijkheidslichten

De hoffelijkheidslichten zijn geïnstalleerd in de wagens van brandweervrijwilligers. Deze voertuigen worden als non-prioritair beschouwd. De bestuurders ervan hebben geen voorrechten. Ze mogen op geen enkel moment afwijken van de verkeersregels. De overige weggebruikers hebben geen verplichting om voorrang te verlenen aan bestuurders die rijden met hoffelijkheidslichten. Wel worden ze warm uitgenodigd om, daar waar mogelijk, voorrang te verlenen. Het is echter niet strafbaar als ze dit niet doen.

Groene knipperlichten zijn niet voorzien in het verkeersreglement, noch in het KB van 15 maart 1968. In principe is het gebruik ervan verboden omwille van artikel 29 van het verkeersreglement.

	Prioritaire voertuigen	Non-prioritaire voertuigen	Voertuigen met hoffelijkheidslichten
Lichtsignaal	Blauwe knipperlichten	Neen	Groene knipperlichten
Geluidssignaal	Ja	Neen	Neen
Gebruikers mogen afwijken van verkeersreglement	Ja	Nee	Nee
Plichten overige weggebruikers	Doorgang vrijmaken Voorrang verlenen Stoppen Strafbaar als dit niet gebeurt	Geen	Geen, maar warme uitnodiging tot het verlenen van voorrang Niet strafbaar als dit niet gebeurt

Tabel 4: Prioritaire, non-prioritaire voertuigen en wagens uitgerust met hoffelijkheidslichten.

4.4 Aanpak pilootproject

❖ Kritische succesfactoren

Wijziging bestaand wetgevend kader:

Groene knipperlichten zijn vandaag verboden op de weg. De huidige wetgeving moet dus worden aangepast in kader van dit pilootproject. Een federale toelating moet de deelnemers toelaten om hoffelijkheidslichten gedurende het pilootproject te gebruiken. Deze federale toelating moet worden aangevraagd bij de minister van mobiliteit.

Verzekering controleren:

Aangezien de deelnemers van het pilootproject tijdelijk zullen afwijken van het bestaande wetgevend kader, moet gecontroleerd worden hoe het zit met de verzekering in geval van een ongeluk.

5 Hoffelijkheidslichten in Canada

Aangezien Canada in het Wetsontwerp Hoffelijkheidslichten dient als inspiratie, is het belangrijk om de Canadese context ten volle te begrijpen. Dit hoofdstuk start met het contextualiseren van de werking van de brandweervrijwilligers. Vervolgens bespreekt het de wettelijke kaders die de licht- en geluidssignalisatie van zowel prioritaire als non-prioritaire voertuigen bepalen. Daaropvolgend behandelt dit hoofdstuk het maatschappelijke debat, inclusief het pilootproject dat liep tussen 2015 en 2018, voorafgaand aan het ontstaan van de wetgeving inzake hoffelijkheidslichten. Vervolgens wordt het decreet inzake hoffelijkheidslichten, van kracht gegaan in 2021, van naderbij bekeken. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met de bespreking van de impact van de verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

5.1 Brandweervrijwilligers

Canada kent, net zoals België, een grote traditie van brandweervrijwilligers. In totaal zijn er 127.259 brandweerlieden. Hiervan is 78,5% (99.919) vrijwilliger tegenover 21,5% (27.341) beroepsbrandweer (Canadian Association of Fire Chiefs, 2021).

5.2 Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichten

5.2.1 Prioritaire voertuigen

In Canada zijn prioritaire voertuigen herkenbaar door rode of witte zwaai- of knipperlichten (ziekenwagens en brandweerwagens), dan wel blauwe zwaai- of knipperlichten (politievoertuigen), al dan niet uitgerust met witte knipperende koplampen, (Code de la Sécurité Routière Canada, Art. 4 en art. 226). Ze beschikken tevens over een sirene en/of een apparaat voor het wijzigen van verkeerslichtsignalen (Art. 255 Code de la Sécurité Routière Canada).

Op voorwaarde dat zowel de licht- als geluidssignalisatie actief zijn, mag de bestuurder van een prioritaair voertuig zowel afwijken van de verkeersregels als manoeuvres stellen die normaal verboden zijn. Voorbeelden zijn het afwijken van verkeersborden en -lichten, het overschrijden van snelheidslimieten en het negeren van wegmarkeringen, rechts inhalen, inhalen op de tegenovergestelde rijstrook bij het naderen van en op een kruispunt of het voertuig parkeren op het voetpad of verboden parkeerplaatsen (Gouvernement de Québec, z.d., 2023). De overige weggebruikers zijn verplicht om voorrang te verlenen door snelheid te verminderen, zo veel mogelijk rechts te rijden en indien nodig te stoppen (Gouvernement de Québec, z.d., 2023).

Naast bovenvermelde prioritaire voertuigen, verleent la Société de l'Assurance automobile du Québec (voortaan 'SAAQ') vergunningen aan andere type voertuigen om als prioritaair voertuig erkend te worden (Wegcode Canada, art. 226). Dit geldt onder meer voor de persoonswagens van brandweervrijwilligers, die kunnen worden uitgerust met hoffelijkheidslichten. Eens toestemming ontvangen van de SAAQ mogen de brandweervrijwilligers rijden met groene knipperlichten (art. 226.2 Code de la Sécurité Routière Canada). Deze persoonswagens zijn louter uitgerust met lichtsignalisatie. Ze beschikken noch over een geluidshoorn, noch over een apparaat om de verkeerslichtsignalisatie aan te passen (art. 255 Code de la Sécurité Routière Canada).

Als de omstandigheden het toelaten, en op voorwaarde dat de groene knipperlichten geactiveerd zijn, mogen de brandweervrijwilligers op de berm rijden en hun voertuig op elke plek tot stilstand brengen en parkeren. Ze mogen hierbij de overige weggebruikers niet in gevaar brengen (Art. 226.2 Code de Sécurité Routière Canada). De overige weggebruikers dienen hoffelijk gedrag te vertonen (voorrang verlenen waar mogelijk). Hiervoor mogen ze vertragen en, indien de situatie hierom vraagt, hun wagen volledig tot stilstand brengen.

5.2.2 Voertuigen uitgerust met groene lichten

Een aantal voertuigen van de hulpdiensten dienen op de plaats van de interventie als commando- en coördinatiepost (Wegcode Canada, art. 226.1). Deze zijn voorzien van een groen zwaailicht (Art. 226.1 Code de la Sécurité Routière Canada). Dit zwaailicht mag alleen gebruikt worden binnen de veiligheidsperimeter die gedefinieerd wordt door de verantwoordelijke van de operatie. Aangezien dit groene licht gebruikt wordt in de veiligheidsperimeter, worden de overige weggebruikers niet rechtstreeks geconfronteerd met deze voertuigen.

	Prioritaire voertuigen			Non-prioritaire commando voertuigen
Lichtsignaal	- Rood zwaai- of knipperlicht - Witte knipperende koplamp ----- Brandweerwagens Ziekenwagens	Blauw zwaai- of knipperlicht ----- Politievoertuigen	Groen knipperlicht ----- Persoonswagens brandweervrijwilligers	Groen zwaailicht
Geluidssignaal	Ja		Nee	Nee
Bijkomend apparatuur	Apparaat wijziging verkeerslichten		Nee	Nee
Rechten bestuurders	Afwijken van verkeersregels Verboden manoeuvres		Over de berm rijden Overall parkeren	Nee
Plichten overige weggebruikers	Voorrang verlenen Strafbaar als dit niet gebeurt		Voorrang verlenen Niet strafbaar als dit niet gebeurt.	Nee

Tabel 5: (Non-) prioritaire voertuigen in Canada.

5.3 Debat hoffelijkheidslichten Québec

Het debat rond hoffelijkheidslichten werd voornamelijk gevoerd in Québec. In de rest van Canada stond dit niet op de maatschappelijke en/of politieke agenda. Dit stuk van het rapport zoomt dus in op Québec.



Afbeelding 7: Québec in Canada.

5.3.1 Het wetsontwerp (2008)

Het sociaal-maatschappelijke debat rond hoffelijkheidslichten start in 2008 met een wetsontwerp dat stelt dat brandweervrijwilligers voortaan groene zwaailichten mogen installeren in hun persoonswagens (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, 2018). Deze lichten mogen geactiveerd worden wanneer de brandweervrijwilligers onderweg zijn naar de plaats van de brandweerinterventie. Indien de lichten geactiveerd zijn, mogen de brandweervrijwilligers over bermen rijden en hun voertuig overal tot stilstand brengen. Drie belangenorganisaties¹², zowel van de brandweer, gemeentes als politie van Québec, zijn dit idee niet genegen en vragen om de inwerkingtreding van deze bepaling uit te stellen (Mémoire au conseil des ministres, 2020). Hun vraag wordt ingewilligd.

5.3.2 De petitie (2014)

In 2014 brengen een aantal brandweervrijwilligers hoffelijkheidslichten weer onder de aandacht. Ze leggen een petitie, van toepassing op het grondgebied Québec, neer bij het nationale parlement (Assemblée Nationale du Québec, 2014). De 2.775 ondertekenaars roepen via de petitie op tot de inwerkingtreding van artikel 226.2 van de Code de la Sécurité Routière. Ze verzetten zich hiermee tegen het verzoek van de 3 belangenorganisaties om de bepaling op te schorten. Het Ministerie van Transport en het Ministerie van Publieke Veiligheid stellen hierop een werkgroep samen die een pilotoproject moet opstellen (Mémoire au conseil des ministres, 2020).

¹² Het gaat om (1) Association des chefs en sécurité incendie du Québec (ACSIQ), (2) l'Union des municipalités du Québec (UMQ), en (3) l'Association des directeurs de police du Québec.

5.3.3 Het pilootproject (2015-2018)

5.3.3.1 Doel

Het pilootproject beoogt het meten van het effect van groene knipperlichten¹³ op de rijtijden van de deelnemers naar de plaats van interventie. Gedurende het pilootproject mogen deze deelnemers, op voorwaarde dat hun hoffelijkheidslichten geactiveerd zijn, op 2 manieren afwijken van het verkeersreglement. Ze mogen enerzijds rijden over beddingen en anderzijds hun wagen overal stoppen en parkeren.

5.3.3.2 Deelnemende zones en deelnemers

418 deelnemers testen deze lichten in het pilootproject: 155 in de Bécancour en 263 in Les-Collines-de-l'Outaouais, verdeeld over 31 kazernes (niet-gepubliceerd onderzoeksrapport 2016). De kazernes hebben een grondgebied van 3.168 km² en dienen 69.645 inwoners. De vrijwilligers worden gevraagd, maar zijn niet verplicht, om de groene knipperlichten te gebruiken op het ogenblik dat ze onderweg zijn naar een dringende opdracht.

5.3.3.3 Methodologie

Aan de deelnemers die het groene knipperlicht effectief activeren onderweg naar een dringende opdracht, wordt gevraagd om een vragenlijst in te vullen na elke opdracht (zie bijlage 2) (interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30/11/2022). Hierin wordt gepeild naar een schatting van onderstaande variabelen:

- Schatting van de tijdswinst;
- Schatting van het hoffelijk gedrag van overige weggebruikers;
- Schatting van het aantal accidenten onderweg.

Het gaat telkens om een schatting. De deelnemers of hun wagens zijn op geen enkele manier uitgerust met meetinstrumenten (interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30 november 2022).

5.3.3.4 Randvoorwaarden

Onderstaande randvoorwaarden worden bepaald in het Canadese pilootproject:

- Rijopleiding brandweervrijwilligers: Alle deelnemers moesten een opleiding van 2 uur volgen bij een gespecialiseerde rijsschool. Dit om te vermijden dat ze gevaarlijke rijgedrag zouden vertonen (interview coördinator brandveiligheid van MRC Les-Collines- de l'Outaouais, 30 november 2022);
- Wetgevend kader: Het Ministerie de la Sécurité Publique de Canada moest voorafgaand aan het pilootproject de wegcode wijzigen. Enerzijds mogen groene knipperlichten gebruikt worden in kader van het pilootproject. Anderzijds mogen de gebruikers van hoffelijkheidslichten afwijken van de wegcode. Ze mogen op de berm rijden en overal stoppen;
- Sensibilisering: Om de burgers optimaal te bereiken, werd ingezet op sensibilisering (interview coördinator brandveiligheid van MRC Les-Collines- de l'Outaouais, 30 november 2022). Dit gebeurt aan de hand van:
 - o Video met uitleg naar burgers toe;
 - o Borden aan de kant van de weg. Aan de 'ingang' van elke gemeente wordt dergelijk bord geplaatst;
 - o Interviews op radio en televisie.

5.3.3.5 Resultaten

Het eindrapport is niet publiek raadpleegbaar, aldus de opdrachtgever (persoonlijke communicatie Ministère de la Sécurité Publique Canada, 14/07/2023).

¹³ Het gaat hier om groene knipperlichten en geen zwaailichten. Volgens de werkgroep die in 2014 werd opgericht moest het gebruik van groene zwaailichten voorbehouden blijven aan de commandovoertuigen.

Echter, uit een intern verkregen document en een interview met een nauw betrokken actor in het pilootproject, blijken de resultaten niet eenduidig (intern verkregen rapport pilootproject, 2016; interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30 november 2022).

Na het eerste pilootjaar bleek 54% van de deelnemers de hoffelijkheidslichten nooit geactiveerd te hebben (intern verkregen rapport pilootproject 2016). De responsgraad op de vragenlijst bevindt zich tussen de 12.5% en 37% (intern rapport pilootproject 2016; interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30 november 2022; Radio Québec, 2017). De verzamelde data is dus te beperkt om uitspraken te doen over het effect van deze hoffelijkheidslichten.

Hoewel de resultaten niet eenduidig zijn, vragen een aantal brandweervrijwilligers in Québec toch naar de officiële invoering van hoffelijkheidslichten (interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30 november 2022; Radio Québec 2019). Volgens een aantal praktijkactoren doen "de tekortkomingen bij het verzamelen van de data geen eer aan de effectiviteit van het systeem" (M. Gauthier in Radio Canada, 2017). Het voordeel zit in de "tijdswinst en de herkenbaarheid", zo klinkt het verder. Andere praktijkactoren trekken die laatste stelling in twijfel en zijn tegen de ingebruikname van hoffelijkheidslichten. Zij achten de kans op ongelukken en agressie door de overige weggebruikers hoog (interview Kaderlid deelnemende zone Canadees pilootproject, 30 november 2022; Radio Québec 2019).

5.4 Reglement Hoffelijkheidslichten Québec 2021

Ondanks alle voor- en tegenargumentatie rond hoffelijkheidslichten, treedt in 2021 het Règlement sur le feu vert clignotant 2021 (voortaan 'Reglement Hoffelijkheidslichten'; (85-2021, Gazette officielle du Québec 2021)). Dit reglement is van toepassing op het volledige grondgebied van Québec (Gazette officielle du Québec, 2021).

Het gebruik van hoffelijkheidslichten is voortaan toegestaan, maar niet verplicht in Québec. Het staat de gemeentes en brandweergebieden van Québec vrij om het Reglement Hoffelijkheidslichten al dan niet te implementeren. Daarnaast is het een persoonlijke keuze van de brandweervrijwilligers om te rijden met hoffelijkheidslichten (CISION, 2021). 15% (95) van de 620 brandweergebieden in Québec staan het gebruik van hoffelijkheidslichten toe (persoonlijke communicatie SAAQ 2/08/2023). Van de 23.000 operationele brandweerpersoneelsleden in Québec, zijn 10.000 personen brandweervrijwilligers (Institut National de santé publique de Québec, *z.d.* 2023). Sinds 2021 heeft 10% (1.009 brandweervrijwilligers) een vergunningscertificaat voor het gebruik van hoffelijkheidslichten verkregen (persoonlijke communicatie SAAQ 2/08/2023).

Aantal brandweerzones in Québec die hoffelijkheidslichten toestaan

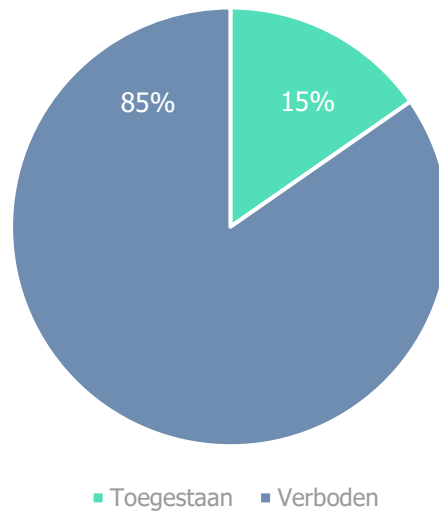


Diagram 1: 15% van de 620 brandweerzones in Québec laten het gebruik van hoffelijkheidslichten toe.

Aantal aanvragen hoffelijkheidslichten door totale populatie brandweervrijwilligers in Québec

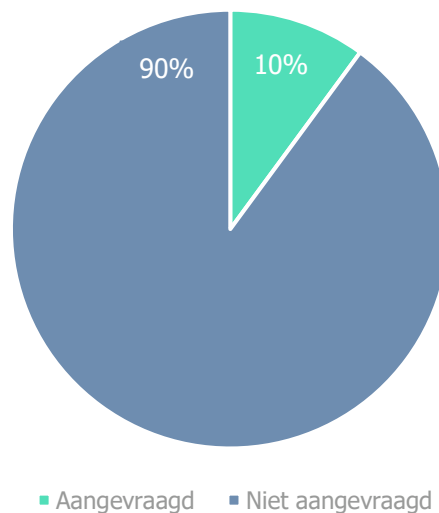


Diagram 2: 10% Van de 10.000 brandweervrijwilligers in Québec hebben hoffelijkheidslichten aangevraagd.

Het Reglement Hoffelijkheidsluchten Québec 2021 bepaalt een aantal randvoorwaarden waaraan de hoffelijkheidsluchten en haar gebruikers moeten voldoen:

Vergunningscertificaat	<p>Zij die hoffelijkheidsluchten willen installeren moeten iedere 2 jaar een vergunning aanvragen bij de SAAQ (Art. 226.2 Wegcode Canada). Om de vergunning te krijgen, moet de aanvrager voldoen aan meerdere voorwaarden, waarvan onderstaande de voornaamste zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tewerkgesteld zijn in een gemeente waarin hoffelijkheidsluchten zijn toegelaten; - Een positieve schriftelijke aanbeveling hebben van het gemeentebestuur waaronder diens kazerne valt; - Rijbewijs mag 2 jaar voorafgaand de vergunningsaanvraag niet ingetrokken of opgeschorst zijn ten gevolge van strafpunten op het rijbewijs of een veroordeling; - Slagen voor de rijopleiding over de gebruiksregels van hoffelijkheidsluchten bij een opleidingsinstituut voor brandweerpersoneel in Québec. Deze opleiding is de enige voorwaarde die niet elke 2 jaar opnieuw moet worden gevolgd. Eens geslaagd voor de opleiding, behoudt de vrijwilliger dit bewijs. <p>Het vergunningscertificaat is niet gelinkt aan een voertuig maar aan een persoon. Bijgevolg moet de gemachtigde dit certificaat steeds op zak hebben (Wegcode Canada, art. 239.1).</p>
Misbruik bestraffen	<p>Misbruik van de groene knipperlichten is strafbaar en wordt beboet (Wegcode Canada, art. 281).</p>
Technische vereisten	<p>Hoffelijkheidsluchten moeten voldoen aan een aantal technische voorwaarden zoals bijvoorbeeld de sterkte van de lichten (Mémoire règlement sur le fue vert clignotant).</p>

5.5 Nationale toepassing hoffelijkheidsluchten

In 5 van de 10 provincies in Canada worden hoffelijkheidsluchten gebruikt (Mémoire au conseil des ministres, 2020). Er zijn echter een aantal verschillen in de toepassing ervan:

- Ontario en Alberta volgen het voorbeeld van Québec (Règlement de l'Ontario 484/07, 2018; Code de la Route L.R.O. 1990, H8, art. 62(16)).
- Manitoba en Saskatchewan kennen rode hoffelijkheidsluchten (rode knipperlichten). Eens deze lichten worden geactiveerd, worden deze voertuigen prioritair. De bestuurders die over deze lichten beschikken moeten zodoende slagen voor een opleiding prioritair rijden (Code de la route Manitoba 2009, art. 132; Bureau du Commissaire aux incendies Manitoba, 2022; Règlement sur l'équipement, la sécurité et l'inspection de véhicules Manitoba 2019, art. 3.10). In Manitoba worden de lichten geïnstalleerd op het dak van de wagen (Code de la route Manitoba, art. 38.1(5)). In Saskatchewan moeten de hoffelijkheidsluchten, wanneer deze niet gebruikt worden voor een noodoproep, verborgen of verwijderd worden.



Afbeelding 8: Provincies in Canada waar groene en rode hoffelijkheidslichten gebruikt worden.

5.6 Aanpak pilootproject

❖ Te meten variabele(n)

Gedrag van de overige weggebruikers:

Naast het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van de brandweervrijwilligers, onderzocht het Canadese pilootproject ook de mate waarin overige weggebruikers hoffelijk gedrag vertonen. Aangezien het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten inzet op duurzame gedragsverandering, is het zinvol om een gelijkaardige variabele op te nemen in het Belgische pilootproject. Dit leidt tot volgende onderzoeksvraag: 'Wat is het effect van hoffelijkheidslichten op het gedrag van de overige weggebruikers?'

❖ Kritische succesfactoren

Verplichte deelname pilootproject:

Het organiseren van een pilootproject op vrijwillige basis houdt risico's in. In dit pilootproject gebeurt de samenwerking met brandweervrijwilligers door middel van een verplichte deelname. Hiervoor moeten de nodige samenwerkingsverbanden afgesloten worden.

Meting, geen schatting van uitruktijden:

Een schatting van winst in tijd, is zeer vatbaar voor subjectieve interpretaties en overtuigingen van de deelnemende brandweervrijwilligers. In het Belgisch pilootproject zullen de uitruktijden objectief gemeten worden aan de hand van een meetinstrument. Hetzelfde geldt voor de mate waarin overige weggebruikers hoffelijk gedrag vertonen. Ook dit zal op een objectieve meetbare manier in beeld gebracht worden.

Geen rijopleiding voorafgaand aan deelname pilootproject:

Aangezien de brandweervrijwilligers in België geen bijkomende rechten krijgen, in tegenstelling tot in Canada (rijden over berm en overall stoppen en parkeren), zal geen rijopleiding voorzien worden voor de brandweervrijwilligers.

Sensibiliseringsmateriaal:

Qua sensibiliseringsmateriaal worden nationale en lokale persmomenten op televisie en radio voorzien, alsook berichten op sociale mediakanalen. Het materiaal wordt voorzien door Vias institute, en wordt gedeeld met de deelnemende zones.

6 Hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk

Dit hoofdstuk bespreekt het gebruik van hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk. Welke doelgroep mag deze gebruiken en wat zijn hun rechten en plichten? Werd het effect van hoffelijkheidslichten reeds gemeten? Wat is de impact van de verworven kennis in dit hoofdstuk op de aanpak van het Belgische pilootproject?

6.1 Brandweervrijwilligers

Gezien de versnipperde data rond brandweervrijwilligers in het Verenigd Koninkrijk, verdeeld over Schotland, Wales, Noord-Ierland en Engeland, is het onduidelijk hoeveel brandweervrijwilligers tewerkgesteld zijn in het Verenigd Koninkrijk. Fire Service UK (z.d) spreekt over 18.000 brandweervrijwilligers die instaan voor een brandweer- en reddingsdekking in ongeveer 60% van het Verenigd Koninkrijk. Het is echter onduidelijk in welk jaar deze cijfers werden bijgewerkt (Fire Service, z.d.).

6.2 Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichtsignalisatie

Prioritaire voertuigen, waaronder brandweerwagens, zijn in het Verenigd Koninkrijk uitgerust met blauwe zwaai- of knipperlichten (UK Road Vehicles Lightning Regulations, Regulation 11(2), k) en een sirene (UK Road Vehicles (Construction and Use) Regulations 1986, Regulation 37 (4)). De gebruikers van prioritaire voertuigen mogen afwijken van de verkeersregels en de overige weggebruikers zijn verplicht om een doorgang te verlenen (UK Traffic Signs Regulations and General Directions 2002, Regulation 15) maar moeten hierbij wel te allen tijde de verkeersborden respecteren (UK Highway Code, rule 219).

	Prioritaire voertuigen	Voertuigen met hoffelijkheidslichten
Lichtsignaal	Blaauwe zwaai- of knipperlichten Brandweer	Groene zwaai- of knipperlichten Arts geregistreerd bij de General Medical Council
Geluidssignaal	Ja	Neen
Rechten bestuurders	Afwijken van verkeersregels	Geen uitzondering op verkeersregels.
Plichten overige weggebruikers	Doorgang verlenen, met respect voor de verkeersborden	Geen

Tabel 6: Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk.

Al sinds 1989 worden hoffelijkheidslichten gebruikt in het Verenigd Koninkrijk. Dit zijn groene zwaai- of knipperlichten bevestigd op de wagen van geregistreerde artsen (UK Road Vehicles Lightning Regulations, Regulation 11(2), m.). De lichten informeren overige weggebruikers over het feit dat de persoon in kwestie dringend een bestemming moet bereiken, in de hoop dat de overige weggebruikers de gebruikers van hoffelijkheidslichten zo min mogelijk hinderen. Het is niet strafbaar als de overige weggebruikers dit niet doen (UK Traffic Signs Regulations and General Directions 2002, Regulation 15). De gebruikers van hoffelijkheidslichten hebben geen voorrechten (UK Traffic Signs Regulations and General Directions 2002, Regulation 15).



Afbeelding 9: Hoffelijkheidslichten in het Verenigd Koninkrijk (Dun-Bri Group, z.d. 2018).

6.3 Effect hoffelijkheidslichten bestuderen

In 2019 vond in Schotland een onderzoek plaats naar het effect van hoffelijkheidslichten op de rijtijden van haar gebruikers in een ruraal gebied. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de onderzoeksmethode en resultaten van dit onderzoek (Malinson, 2020):

- Dataverzameling: De studie registreert de duur van 10 ritten, allemaal gereden door dezelfde arts, die telkens onderweg was naar een dringende opdracht. De door de alarmcentrale geregistreerde rijtijden van deze 10 ritten met hoffelijkheidslichten werden vergeleken met de duur van 10 ritten die gereden werden zonder hoffelijkheidslichten, afgelegd door dezelfde bestuurder op een gelijkaardig tijdstip op een andere dag. De duur van de ritten die werden gereden zonder hoffelijkheidslichten, werd geregistreerd aan de hand van een stopwatch;
- Data-analyse: De gemiddelde snelheden werden berekend door de afgelegde afstand te delen door de afgelegde tijd;
- Resultaten: De ritten die gereden werden met hoffelijkheidslichten zijn gemiddeld 4 minuten korter dan de ritten werden gereden zonder hoffelijkheidslichten.

6.4 Aanpak pilootproject

❖ Kritische succesfactoren

Registreren van de duur van de ritten tijdens een nul- en effectenmeting:

De studie in Schotland maakt gebruik van een controle- en experimentele groep. Gezien de tijdsintensiviteit en de organisatorische complexiteit die deze methode van de deelnemers vergt (alle ritten opnieuw rijden op een gelijkaardig tijdstip en dag in hun vrije tijd) wordt in het pilootproject gekozen voor een andere methode. De wagens van de deelnemers worden uitgerust met meetapparatuur om zo gedurende de nulmeting (de eerste 4 maanden van het pilootproject) de duur van de ritten gereden zonder hoffelijkheidslichten te registreren. Deze duur wordt vervolgens vergeleken met die van de ritten gereden tijdens de effectenmeting (de laatste 4 maanden van het pilootproject). Deze ritten worden gereden met hoffelijkheidslichten. Zowel tijdens de nul- als de effectenmeting gaat het om ritten naar de kazerne voor een dringende opdracht.

7 Hoffelijkheidslichten in de Belgische buurlanden

Dit hoofdstuk bespreekt de context in 3 buurlanden van België: Frankrijk, Nederland, Duitsland. Dit gebeurt door een beschrijving van de verhouding tussen brandweervrijwilligers en beroepspersoneel, tijden bij brand, licht- en geluidssignalisatie van prioritaire voertuigen en reeds bestaande voertuigen met groene lichtsignalisatie. Vervolgens verdiept dit hoofdstuk zich in het sociaal-maatschappelijke debat inzake hoffelijkheidslichten dat reeds plaatsvond in deze landen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met het beschrijven van de impact van de verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

7.1 Brandweervrijwilligers

In de 3 landen maken brandweervrijwilligers de meerderheid uit van het totaal tewerkgesteld operationeel brandweerpersoneel. Naast vrijwillig en beroepsbrandweerpersoneel, is er in alle 3 de landen een restcategorie aan tewerkgesteld brandweerpersoneel, zoals vermeld in onderstaande tabel:

Land	Totaal operationeel brandweerpersoneel	Vrijwillig	Beroeps	Overige
Frankrijk ¹⁴	252.700	78%	17%	5% ¹⁵
Nederland ¹⁶	22.273	81%	14%	5% ¹⁷
Duitsland ¹⁸	1.385.406	73%	3%	24% ¹⁹

Tabel 7: Aantal brandweervrijwilligers.

7.2 Tijden bij brand

De tijden bij brand worden in alle 3 de landen op een andere manier gedefinieerd en gemeten, zoals duidelijk wordt in onderstaande tabel:

Land	(Definitie) tijden bij brand
Frankrijk	De gemiddelde opkomsttijd in Frankrijk is 14 minuten en 49 seconden (Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises, 2022). Het duurt gemiddeld 2 minuten en 21 seconden om de inkomende oproep te behandelen (opnemen, luisteren en analyseren, beslissen en order doorgeven). Hierop volgt gemiddeld een reistijd van 12 minuten en 28 seconden, deze tijd omvat de tijd dat de brandweervrijwilligers naar de kazerne rijden en vandaar uit in een prioritaire voertuig naar de plaats van interventie rijden.
Nederland	De mediaan van de opkomsttijd van de brandweer is 8 minuten en 18 seconden (Nederlands Instituut voor Publieke Veiligheid, z.d., 2023). Deze tijd wordt opgesplitst in de mediaan verwerkingstijd (1 minuut en 12 seconden); de mediaan uitruktijd 2 minuten en 40 seconden; en de mediaan rijtijd (4 minuten en 3 seconden).
Duitsland	Een federale wet bepaalt dat de responstijd voor de brandweer wordt opgesplitst in de meldtijd, dispositietijd, alarmeringstijd, tijd inzet en de aankomsttijd (DIN 14011:2018-01). Aangezien elke deelstaat haar eigen lokale wetgeving heeft in verband met responstijd, zijn nationale cijfers hieromtrent niet te vinden (Feuerwehrleben, 2022).

¹⁴ Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises, 2022.

¹⁵ Het overig brandweerpersoneel bestaat uit militairen.

¹⁶ Nederlands Instituut voor Publieke Veiligheid, z.d., 2023.

¹⁷ Het overig brandweerpersoneel bestaat uit vrijwilliger-beroepspersoneel.

¹⁸ Feuerwehr Verband, z.d., 2021.

¹⁹ Het gaat om 301.309 leden van de jeugdbrandweer en 34.067 leden van de bedrijfsbrandweer.

7.3 Herkenbaarheid brandweervrijwilligers

In alle 3 landen zijn de brandweervrijwilligers onherkenbaar voor de overige weggebruikers:

Land	Herkenbaarheid in het verkeer
Frankrijk	<p>De wagens van de brandweervrijwilligers zijn onherkenbaar. Op eigen initiatief kleven sommige brandweervrijwilligers evenwel een sticker op hun voertuig wat aangeeft dat ze lid zijn van de brandweer (Question écrite n°23955 Assemblée Nationale, 2019; Réponse écrite n°10764 Assemblée Nationale, 2019).</p> <div data-bbox="611 633 1139 902" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="496 909 1286 938">Afbeelding 10: Sticker op persoonswagen brandweervrijwilligers Frankrijk.</p>
Nederland	<p>De wagens van brandweervrijwilligers zijn onherkenbaar voor de overige weggebruikers. Ook in Nederland kan op vrijwillige basis een sticker gekleefd worden op de wagen (Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers, 2009).</p> <div data-bbox="608 1173 1208 1386" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="454 1393 1326 1422">Afbeelding 11: Herkenbaarheid persoonswagens brandweervrijwilligers Nederland</p>
Duitsland	<p>De wagens van brandweervrijwilligers zijn onherkenbaar voor de overige weggebruikers. Indien de brandweervrijwilligers dit wensen, kan hun wagen uitgerust worden met gele borden met daarop het opschrift "Feuerwehr im Einsatz", (brandweer in actie) (Open Petition, z.d., 2015; 2021).</p> <div data-bbox="700 1673 1080 1901" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="440 1908 1342 1937">Afbeelding 12: Herkenbaarheid persoonsvoertuigen brandweervrijwilligers Duitsland.</p>

7.4 Prioritaire voertuigen en voertuigen met groene lichten

Onderstaande tabel geeft de licht- en geluidssignalisatie van prioritaire voertuigen en voertuigen met groene lichtsignalisatie beknopt weer (zie bijlage 3 voor meer details hierover).

Frankrijk		
	Prioritaire voertuigen	
Lichtsignaal	Blauwe zwaailichten Blauwe lichtbalk	
Geluidssignaal	Sirene bestaande uit 2 tonen	
Voorrechten bestuurders	Afwijken van alle verkeersregels	
Plichten overige weggebruikers	Voorrang verlenen Strafbaar als dit niet gebeurt	
Nederland		
	Prioritaire voertuigen	Commandovoertuigen horende bij prioritaire voertuigen
Lichtsignaal	Blauwe zwaai-, flits- of knipperlichten	Groene zwaai-, flits- of knipperlichten (bij stilstand)
Geluidssignaal	Sirene bestaande uit 2 tonen	Geen
Voorrechten bestuurders	Afwijken van alle verkeersregels	Geen
Plichten overige weggebruikers	Voorrang verlenen Strafbaar als dit niet gebeurt	Geen
Duitsland		
	Prioritaire voertuigen	
Lichtsignaal	Blauwe zwaailichten	
Geluidssignaal	Sirene bestaande uit 2 tonen	
Voorrechten bestuurders	Afwijken van alle verkeersregels	
Plichten overige weggebruikers	Voorrang verlenen Strafbaar als dit niet gebeurt	
Plichten overige weggebruikers	Doorgang verlenen, met respect voor de verkeersborden	

Tabel 9: Prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichten.

7.5 Debat inzake hoffelijkheidslichten

7.5.1 Frankrijk

Tot tweemaal toe ondernemen de Fransen een initiatief om het hoffelijkheidslicht te implementeren.

De eerste keer gebeurt dit in 2015, in navolging van het pilootproject dat in Canada startte. Een wetsvoorstel omtrent groene hoffelijkheidslichten werd bij de Senaat neergelegd (Proposition de Loi n°454, 2015). Dit wetsvoorstel stelt voor om groene zwaailichten te installeren op het dashboard van de persoonswagens van de brandweervrijwilligers. Het idee hierachter is dat (1) de brandweervrijwilligers kunnen aangeven dat ze onderweg zijn naar een dringende opdracht; en (2) andere weggebruikers voorrang verlenen waar mogelijk. De brandweervrijwilligers moeten zich aan de verkeersregels houden. Ook de overige weggebruikers mogen geen verkeersovertredingen maken wanneer ze de brandweervrijwilligers voorrang verlenen. Dit wetsvoorstel wordt evenwel nietig verklaard (La Galaxie Sénat, z.d., 2023).

In 2019 komen de hoffelijkheidslichten opnieuw op de politieke agenda via een ministeriële vraag (Question écrite n°23955 Assemblée Nationale, 2019). De vraag kadert binnen een bredere nationale hervorming van het statuut van brandweervrijwilligers. De minister van Binnenlandse Zaken krijgt de vraag of de regering hoffelijkheidslichten zal implementeren voor de brandweervrijwilligers. De minister antwoordt hierop negatief. Ze verwijst hierbij naar (Réponse écrite n°10764 Assemblée Nationale, 2019):

- Het wettelijke kader. Brandweervrijwilligers vallen niet onder art 311-1 van de Wegcode Frankrijk. Hierdoor kunnen de voertuigen van de brandweervrijwilligers niet uitgerust worden met licht- en/of geluidssignalisatie;
- Valse veiligheidsgevoelens van de brandweervrijwilligers ten gevolge van hoffelijkheidslichten. De brandweervrijwilligers zouden onredelijke risico's nemen om zo snel mogelijk tot aan de kazerne te raken. Een snellere reactietijd mag niet ten koste van de veiligheid van de vrijwilliger en/of overige weggebruikers gaan, zo klinkt het in het antwoord.

Argumenten pro hoffelijkheidslichten	Argumenten contra hoffelijkheidslichten
Geen	Wettelijk onmogelijk Vals veiligheidsgevoel

Tabel 10: Voor- en tegenargumentatie Frankrijk.

De Fédération Nationale Sapeurs-Pompiers de France wordt aangeschreven met de vraag of zij een formeel standpunt hebben inzake hoffelijkheidslichten (schriftelijke communicatie, 14/07/2023) Hier kwam nooit een antwoord op.

7.5.2 Nederland

In Nederland komt het debat rond hoffelijkheidslichten een eerste keer in 2007 impliciet aan bod. In 2023 legt de Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers het thema hoffelijkheidslichten expliciet op tafel.

In 2007 concludeert een studie van Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (2007) dat de opkomsttijden van brandweervrijwilligers een stijgende trend kent. Als reactie hierop schrijft de Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (2009) een aanbeveling uit met oog op het verbeteren van de opkomsttijd van brandweerpersoneel. De vakvereniging pleit voor een knipperend bord boven op de auto, naar analogie van taxiborden. Om misbruik te voorkomen, moet het gebruik van het knipperende taxibord gelinkt worden aan de alarmontvanger. De nota verwijst op een kritische manier naar de hoffelijkheidslichten in Canada: ze zouden een te grote impact hebben op de bestaande verkeersstructuur en te grote risico's inhouden voor de veiligheid

van de weggebruikers. Uit een nadere beschouwing van de opkomsttijden bleek echter dat het oplopen van de opkomsttijden mede veroorzaakt wordt door een verkeerde registratie door het Centraal Bureau voor Statistiek in Nederland (persoonlijke communicatie Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers, 20/07/2023).

Hoewel het een ander doelpubliek dient, kent Nederland een pilootproject met groene zwaailichten. In 2015 gebruikt de politie in Haarlemmermeer groene zwaailichten tijdens haar surveillanceopdrachten (Hulpverlening.nl, Z.D., 2015). De zwaailichten werden getest in wijken gekenmerkt door veel woninginbraken. Het doel van het pilootproject is tweeledig:

- De buurt informeren dat de politie aanwezig is;
- Gedragsverandering na te streven bij de bewoners van de buurt door de burgers te laten reflecteren of ze de deur op slot hebben gedaan, hun de tijdschakelaars ingesteld etc.

Het is niet duidelijk hoe het effect van deze groene zwaailichten gemeten wordt.

Het pilootproject wordt vroegtijdig stopgezet (Hulpverlening.nl, Z.D., 2016). Reden hiervoor is legalistisch van aard: wettelijk gezien mag het groene licht slechts gebruikt worden bij een stilstaand voertuig om aan te geven dat er werkzaamheden in kader van de hulpverlening plaatsvinden (Regeling optische en geluidsignalen 2009, art.5.3). Het groene licht mag dus niet al rijdend gebruikt worden (Ministerie van Infrastructuur en Milieu in Hulpverlening.nl, Z.D., 2016).



Afbeelding 13: Surveillancelichten politie Haarlemmermeer (Hulpverlening.nl, z.d., 2016).

In 2023, in navolging van de bekendmaking van dit Belgische pilootproject, houdt de Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers een peiling onder haar leden (Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers, z.d., 2023). De centrale vraag luidt: "Wat vind je van het idee om privévoertuigen van brandweervrijwilligers in Nederland te voorzien van een groen zwaai- of flitslicht wanneer die onderweg zijn naar de kazerne voor een dringende taak?".

911 respondenten (zowel brandweervrijwilligers als burgers) nemen deel aan de bevraging. 76% antwoordt dit een goed idee te vinden. De overige 24% vindt dit geen goed idee.

De voorstanders menen dat (Peiling invoering groen 'hoffelijkheidslucht', 2023):

- Vandaag weinig mensen weten dat brandweervrijwilligers in hun persoonswagen naar de kazerne rijden voor een dringende oproep; hoffelijkheidslichten zullen dus voor sensibilisering zorgen hieromtrent;
- De brandweervrijwilligers door middel van hun lichten beter en meer herkend zullen worden in het verkeer. Hierdoor zullen de brandweervrijwilligers minder beschouwd worden als 'wegduivel' en bijgevolg minder

geconfronteerd worden met verkeersagressie (gebalde vuisten, opzettelijk traag rijden, langs rechts inhalen);

- Brandweervrijwilligers rijden regelmatig sneller en gestresseerd naar de kazerne. Het is hierbij aangeraden om hen duidelijker herkenbaar te maken in het verkeer.

Tegenstanders wijzen op hun beurt op volgende argumenten (Peiling invoering groen 'hoffelijkheidslicht', 2023):

- Een verhoogd risico op ongevallen. Oorzaken hiervan zijn het gevoel te hebben prioritair te mogen rijden, een vals gevoel van herkenbaarheid;
- Als brandweervrijwilligers dit mogen, welke andere beroepen zullen dit nog mogen? Waar ligt de grens?;
- Wettelijk kader: groene zwaailichten worden reeds gebruikt door commandovoertuigen. Het zou voor verwarring zorgen als een andere doelgroep met groene lichten zou rijden. Ook wordt verwezen naar de groene verkeerslichten die voor vrije doorgang staan.
- Wat is een efficiënte tijdswinst? Gezien de verplichting van brandweervrijwilligers om nabij de kazerne te wonen, zal het hoffelijkheidslicht geen verschil maken. Hiervoor is de af te leggen rit te kort.

Beide groepen tekenen een aantal randvoorwaarden uit rond het gebruik van hoffelijkheidslichten (Peiling invoering groen 'hoffelijkheidslicht', 2023). Ten eerste moeten duidelijke afspraken gemaakt worden over de rechten en plichten van de brandweervrijwilligers. Ten tweede moet de alarmcentrale een controlerende actor zijn. Ten derde wijzen meerdere respondenten op het belang van een goede sensibilisering omtrent het gebruik van deze lichten. Tenslotte, wijzen enkelingen op het belang van een rijopleiding gericht op de specifieke status van de brandweervrijwilligers.

Argumenten pro	Argumenten contra	Randvoorwaarden
<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisering bestaan brandweervrijwilligers - Grotere herkenbaarheid, minder verkeersagressie - Veiliger voor brandweervrijwilligers 	<ul style="list-style-type: none"> - Vals gevoel herkenbaarheid, onvoorzichtiger rijden - Wettelijk kader: slechts commandovoertuigen mogen groene lichten gebruiken - Afstand rit domicilie – kazerne: te kort om verschil in te boeken 	<ul style="list-style-type: none"> - Duidelijke omschrijving rechten en plichten brandweervrijwilligers - Controle op misbruik - Sensibilisering burgers - Rijopleiding brandweervrijwilligers

Tabel 11: Voor- en tegenargumentatie Nederland.

De Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers onderstreept dat de opkomsttijden van de brandweer een belangrijk kwaliteitskenmerk van de brandweer is. Hierin is de relatie tussen veiligheid en rijgedrag cruciaal, zo stelt de vakvereniging: 'de scheidingslijn tussen verantwoord opkomen en gevaarlijk rijgedrag op weg naar de kazerne na een alarmering, is erg dun' (persoonlijke communicatie 20/07/2023). De vakvereniging wacht de resultaten van het pilootproject van Vias institute af om te zien of ze in Nederland eveneens een pilootproject zullen opstarten en wat hun standpunt hierin is.

7.5.3 Duitsland

In Duitsland werd, door middel van petitie, al tweemaal gedebatteerd over hoffelijkheidslichten. De indiener van de petitie wordt gehoord door de Commissie Verzoekschriften op voorwaarde dat de petitie 50.000 handtekeningen haalt (Deutscher Bundestag, z.d., 2023). In een volgende stap kan dit onderwerp aan het parlement voorgesteld worden (Deutscher Bundestag, z.d., 2023).

In 2015 stelde een brandweervrijwilliger, verwijzend naar de situatie in Canada, een petitie op (Blauwlicht Magazin, z.d., 2015). De petitie stelt dat de wagens van brandweervrijwilligers uitgerust moeten worden met groene zwaailichten, met oog op het verkrijgen van speciale doorgangsrechten en tijdswinst (Open Petition, z.d., 2015). Dit idee kent zowel voor- als tegenstanders (Open Petition, z.d. 2015).

De tegenstanders maken zich zorgen over:

- Een vals gevoel van herkenbaarheid ten gevolge van het gebruiken van de groene knipperlichten, en het hiermee gepaard gaand risicovoller rijgedrag en eventuele verkeersongevallen. Ze stellen dat momenteel reeds veel brandweervrijwilligers het gaspedaal te hard indrukken en dat het beschikken over de groene lichten dit alleen maar erger zal maken. Dit zou dus onveilig zijn voor zowel de brandweervrijwilligers zelf als voor de overige weggebruikers;
- Mogelijk misbruik door brandweervrijwilligers die de lichten activeren op andere ritten dan hun woon-werkverkeer voor een dringende opdracht;
- De (beperkte) tijdswinst versus verhoogde risico's op ongevallen. Ze geloven dat door middel van hoffelijkheidslichten slechts enkele seconden winst gemaakt kan worden en deze beperkte tijdswinst het verhoogde veiligheidsrisico niet waard is;
- Mogelijke chaos op de weg. De tegenstanders staven dit idee door te verwijzen naar de overige weggebruikers die niet altijd weten hoe ze moeten reageren ten aanzien van prioritaire voertuigen (blauwe knipperlichten). Zij zullen mogelijk minder weten wat te doen ten aanzien van groene hoffelijkheidslichten;
- Wettelijke kaders. Er bestaan al blauwe en gele knipperlichten. Waarom een derde categorie toevoegen? Ze stellen dat de brandweervrijwilligers ofwel als prioritair moeten beschouwd worden, zichtbaar via een blauw knipperlicht. Ofwel worden ze beschouwd als non-prioritair, zijn ze onherkenbaar, en rijden ze dus zonder licht- of geluidssignaal.

De voorstanders geloven daarentegen dat:

- Een betere herkenbaarheid, ten gevolge van de hoffelijkheidslichten, zal leiden tot minder ongevallen;
- Het merendeel van de brandweervrijwilligers voldoende verantwoordelijk is om een correcte rijstijl aan te houden, ook als ze over hoffelijkheidslichten beschikken;
- Het potentieel misbruik kan gecontroleerd worden aangezien de brandweervrijwilligers een erkend certificaat hebben en aangezien de alarmcentrales weten wanneer de brandweervrijwilligers opgeroepen worden.

In 2015 haalt de petitie onvoldoende handtekeningen (23.404) en het raakt niet tot in het parlement (Open Petition, z.d., 2015). In 2021 wordt een nieuwe online petitie gestart, met dezelfde oproep tot de implementatie van hoffelijkheidslichten als in 2015 (Open Petition, z.d., 2021). De pro- en contra argumenten zijn dezelfde als die van in 2015. Ook deze petitie haalt te weinig handtekeningen (12.973).

Argumenten pro	Argumenten contra
<ul style="list-style-type: none">- Minder risico op ongevallen- Vertrouwen in rijstijl brandweervrijwilligers- Controle op potentieel misbruik	<ul style="list-style-type: none">- Vals gevoel herkenbaarheid, onvoorzichtig rijden- Wantrouwen in rijstijl brandweervrijwilligers- Potentieel misbruik- Beperkte tijdswinst- Wettelijke kaders: al 2 kleuren knipperlichten. Extra kleur toevoegen zorgt voor chaos

Tabel 12: Voor- en tegenargumentatie Duitsland.

De Deutscher Feuerwehr Verband wordt schriftelijk gecontacteerd met de vraag of zij een formeel standpunt over hoffelijkheidslichten hebben (schriftelijke communicatie 18/07/2023). Hier komt geen respons op.

7.6 Aanpak pilootproject

❖ Te meten variabele(n)

Veiligheidsgevoelens van de deelnemers tijdens het gebruiken van hoffelijkheidslichten:

Het effect van hoffelijkheidslichten op (valse) veiligheidsgevoelens is een belangrijke zorg die leeft in het sociaal-maatschappelijke debat rond hoffelijkheidslichten. Het is dan ook nuttig om deze variabele op te nemen in het Belgische pilootproject. Dit leidt tot de volgende onderzoeksvraag: 'Wat is het effect van de hoffelijkheidslichten op de veiligheidsgevoelens van de deelnemers?'

8 Praktijkinzichten brandweervrijwilligers

Naast bovenstaande theoretische informatie en bevindingen, is het belangrijk om te begrijpen hoe de Belgische brandweer(vrijwilliger) functioneert. Dit hoofdstuk bespreekt de inzichten die voortvloeien uit de verkennende interviews met 11 brandweervrijwilligers (zie 1.2. en zie bijlage 4): hoe ervaren zij momenteel hun rit naar de kazerne en wat zijn volgens hen de randvoorwaarden waaraan het Belgisch pilootproject moet voldoen? Tenslotte wordt stilgestaan bij de impact van de verworven kennis op de aanpak van het pilootproject.

8.1 Beschikbaarheid

De respondenten stellen zich via een computersysteem of een applicatie op hun GSM beschikbaar voor een opdracht. Ze geven aan in hoeveel minuten ze in de kazerne raken. Ze hebben de keuze tussen vooraf bepaalde tijdslimieten, afgesproken op het niveau van de hulpverleningszone. In de ene hulpverleningszone is dit bijvoorbeeld 5, 10 of 15 minuten (interview 4); in de andere is dit 3, 6 of 12 minuten (interview 6). De alarmcentrale weet zo welke brandweervrijwilligers in eerste dan wel in tweede lijn worden opgeroepen. De brandweervrijwilligers die opgeroepen worden in eerste lijn, zijn degene die als eerste vertrekken naar de plaats van interventie. De tweede lijn wordt opgeroepen in reserve of om met het tweede voertuig te vertrekken.

De respondenten kiezen zelf op welke plaats ze van wacht zijn, zolang ze binnen een bepaalde tijdslimiet van de kazerne blijven. Velen zijn thuis van wacht, maar sommigen zijn van wacht tijdens hun werkuren of van bij familie of vrienden die in de buurt wonen. Brandweervrijwilligers rijden dus niet de facto telkens dezelfde rit naar de kazerne.

8.2 Oproepsysteem

De alarmcentrale roept de respondenten steeds op via een pager. In sommige zones ontvangen de brandweervrijwilligers ook een sms of een melding via een applicatie op hun GSM. De respondenten krijgen een korte omschrijving van:

- Het type voertuig waarmee ze naar de plaats van interventie zullen rijden (autopomp, ladderwagen of tankwagen);
- Hun functie tijdens de interventie (chauffeur, manschap of bevelhebber van het voertuig);
- Het type interventie (bijvoorbeeld brand-gebouw, brand-industrie, opkuisen van rijweg).

Eens alle opgeroepen brandweervrijwilligers aangekomen zijn in de kazerne, wordt de alarmcentrale verwittigd dat het voertuig vertrekt naar de plaats van interventie.

8.3 Rit naar de kazerne

De meerderheid van de respondenten rijdt met de wagen naar de kazerne. Ook de fiets en de scooter worden gebruikt, voornamelijk door zij die dicht bij de kazerne wonen of doorheen een drukke dorps-/stadskern moeten rijden. Met de fiets en scooter kunnen ze wegen nemen die niet voor wagens beschikbaar zijn. Dit is, volgens de respondenten, zowel een snellere als veiligere optie. Zij die heel dicht bij de kazerne wonen, stappen naar het werk.

8.3.1 Vertragende factoren

De ene rit is de andere niet, zo stellen de respondenten. Sommige dagen werken een aantal factoren een vertraging in de hand tijdens de rit naar de kazerne. Hierdoor raken de brandweervrijwilligers minder vlot in de kazerne. De voornaamste voorbeelden die de respondenten aangeven, vallen onder 3 grote categorieën.

De eerste categorie is de weginfrastructuur rond de woning van de vrijwilliger en/of de kazerne: alle faciliteiten op en langs de weg die noodzakelijk zijn voor de afwikkeling van het wegverkeer. Door een dorps- of stadcentrum rijden, blijkt gepaard te gaan met een grotere kans op het rijden door éénrichtingsstraten, smalle straten, schoolstraten, snelheidszones beperkt tot 30 kilometer per uur of spoorwegovergangen. Eén respondent geeft een specifiek voorbeeld van de impact van een beurtelings parkeerbeleid (ene helft van de maand parkeren langs de kant van de onpare huisnummers, andere helft van de maand parkeren langs de pare huisnummers) in zijn straat. De helft van de maand moet de persoon in kwestie voorrang verlenen aan de tegenliggers wanneer hij de straat uitrijdt voor een dringende opdracht, de andere maand niet.

De tweede categorie omvat situationele factoren: zaken die buiten een persoon liggen. Het gaat hierbij om spitsuren of evenementen zoals kermissen en markten die gepaard gaan met een grotere verkeersdrukte, wegenwerken en omleidingen, het achter een vrachtwagen, vuilniswagen of een bus rijden, weersomstandigheden en/of het tijdstip van de rit (dag versus nacht).

Tenslotte is er het gedrag van de overige weggebruikers. "Rijden achter een bestuurder die assertief rijdt, is een groot verschil tegenover het rijden achter iemand die al 100 meter op voorhand stopt om iemand een voorrang van rechts te geven" (interview 7). Ook worden de brandweervrijwilligers regelmatig geconfronteerd met bewust belemmerend gedrag van de overige weggebruikers, zoals bewust traag rijden, in het midden van de weg rijden opdat de vrijwilliger niet kan inhalen, inhalen langs rechts of bumperkleven.

Categorie factoren	Voorbeelden
Weginfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Eénrichtingsstraten - Smalle straten - Schoolstraten - Snelheidszones beperkt tot 30 kilometer per uur - Spoorwegovergangen - Beurtelings parkeerbeleid
Situationele factoren	<ul style="list-style-type: none"> - Spits- en daluren - Evenementen - Aanwezigheid vrachtwagen, bus en/of vuilniskar - Weersomstandigheden - Dag of nacht
Gedrag overige weggebruikers	<ul style="list-style-type: none"> - Defensief versus assertief rijgedrag - Bumperkleven - Traag rijden - In het midden van de baan rijden - Inhalen langs rechts

Tabel 13: Voorbeelden vertragende factoren rit naar kazerne.

8.3.2 Omgaan met onherkenbaarheid

Een voorname bron van stress is de zogenaamde spreidstand waarin brandweervrijwilligers zich bevinden. Enerzijds willen ze veilig in de kazerne geraken. Anderzijds weten ze dat iemand in nood op hen wacht en willen ze snel mogelijk in de kazerne geraken. De net vermelde vertragende factoren werken dan in hun nadeel. Zeker omdat de overige weggebruikers de brandweervrijwilligers niet herkennen als vrijwilliger onderweg naar een dringende opdracht. De meningen van de respondenten over hoe hiermee om te gaan, zijn verdeeld.

De ene helft probeert zichzelf herkenbaar te maken als vrijwilliger. Velen rijden met een klein symbool op hun voorruit (zie 2.4.). Anderen rijden met alarmlichten. "Hoewel dit wettelijk niet mag, helpt het wel om een vrije doorgang te creëren" (interview 6). Eén respondent geeft aan dat hij uit de wagen stapt om snel zijn uniform

te tonen, "bijvoorbeeld wanneer alles vaststaat" (interview 8). Een enkeling rijdt momenteel al met groene knipperlichten, hoewel dit verboden is. "Mensen gaan uit de weg. Ik weet niet of het is omdat ze hoffelijkheidslichten kennen, of omdat ze schrik hebben" (interview 7).

De andere helft vindt dat dergelijke strategieën niet helpen. Integendeel, het is niet wettelijk en het zou hen als snelheidsduivel naar voor schuiven. Dit merken ze aangezien de overige weggebruikers naar hen claxonneren, fysieke gebaren uiten of knipperen met de koplampen. Soms worden ze ingehaald langs rechts of wordt hen bruusk de pas afgesneden. Voorliggers rijden soms ook opzettelijk in het midden om te vermijden dat de brandweervrijwilligers hen kunnen inhalen. "Eigenlijk moet je dit [onherkenbaarheid] gewoon ondergaan, hoe stressvol de rit ook is" (interview 3).

8.3.3 Risico's

De respondenten geven aan dat de spreidstand mogelijks leidt tot risicovoller rijgedrag. Ze voelen zich meer gehaast en rijden iets zenuwachtiger en assertiever. Ze beseffen dat ze hierdoor soms verkeersovertredingen maken zoals bijvoorbeeld:

- De snelheidslimiet overschrijden, 's nachts meer dan overdag. "Vooral 's nachts durf je eens 90 kilometer per uur te rijden waar eigenlijk maar 70 kilometer per uur mag. Overdag doe je dat niet, maar 's nachts is er minder volk" (interview 7);
- Door het rood rijden. "Je ziet het rood worden en drukt nog snel even op het gas om erdoor te zijn" (interview 1). "Het gaat dan over kruispunten in een landelijk dorp. Hier komen geen massa verkeer of grote trucks langs. Hier wordt af en toe wel het risico genomen van door het rood te rijden" (interview 1);
- Sneller een voorrangsweg oprijden als je uit de zijstraat komt gereden. "Nu acht je de ruimte wat nauwer in dan anders en denk je sneller 'ik raak wel tussen die 2 auto's in'" (interview 2);
- Een voorligger sneller inhalen dan anders. "Normaal wacht je, nu haal je wat sneller in" (interview 6).

Hoewel ze bepaalde risico's nemen, en verkeersovertredingen begaan, stellen ze zelf dat dit om beredeneerde risico's gaat. Ze zouden bijvoorbeeld niet over een spoorweg of op het voetpad rijden. De respondenten maken echter wel de kritische bedenking dat binnen hun korps enkele collega's bekend staan als personen die te graag en te vaak risicovol rijden. Dit wordt door de respondenten streng veroordeeld. Ze geven als raad mee om dergelijke profielen niet te laten deelnemen aan het pilootproject. Enerzijds omdat dit niet veilig is, anderzijds omdat het misbruik van hoffelijkheidslichten het imago van de brandweer(vrijwilligers) aantast. "Die cowboys zijn er zeker. Zij die denken 'ik heb groene lichten, ik ben prioritair'. Dat moet stevig aangepakt worden" (interview 4).

8.4 Hoffelijkheidslichten

8.4.1 Profiel gebruikers

Indien hoffelijkheidslichten geïmplementeerd worden, zouden alle brandweervrijwilligers, ongeacht hun graad of rang, die opgeroepen worden voor een dringende opdracht, deze lichten mogen gebruiken, aldus de respondenten.

8.4.2 Verwachte voordelen

Herkenbaarheid wordt door de meeste respondenten als het grootste voordeel van hoffelijkheidslichten beschouwd. "Een lichtsignaal is duidelijk herkenbaar voor de weggebruikers en wordt makkelijk gelinkt aan nooddiensten, waaronder de brandweer" (interview 6). "Hoe herkenbaarder je bent, hoe veiliger het wordt voor iedereen, zowel voor ons [de brandweervrijwilligers] als voor de burgers" (interview 3).

Deze herkenbaarheid zou op haar beurt leiden tot tijdswinst, minder stress achter het stuur en een veiligere rit. "Hierdoor [door de herkenbaarheid] gaan we [brandweervrijwilligers] misschien gemakkelijker onze voorrang krijgen, rapper worden doorgelaten in situaties waarin je anders seconden tot minuten verliest" (interview 2). "Iemand bij een voorrang van rechts zal stoppen om de vrijwilliger door te laten. Of iemand die van zijn oprit wil rijden en zich normaal gezien snel tussen de wagens wurmt, zal nu de vrijwilliger misschien voor laten" (interview 4). De meningen van de respondenten verschillen over wat nu de precieze nuttige tijdswinst is. Sommigen vinden dat elke seconde telt (interviews 1, 6 en 7), anderen stellen dat minuten eerder een verschil kunnen maken (interviews 3, 4 en 8). De respondenten meten eveneens het belang van tijdswinst af ten opzichte van het veilig op de kazerne geraken.

Uit de grotere herkenbaarheid vloeit ook voort dat de rit vlotter zou kunnen verlopen voor de brandweervrijwilligers. De stress van de rit zelf valt weg aangezien ze minder met frustraties van overige weggebruikers moeten omgaan tijdens de rit. Momenteel is het zo dat andere weggebruikers soms verkeersagressie uiten tegenover de brandweervrijwilligers "omdat ze [andere weggebruikers] denken 'wat voor een zot is dat hier?'. Als ze het hoffelijkheidslicht zien, kunnen ze plaatsen dat we [brandweervrijwilligers] opgeroepen zijn voor een dringende oproep." (interview 2).

Tenslotte verwijzen de respondenten naar voordelen die geen direct verband hebben met de rit naar de kazerne. Het gaat enerzijds om de interventie zelf, en anderzijds om de bredere werking van de brandweer:

- Als de hoffelijkheidslichten zouden werken, zo stelt een respondent, heeft dit niet alleen gevolgen voor de rit zelf, maar ook voor het vervolg van de interventie. Immers, "als je gestresseerd toekomt in de kazerne, is dit niet bevorderlijk. Kom je op een rustige manier binnen, dan kan je je sneller concentreren op het uitrijden en de interventie zelf. [...] Voor een vrijwilliger geeft dit een meerwaarde" (interview 1);
- Een andere respondent verwijst dan weer naar de mogelijke impact van hoffelijkheidslichten op de motivatie van de brandweervrijwilligers. Volgens de respondent hebben de brandweervrijwilligers die het verste van de kazerne wonen het meeste baat bij hoffelijkheidslichten. "Het zijn net zij [de brandweervrijwilligers die het verste van de post wonen] die het meeste kunnen profiteren van de hoffelijkheidslichten. Dan kunnen zij ook vaker de kans krijgen om mee te gaan op interventie. Ik zit in een werkgroep waar we heel veel bezig zijn met de motivatie van de brandweervrijwilligers en dit [te weinig opgeroepen worden voor dringende interventies] is iets waardoor de motivatie bij sommigen soms verdwijnt. Het hoffelijkheidslicht kan hier een oplossing voor zijn" (interview 2).

Voordelen inherent aan rit naar kazerne	Voordelen inherent aan brandweerwerking
<ul style="list-style-type: none"> - Herkenbaarheid <ul style="list-style-type: none"> o Tijdswinst o Minder stress achter het stuur o Veiligere rit voor brandweervrijwilligers en burgers 	<ul style="list-style-type: none"> - Betere voorbereiding op interventie - Positieve impact op veiligheid

Tabel 14: Voordelen hoffelijkheidslichten.

8.4.3 Verwachte nadelen

Het meest gehoorde nadeel van hoffelijkheidslichten is de mogelijks beperkte impact ervan. De gebruikers van hoffelijkheidslichten moeten immers steeds de wegcode respecteren en de overige weggebruikers zijn niet verplicht om voorrang te verlenen. "Je gaat er niet mee door een rood licht kunnen rijden, geen spoorweg mee overrijden als de bareel toe is en geen snelheidsovertredingen mee maken. Je kan hier en daar dus wel wat winst halen, maar dan kan je jezelf natuurlijk de vraag stellen hoeveel winst je er uiteindelijk kan uithalen"

(interview 4). “Het is een beetje een alles of niets verhaal. Je moet je aan de verkeersregels houden en de andere mensen zijn totaal niet verplicht om je enige hoffelijkheid te betonen. Het is dus nooit alles. Dan is het misschien per definitie niets.” (interview 4).

Er leeft twijfel bij de respondenten of de overige weggebruikers adequaat zullen reageren op hoffelijkheidslichten. Velen van hen zien dat burgers in paniek geraken wanneer ze een prioritair brandweervoertuig, met blauwe knipperlichten en een sirene, achter hen zien. Ze gaan bijvoorbeeld volop op de rem staan of gaan brusks opzij waardoor ze andere weggebruikers in gevaar brengen. Het risico bestaat dat burgers ten aanzien van hoffelijkheidslichten op eenzelfde manier zullen reageren, zo luidt het in de interviews.

Vervolgens maken alle respondenten een kritische bedenking naar hun brandweercollega’s toe. Alle respondenten vrezen voor misbruik van de hoffelijkheidslichten:

- Enerzijds riskeren hoffelijkheidslichten ‘haantjesgedrag’ in de hand te werken bij de collega’s die vandaag reeds bekend staan om hun risicovolle rijstijl. “Het zijn telkens dezelfde die van die prutsen [gevaarlijk rijgedrag] uithalen. Het is in die zin dat ik toch wat schrik heb met zo’n groen licht. Het kan zulke mensen het gevoel van legitimatie geven om van die fratsen [gevaarlijk rijgedrag] uit te halen” (interview 4). Dergelijk gevaarlijk rijgedrag moet aangepakt worden door middel van sancties, zo klinkt het unaniem (zie 8.4.4);
- Anderzijds vrezen sommigen dat enkelingen hoffelijkheidslichten zullen gebruiken voor privédoeleinden, zoals het vlotter door een file te raken, naar de bakker te gaan, of hun kinderen ophalen op school.

Nadelen inherent verbonden aan het uitgangsprincipe van hoffelijkheidslichten	Nadelen inherent verbonden aan de toepassing hoffelijkheidslichten
<ul style="list-style-type: none"> - Beperkte impact in termen van tijd <ul style="list-style-type: none"> o Brandweervrijwilligers mogen niet afwijken van wegcode o Overige weggebruikers niet verplicht voorrang te verlenen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mogelijk gevaarlijke reacties overige weggebruikers - Misbruik door brandweervrijwilligers <ul style="list-style-type: none"> o Legitimatie risicovol rijgedrag onderweg naar kazerne o Gebruik voor privédoeleinden

Tabel 15: Nadelen hoffelijkheidslichten.

8.4.4 Randvoorwaarden hoffelijkheidslichten

Hoffelijkheidslichten moeten eenvoudig te koppelen en te ontkoppelen zijn. Ze mogen niet ingebouwd worden in een wagen. De respondenten geven hiervoor 3 voornamere redenen. Ten eerste beschikken sommige brandweervrijwilligers over meerdere wagens. Ze komen niet altijd met dezelfde wagen naar de kazerne. De lichten moeten dus makkelijk van de ene wagen naar de andere wagen te verplaatsen zijn. Ten tweede hebben sommige brandweervrijwilligers een bedrijfswagen. Deze voertuigen mogen niet zomaar omgebouwd worden. Ten derde, het vaakst aangehaalde argument, moeten de lichten snel ontkoppeld kunnen worden in geval van misbruik.

In verband met mogelijk misbruik, koppelen de respondenten 2 voorwaarden aan de hoffelijkheidslichten. Het gaat zowel om een preventieve als repressieve voorwaarde, zoals hieronder respectievelijk beschreven wordt:

- Om misbruik te vermijden, zijn de respondenten het unaniem eens om lichten te koppelen aan het oproepsysteem van de alarmcentrale. Ofwel: wanneer de alarmcentrale de brandweervrijwilligers oproept

op hun pager, zou de alarmcentrale de hoffelijkheidsluchten tijdelijk kunnen activeren. Hoewel dit volgens de respondenten het ideaal is, maken ze zelf een aantal kritische bedenkingen hieromtrent:

- Sommige brandweervrijwilligers rijden met verschillende wagens naar de kazerne. Hierdoor bestaat het risico "dat wanneer mijn vrouw onderweg is met de wagen, plotseling hoffelijkheidsluchten beginnen te knipperen. Dit kan niet de bedoeling zijn" (interview 4);
 - De Belgische hulpverleningszones werken samen met verschillende softwareleveranciers om de alarmcentrales, en dus ook de werking van de pagers, aan te sturen. De hoffelijkheidsluchten verbinden met de pagers zou dus een gecoördineerde samenwerking vereisen tussen alle softwareleveranciers en hulpverleningszones (interview 2 en 4). Naast het activeren van de lichten, moeten deze ook weer uitgeschakeld worden. Ook dit is een software-vraagstuk. "Wil je dat de lichten automatisch uitgeschakeld worden? Zo ja, dan moet je al van elke werknemer weten op hoeveel minuten die woont van de kazerne. Dan moet je tijdslijmieten koppelen aan de lichten. Woont die op 6 minuten? Dan laat je de lichten 8 minuten aan. Anders kan je kiezen om de hoffelijkheidsluchten manueel uit te schakelen" (interview 3);
 - Dit [het linken van hoffelijkheidsluchten aan het oproepsysteem van de alarmcentrale] gaat gepaard met een stevig kostenplaatje en de opvolging ervan is tijdsintensief, bijvoorbeeld in geval dat een vrijwilliger een nieuwe wagen aanschaft of een vrijwilliger start of stopt met werken.
- Zij die hoffelijkheidsluchten toch misbruiken, moeten zich hiervoor verantwoorden en eventueel bestraft worden. Dit kan door hen (tijdelijk) de hoffelijkheidsluchten te ontnemen of hen te sensibiliseren over de gevaren van gevaarlijk rijgedrag, al dan niet door een vorming over het gebruik van hoffelijkheidsluchten. "Uiteindelijk werken de brandweervrijwilligers bij de brandweer uit passie. Neem die passie af, en velen zullen hun haantjesgedrag aanpassen. Het is net hetzelfde als bij een kind en diens lolly" (interview 3).

Tenslotte suggereert een respondent dat hoffelijkheidsluchten een beschermd product moeten zijn. Anders kan iedereen zich dit aanschaffen en doen alsof ze bij de brandweer zijn. Het beschikken over de lichten moet worden gelegitimeerd ten aanzien van de politie.

Randvoorwaarden	Reden
- Hoffelijkheidsluchten makkelijk (ont)koppelen	- Brandweervrijwilligers met meerdere wagens - Brandweervrijwilligers met bedrijfswagens
- Activatie hoffelijkheidsluchten koppelen aan oproepsysteem alarmcentrale	- Misbruik door brandweervrijwilligers voorkomen
- Inleveren van hoffelijkheidsluchten - Vorming risicovol rijgedrag (met hoffelijkheidsluchten)	- Misbruik door brandweervrijwilligers bestraffen
- Legitimatiebewijs rechtmatig gebruik hoffelijkheidsluchten	- Misbruik door burgers controleren

Tabel 16: Randvoorwaarden hoffelijkheidsluchten.

8.5 Succesfactoren aanpak pilootproject

8.5.1 Te betrekken actoren

Verschillende actoren moeten betrokken en/of geïnformeerd worden over het pilootproject:

- De zoneleiding, bestaande uit de actoren betrokken in:
 - o De zoneraad, de burgemeesters van de gemeenten van de zone;
 - o Het zonecollege, de raadsleden uit de zoneraad die verantwoordelijk zijn voor het dagelijkse bestuur van de kazernes en de brandweerzone. De zonecommandanten hebben een adviserende stem in het zonecollege;
- De politie moet geïnformeerd worden over de aanwezigheid van de momenteel verboden hoffelijkheidslichten op de openbare weg;
- Indien de hoffelijkheidslichten gekoppeld worden aan het oproepsysteem van de alarmcentrale, dan zouden partner-softwareleveranciers mee betrokken moeten worden in de ontwikkeling van het pilootproject.

8.5.2 Wijze van registratie oproeptijden door alarmcentrales

De door de alarmcentrales geregistreerde uitruktijden, zijn de tijdstippen waarop het brandweervoertuig de kazerne uitrijdt. De alarmcentrales beschikken niet over de individuele aankomsttijden van de brandweervrijwilligers. De geregistreerde uitruktijden van de alarmcentrales zijn dus geen betrouwbare bron om het effect van hoffelijkheidslichten te meten. Dit geeft immers niet alleen een indicatie van de tijd van de laatst aangekomen vrijwilliger. Het omvat ook de tijd van andere factoren zoals het omkleden in de kazerne.

De geregistreerde uitruktijden van de alarmcentrales worden afgerond tot op de minuut. Vertrekt de brandweervagen om 8 uur 11 minuten en 27 seconde, dan wordt dit geregistreerd als 8 uur en 11 minuten. De geregistreerde tijden geven dus geen accurate tijden in seconden weer.

Sommige van de respondenten badgen/tikken wanneer ze binnenkomen, anderen niet. De individuele uitruktijden kunnen dus niet achterhaald worden via gegevens van de kazerne. Ook geven de brandweervrijwilligers aan dat, als hen gevraagd wordt om in kader van het pilootproject, zich ergens in te loggen of te badgen, dit gepaard gaat met tijdsverlies. "Soms komen we daar [aan de kazerne] met 10 tot 12 personen tegelijk aan. Als er maar één badgesysteem is, en we moeten met 12 wachten, dan veroorzaakt dit een wachttijd" (interview 3).

8.5.3 Selectiecriteria hulpverleningszones

De respondenten wijzen op het belang van het kiezen van een geschikte kazerne, van waaruit veel interventies plaatsvinden. De kazernes met het meest aantal ritten zullen de meeste data opleveren. Ze duiden tevens op het verschil in locatie tussen de kazernes. Een kazerne gelegen in een dorps- of stadscentrum is anders bereikbaar dan de kazerne in een industriegebied.

8.5.4 Selectiecriteria deelnemers

De deelnemers moeten bestaan uit brandweervrijwilligers die vaak beschikbaar zijn en veel interventies uitvoeren. Ze denken hierbij voornamelijk aan chauffeurs en brandweervrijwilligers die overdag werken.

8.5.5 Sensibiliseren van burgers

Het belang van sensibilisering wordt door elke respondent aangehaald. De meerderheid verwijst hierbij naar de ongepaste gedragingen van burgers ten aanzien van prioritaire brandweervagens. Mensen geraken in

paniek en voeren gevaarlijke manoeuvres uit. Om het voor iedereen (brandweervrijwilligers en de overige weggebruikers) veilig te houden, is een gericht sensibiliseringscampagne cruciaal, zo klinkt het in de interviews.

“Je kan je auto verlichten zoals een kerstboom. Zolang de mensen niet weten waarvoor het licht dient, wat het nut ervan is en waarom het bestaat, dan heeft het weinig nut want dan gaan de mensen er ook geen gevolg aan geven” (interview 3).

8.6 Aanpak pilootproject

❖ Te meten variabelen

De respondenten bevestigen het belang van het onderzoeken van de drie vooropgestelde variabelen, zijnde het effect van hoffelijkheidslichten op (1) de uitruktijden van de deelnemers; (2) het gedrag van de overige weggebruikers en (3) de veiligheidsgevoelens van de deelnemers.

❖ In- en exclusiecriteria deelnemende hulpverleningszones

De door de respondenten aangehaalde in- en exclusiecriteria voor de deelnemende hulpverleningszones zijn:

Inclusiecriteria	Exclusiecriteria
- Gemengde korpsen	- Beroepskorpsen
- Vrijwilligerskorpsen	
- Groot aantal gemiddelde interventies per jaar	- Klein aantal gemiddelde interventies per jaar
- Grote gemiddeld uitruktijd per jaar	- Lage gemiddelde uitruktijd per jaar

Tabel 17: In- en exclusiecriteria hulpverleningszones.

❖ In- en exclusiecriteria deelnemers

De door de respondenten aangehaalde in- en exclusiecriteria voor de deelnemende brandweervrijwilligers zijn:

Inclusiecriteria	Exclusiecriteria
- Vaak beschikbaar voor interventies	- Weinig beschikbaar voor interventies
- Met éénzelfde wagen naar de kazerne	- Met verschillende wagens naar de kazerne
- Correct rijgedrag	- Risicovol rijgedrag

Tabel 18: In- en exclusiecriteria deelnemers.

❖ Kritische succesfactoren

Goedkeuring van de zoneleiding is noodzakelijk:

Na de selectie van de hulpverleningszones (op basis van de in- en exclusiecriteria), is het belangrijk om toestemming te vragen bij de zoneleiding. De hulpverleningszones worden aangeschreven met de vraag om een verzoek tot deelname voor te leggen in de zoneraad en het zonecollege.

Individueel meetapparaat in de wagens van de deelnemers:

De alarmcentrales beschikken alleen over informatie over de collectieve uitruktijd. Een meetapparaat moet worden voorzien in de wagens van de deelnemers om zo op individueel niveau te meten hoe lang de deelnemers rijden naar de kazerne.

Activatie van hoffelijkheidslichten als verantwoordelijkheid van de deelnemers:

De activering van hoffelijkheidslichten kan niet worden gekoppeld aan het alarmsysteem aangezien de alarmcentrales met meerdere softwareleveranciers samenwerken.

Makkelijk te (ont)koppelen hoffelijkheidslichten:

De hoffelijkheidslichten moeten makkelijk te koppelen en te ontkoppelen zijn. Er zijn immers brandweervrijwilligers die met verschillende wagens naar de kazerne rijden of over een bedrijfswagen beschikken. Het koppelen en ontkoppelen van de hoffelijkheidslichten mag geen schade veroorzaken.

9 Conclusies voorstudie

Dit hoofdstuk concludeert met de voornaamste inzichten uit de voorstudie inzake (het gebruik van) hoffelijkheidslichten alsook de geleerde lessen met het oog op het ontwikkelen van het Belgisch pilootproject.

9.1 Algemeen

63% van het Belgisch operationeel brandweerpersoneel is brandweervrijwilliger. Zij zijn thuis van wacht en begeven zich, nadat ze zijn opgeroepen voor een dringende opdracht, zo snel mogelijk naar de kazerne. Hun wagen waarmee ze naar de kazerne rijden, is onherkenbaar voor overige weggebruikers. Het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten wil hier verandering in brengen door de wagens uit te rusten met groene knipperlichten. Deze lichten maken de wagens van brandweervrijwilligers herkenbaar en nodigen de overige weggebruikers uit om voorrang of een vlotte doorgang te verlenen. Brandweervrijwilligers hebben geen voorrechten als hun hoffelijkheidslichten aanliggen en de overige weggebruikers zijn niet verplicht om voorrang of doorgang te verlenen. Door middel van hoffelijkheidslichten zouden brandweervrijwilligers op een vlotte manier en in een kortere tijd in de kazerne aankomen.

1000 Belgische respondenten die in kader van deze studie bevroegd werden, lijken het idee van hoffelijkheidslichten eerder genegen te zijn. De meerderheid geeft aan de noodzaak van hoffelijkheidslichten in te zien alsook zelf bereid te zijn om voorrang of doorgang te verlenen in het geval dat ze een wagen met hoffelijkheidslichten zouden kruisen. De meerderheid stelt zich evenwel de kritische vraag of de aanwezigheid van hoffelijkheidslichten niet tot verwarring zou leiden bij de overige weggebruikers.

Hoffelijkheidslichten worden zowel in Canada als in het Verenigd Koninkrijk al gebruikt:

- In Québec in Canada is het gebruik van hoffelijkheidslichten sinds 2021 toegestaan maar niet verplicht. De brandweervrijwilligers hebben 2 voorrechten (ze mogen over bermrijden en hun wagen overall stoppen en/of parkeren). De overige weggebruikers zijn verplicht om voorrang te verlenen. Het gebruik van hoffelijkheidslichten blijkt in Québec in de praktijk eerder beperkt. In 2023 staat 15% van het totaal aantal hulpverleningszones in Québec het gebruik van hoffelijkheidslichten toe. In 2023 heeft 10% van het totaal in Québec tewerkgestelde brandweervrijwilligers hoffelijkheidslichten aangevraagd. De voornaamste argumentatie voor het gebruik van hoffelijkheidslichten is de herkenbaarheid. De voornaamste tegenargumentatie is de mogelijke chaos die hoffelijkheidslichten zouden veroorzaken bij de overige weggebruikers en de hieruit voortvloeiende verkeersonveiligheid. De resultaten uit het Canadese pilootproject (2018-2021) rond hoffelijkheidslichten zijn onvoldoende éénduidig omwille van een te kleine dataverzameling en de gekozen onderzoeksmethode om te werken met een schatting van de rijtijden in plaats van een meting ervan. Er kan dus niets worden gezegd over het gemeten effect van de hoffelijkheidslichten in Canada;
- In het Verenigd Koninkrijk worden hoffelijkheidslichten gebruikt door geregistreerde artsen. Het is onduidelijk hoeveel personen deze hoffelijkheidslichten gebruiken. Uit academisch onderzoek dat plaatsvond in een landelijke context in het Verenigd Koninkrijk blijkt er een positief effect van de hoffelijkheidslichten te zijn op de rijtijden van de artsen. Het blijkt ook veilig te zijn om te rijden met hoffelijkheidslichten. Brandweervrijwilligers mogen geen hoffelijkheidslichten gebruiken in het Verenigd Koninkrijk. Noch brandweervrijwilligers, noch politici hebben reeds initiatief genomen in het debat rond hoffelijkheidslichten voor brandweervrijwilligers.

In de 3 onderzochte buurlanden van België zijn hoffelijkheidslichten verboden. Het debat rond hoffelijkheidslichten is eerder beperkt. In Frankrijk wordt dit debat voornamelijk op politiek niveau (wetsvoorstel en parlementaire vraag) gevoerd; in Nederland en Duitsland zijn voornamelijk brandweervrijwilligers zelf bezig met dit thema (aanbevelingen Vakvereniging en een bevraging bij burgers (Nederland), en petitie (Duitsland)).

In België hebben de geraadpleegde brandweervrijwilligers een genuanceerde mening over het gebruik van hoffelijkheidslichten. De voorstanders verwijzen naar de positieve impact van de herkenbaarheid op de veiligheid(sgevoelens) van zowel brandweervrijwilligers als de overige weggebruikers. Tegenstanders halen daarentegen aan dat het gebruik van hoffelijkheidslichten zou leiden tot een vals gevoel van veiligheid waardoor het risico bestaat dat brandweervrijwilligers meer risicovol rijgedrag zouden vertonen.

9.2 Aanpak pilootproject

Dit hoofdstuk concludeert op een beknopte manier de resultaten van de thematische analyse met oog op het uitrollen van het pilootproject. De bespreking van de uitvoering hiervan wordt aangehaald in het tweede deel van dit rapport, de bespreking van het pilootproject.

9.2.1 Te meten variabelen

Uit de voorstudie wordt duidelijk dat het effect van hoffelijkheidslichten kan worden gemeten aan de hand van 3 verschillende variabelen, die worden gedefinieerd als volgt:

Variabele	Toelichting
Uitruktijden van de brandweervrijwilligers	De tijd die de deelnemer nodig heeft om in de kazerne te raken. Deze tijd wordt individueel, per deelnemer, gemeten.
Gedrag van overige weggebruikers	De manier waarop overige weggebruikers al dan niet een vlotte doorgang of voorrang verlenen aan de deelnemers wanneer laatstgenoemden rondrijden met geactiveerde hoffelijkheidslichten.
Veiligheidsgevoelens van deelnemers	De gevoelens die de deelnemers ervaren terwijl ze rondrijden met geactiveerde hoffelijkheidslichten.

Tabel 19: Te meten variabelen in pilootproject.

9.2.2 In- en exclusiecriteria hulpverleningszones

Hulpverleningszones die interesse hebben om deel te nemen aan het pilootproject zullen worden weerhouden aan de hand van onderstaande inclusiecriteria. Zij die onder de exclusiecriteria vallen zullen niet worden weerhouden voor een deelname aan het pilootproject.

Inclusiecriteria	Exclusiecriteria
- Gemengde korpsen	- Beroepskorpsen
- Vrijwilligerskorpsen	
- Groot aantal gemiddelde interventies per jaar	- Klein aantal gemiddelde interventies per jaar
- Grote gemiddeld uitruktijd per jaar	- Lage gemiddelde uitruktijd per jaar

Tabel 20: In- en exclusiecriteria hulpverleningszones.

9.2.3 In- en exclusiecriteria brandweervrijwilligers

Brandweervrijwilligers die interesse hebben om deel te nemen aan het pilootproject zullen worden weerhouden aan de hand van onderstaande inclusiecriteria. Zij die onder de exclusiecriteria vallen, zullen niet worden weerhouden voor een deelname aan het pilootproject.

Inclusiecriteria	Exclusiecriteria
- Vaak beschikbaar voor interventies	- Weinig beschikbaar voor interventies
- Met éénzelfde wagen naar de kazerne	- Met verschillende wagens naar de kazerne
- Correct rijgedrag	- Risicovol rijgedrag

Tabel 21: In- en exclusiecriteria deelnemers.

9.2.4 Kritische succesfactoren

Een aantal randvoorwaarden blijken cruciaal om het pilootproject uit te rollen. Het gaat om volgende kritische succesfactoren, zoals opgenomen en toegelicht in de tabel hieronder:

Succesfactor	Toelichting
Federale toelating en tijdelijke wetswijziging	Groene knipperlichten zijn vandaag verboden op de weg. Er moet dus een federale toelating, inclusief een tijdelijke wetswijziging, voorzien worden voor de deelnemers. Deze moet worden aangevraagd bij de minister van mobiliteit. De toelating vermeldt duidelijk het doel van het pilootproject, verwijzend naar het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten, welke hulpverleningszones deelnemen en de tijdspanne waarin het pilootproject loopt.
Belanghebbenden informeren	De federale toelating moet worden gedeeld met alle betrokken belanghebbenden. Het gaat hier om burgemeesters en gemeentecolleges, politie en parket, alsook FOD Binnenlandse Zaken.
Privacy Impact Assessment opstellen	Gezien de grote hoeveelheid aan privacygegevens die worden verzameld in dit project, moet een Privacy Impact Assessment worden opgesteld. Dit document verplicht de onderzoekers om vooraf na te denken over de privacy-risico's van een bepaalde gegevensverwerking en hoe deze risico's te verkleinen door aanpassingen te doen. Dit document dient te worden nagelezen en goedgekeurd door een jurist.
Samenwerkingsakkoorden en uitleendocumenten opstellen	<ul style="list-style-type: none"> - De samenwerkingsakkoorden lijsten de wederzijdse rechten en verplichtingen op. Deelnemers die zich verbinden tot een deelname aan het pilootproject verplichten zich ertoe om gedurende 8 maanden hun ritten te registreren en beschikbaar te zijn voor interventies. - De uitleendocumenten zijn contracten met een beschrijving van het uitgeleende materiaal (zoals de zwarte dozen, hoffelijkheidslichten en actiecamera's) alsook de uitleentermijn en een eventuele boete in geval van verlies en/of beschadiging.
Burgers sensibiliseren	Burgers moeten geïnformeerd worden over het bestaan en de doelstelling van het pilootproject: waarom worden hoffelijkheidslichten gebruikt en hoe te reageren?

Tabel 22: Kritische succesfactoren.

10 Methodologie pilootproject

10.1 Onderzoeksvragen

Onderzoeksvraag 1:

Wat is het effect van hoffelijkheidslichten op de uitruktijden van de deelnemers?

Onderzoeksvraag 2:

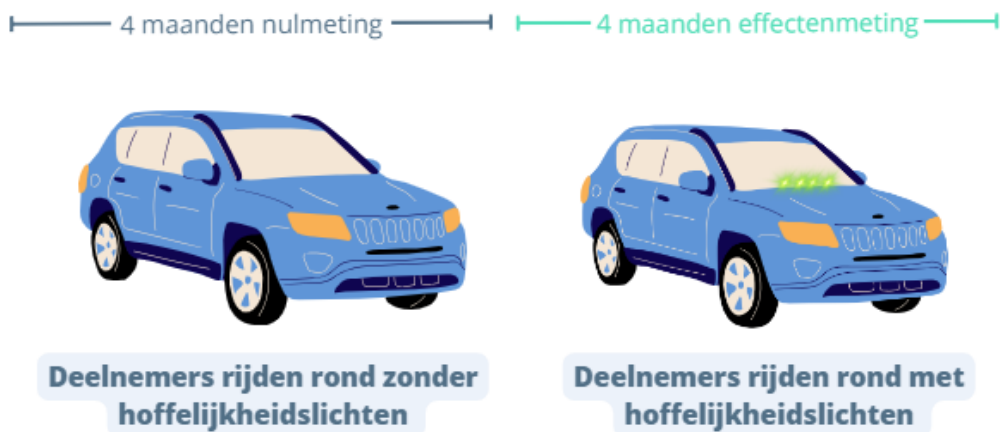
Wat is het effect van hoffelijkheidslichten op het gedrag van de overige weggebruikers?

Onderzoeksvraag 3:

Wat is het effect van hoffelijkheidslichten op de veiligheidsgevoelens van de deelnemers?

10.2 Dataverzameling

De data wordt verzameld tijdens een 8 maanden durende meetperiode. Deze meting bestaat uit een nulmeting van 4 maanden (ritten gereden zonder hoffelijkheidslichten) en vervolgens een effectenmeting van 4 maanden (ritten gereden met hoffelijkheidslichten). De nulmeting loopt van april tot en met juli 2023, de effectenmeting van augustus tot en met november 2023.



Afbeelding 14: Visualisatie dataverzameling gedurende 8 maanden pilootproject.

De te analyseren data wordt verzameld bij de deelnemende hulpverleningszones en brandweervrijwilligers, gebruik makend van verschillende databronnen. Dit alles wordt navolgend besproken.

10.2.1 Selectie hulpverleningszones

Uit de voorstudie blijkt dat de meest relevante hulpverleningszones voor dit pilootproject gekenmerkt worden door (1) brandweervrijwilligers die in eerste lijn worden opgeroepen voor een dringende opdracht; (2) een groot aantal interventies per jaar; en (3) hoge uitruktijden.

Een selectiematrix wordt opgesteld om de meest geschikte hulpverleningszones te selecteren. Deze bestaat uit 3 parameters:

- Parameter 1: Verhouding vrijwillige- en beroepsmatige personeelsleden. Aangezien de informatie of brandweervrijwilligers in 1^{ste} dan wel 2^{de} lijn worden opgeroepen niet beschikbaar is (elke hulpverleningszone kiest zelf de eigen werking), wordt deze indicator vervangen door de verhouding vrijwillig en beroepspersoneel. Het uitgangspunt hierbij is: hoe meer vrijwillig personeel er is in verhouding tot het beroepspersoneel, hoe groter de kans dat de brandweervrijwilligers in 1^{ste} lijn worden opgeroepen;
- Parameter 2: Aantal interventies per jaar;
- Parameter 3: Uitrustijden.

De selectiematrix wordt opgesteld aan de hand van cijfers van het Kenniscentrum Civiele Veiligheid van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken. De gegevens voor de eerste parameter, de verhouding vrijwillig en beroepspersoneel, worden na overleg ontvangen van het Kenniscentrum Civiele Veiligheid. Deze cijfers zijn van het jaar 2021. De overige twee parameters, het jaarlijkse aantal interventies en de jaarlijkse gemiddelde uitruktijden, waren terug te vinden in het meest recente statistische verslag van het Kenniscentrum Civiele Veiligheid. Het gaat om een rapport van 2021, en bevat zodoende de cijfers van het jaar 2020.

Een aantal gegevens van bepaalde hulpverleningszones zijn niet beschikbaar. Dit omwille van 2 redenen:

- In één geval heeft de hulpverleningszone de cijfers niet aangeleverd aan het Kenniscentrum Civiele Veiligheid. Dit is zo voor Henegouwen, hulpverleningszone Centre;
- In de vier andere gevallen konden bepaalde cijfers niet verwerkt worden op het niveau van het Kenniscentrum Civiele Veiligheid ten gevolge van technische problemen. Dit geldt voor de zones Liège 6 DG, Limburg zone Oost, Oost-Vlaanderen zone Centrum, West-Vlaanderen zone Fluvia. De zones waarvan de gegevens ontbreken, worden niet opgenomen in de matrix.

De ruwe cijfers van de 3 parameters worden een score toegekend van 1 tot 5 (zie bijlage 5). 1 staat voor het minste aantal brandweervrijwilligers, jaarlijkse interventies en kortste uitruktijden. De score 5 staat voor het grootste aantal brandweervrijwilligers, jaarlijkse interventies en langste uitruktijden. De hulpverleningszones met de hoogste scores in de selectiematrix zijn dus de meest interessante voor het pilootproject. De drie parameters zijn even belangrijk. Er wordt dus geen gewicht toegekend aan de parameters. De zones met de hoogste eindscores zijn de meest interessante zones voor deze studie.

Provincie	Hulpverleningszone	% Vrijwillig	Aantal interventies	Uitruktijden	Eindscore
Antwerpen	Rivierenland	5	5	3	13
Limburg	Zuidwest	4	5	4	13
Antwerpen	Zone Kempen	5	3	4	12
Oost-Vlaanderen	Vlaamse Ardennen	5	3	4	12
West-Vlaanderen	Westhoek	5	3	4	12
Luxembourg	Luxembourg	4	3	5	12
Namen	DinaPhi	5	3	4	12
Antwerpen	Zone Rand	5	3	3	11
Antwerpen	Taxandria	5	3	3	11
Oost-Vlaanderen	Oost	5	2	4	11
Oost-Vlaanderen	Zuid-Oost	4	4	3	11
Vlaams-Brabant	Oost	3	5	3	11
Vlaams-Brabant	West	3	5	3	11
Luik	Hesbaye	5	1	5	11
Luik	ZS5 W.A.L.	5	1	5	11
Oost-Vlaanderen	Meetjesland	5	1	4	10
West-Vlaanderen	1	3	4	3	10
West-Vlaanderen	Midwest	5	2	3	10
Henegouwen	Wallonie Picarde	3	3	4	10
Limburg	Noord-Limburg	4	2	3	9
Oost-Vlaanderen	Waasland	4	2	3	9
Waals Brabant	Brabant Wallon	3	3	3	9
Henegouwen	Est	2	4	3	9
Luik	Vesdre - Hoëgne & Plateau	4	2	3	9
Namen	NAGE	3	2	4	9
Antwerpen	Brandweer Zone Antwerpen	1	5	2	8
Namen	Val de Sambre	4	1	3	8
Luik	HEMECO	3	1	3	7
Luik	Luik zone 2 ILE-SRI	1	3	2	6

Tabel 23: Selectiematrix interessante hulpverleningszones in kader van het pilootproject.

Om een veelzijdig beeld te krijgen van het effect van de hoffelijkheidsluchten, bestaat de uiteindelijke selectie van de hulpverleningszones uit 2 Vlaamse en 2 Waalse hulpverleningszones. Het gaat telkens om 1 zone in een gemeentelijke context en 1 zone in een stedelijke context. 3 scenario's worden bepaald, gebaseerd op de volgorde van de selectiematrix. Aan de hand van deze scenario's worden de hulpverleningszones geselecteerd. In het geval dat bepaalde hulpverleningszones niet willen of kunnen participeren aan ons onderzoek, worden andere hulpverleningszones via een watervalstelsel gecontacteerd:

Scenario	Hulpverleningszone
Scenario 1	<ul style="list-style-type: none"> - Provincie Antwerpen, hulpverleningszone Rivierenland - Provincie Limburg, hulpverleningszone Zuidwest - Provincie Namen, hulpverleningszone DinaPhi - Provincie Luik, hulpverleningszone Hesbaye
Scenario 2	<ul style="list-style-type: none"> - Provincie Antwerpen, hulpverleningszone Kempen - Provincie Vlaams-Brabant, zone West - Provincie Luxemburg, hulpverleningszone Luxemburg - Provincie Luik, hulpverleningszone ZS5 W.A.L.
Scenario 3	<ul style="list-style-type: none"> - Oost-Vlaanderen, hulpverleningszone Vlaamse Ardennen - Provincie Oost-Vlaanderen, brandweerzone Oost - Provincie Waals-Brabant, hulpverleningszone Waals-Brabant - Provincie Luik, hulpverleningszone Vesdre – Hoëgne & Plateau

Tabel 24: Overzicht meest geschikte hulpverleningszones.

De hulpverleningszones die interesse tonen en geselecteerd worden voor het pilootproject zijn hulpverleningszone Kempen, hulpverleningszone Luxemburg, Brandweerzone Oost en hulpverleningszone Waals-Brabant.



Abbeelding 15: Hulpverleningszones die deelnemen aan het pilootproject.

Meer specifiek nemen een aantal kazernes van deze zones deel aan het pilootproject:

- Hulpverleningszone Kempen bestaat uit 7 kazernes. De 5 deelnemers zijn verbonden aan 5 verschillende kazernes. Het gaat om de kazernes Geel, Grobbendonk, Herentals, Herenthout en Westerlo;

- Brandweerzone Oost bestaat uit 8 kazernes in totaal. De 5 deelnemers zijn allemaal verbonden aan de kazerne van Lokeren;
- Hulpverleningszone Luxemburg bestaat uit 17 kazernes. De 5 deelnemers zijn verbonden aan 3 verschillende kazernes, zijnde Paliseul, Libramont en Aubange;
- Hulpverleningszone Waals-Brabant bestaat uit 26 kazernes. De 5 deelnemers zijn verbonden aan 5 verschillende kazernes. Het gaat om de kazernes Waver, Tubize, Nivelles, Jodoigne en Braine-l'Alleud.

10.2.2 Selectie deelnemers

De geselecteerde hulpverleningszones houden onder hun brandweervrijwilligers een oproep tot deelname aan dit pilootproject. De geïnteresseerden worden uitgenodigd voor een infosessie, georganiseerd door Vias institute in een kazerne van de deelnemende hulpverleningszones. Deze infosessie bespreekt de methodologie van het pilootproject alsook de wederzijdse verwachtingen en verplichtingen. Na deze infosessie geven de geïnteresseerden aan of ze nog steeds interesse hebben om deel te nemen.

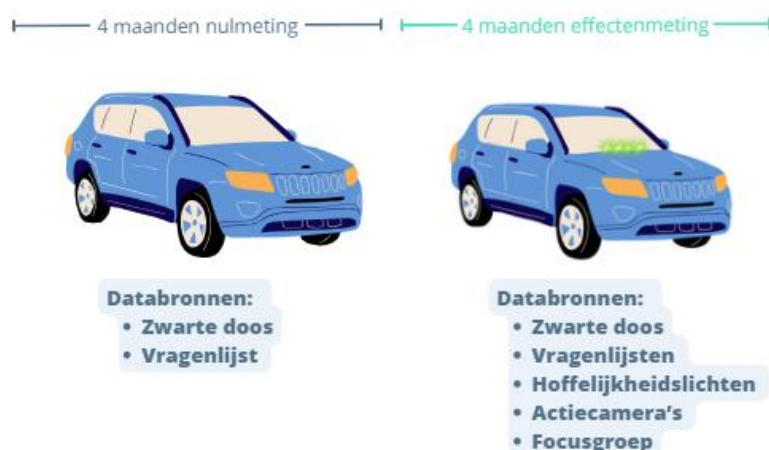
In samenspraak met de zoneleiding, worden de uiteindelijke deelnemers geselecteerd. Belangrijk hierbij zijn:

- Beschikbaarheden de komende maanden. Hoe hoger de beschikbaarheid van de deelnemer, hoe meer ritten er zullen gereden worden. Dit heeft een positieve impact op de dataverzameling;
- De woonplaats en de weg naar de kazerne. De data van deelnemers die dicht bij elkaar wonen of dezelfde weg naar de kazerne afleggen, zou weinig variërende info opleveren;
- Met dezelfde wagen naar de kazerne komen. Het uitgeleende materiaal kan slechts in één wagen geïnstalleerd worden;
- Beschikbare OBD-poort hebben opdat de zwarte doos geïnstalleerd kan worden;
- Correct rijgedrag. Geïnteresseerden die bekend staan als wepiraten worden niet weerhouden voor dit project. Hoewel dit mogelijk een bias genereert in deze studie, wordt deze beslissing genomen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

De functies van de deelnemers variëren tussen vrijwillig brandweerman, brandweerman/ambulancier, korporaal en sergeant. Ze wonen op een afstand tussen 1,5 kilometer en 17 kilometer van de kazerne.

10.2.3 Databronnen

De data wordt verzameld door middel van verschillende databronnen, gebruikt tijdens de nul- en de effectenmeting.



Afbeelding 16: Overzicht van de verschillende databronnen, geordend per fase van het pilootproject.

10.2.3.1 Hoffelijkheidslichten

De hoffelijkheidslichten moeten voor dit tijdelijke pilootproject makkelijk te installeren en te ontkoppelen zijn. Ze mogen ook geen risico's op schade met zich meebrengen. Daarom wordt gekozen voor een model dat op het dashboard van de wagen geïnstalleerd kan worden. De hoffelijkheidslichten zijn verbonden met de 12V-stekker.



Afbeelding 17: Hoffelijkheidslichten aangesloten op de 12V-stekker.



Afbeelding 18: Close-up van hoffelijkheidslichten.

10.2.3.2 Zwarte dozen

10.2.3.2.1 Registratie ritten

Aangezien de gegevens over de uitruktijden niet beschikbaar zijn bij de alarmcentrale (zie 8.5.2), moet een meetinstrument voorzien worden in de wagen van de deelnemers. Er wordt gekozen voor zwarte dozen, geïnstalleerd in de OBD-poort van de wagen.



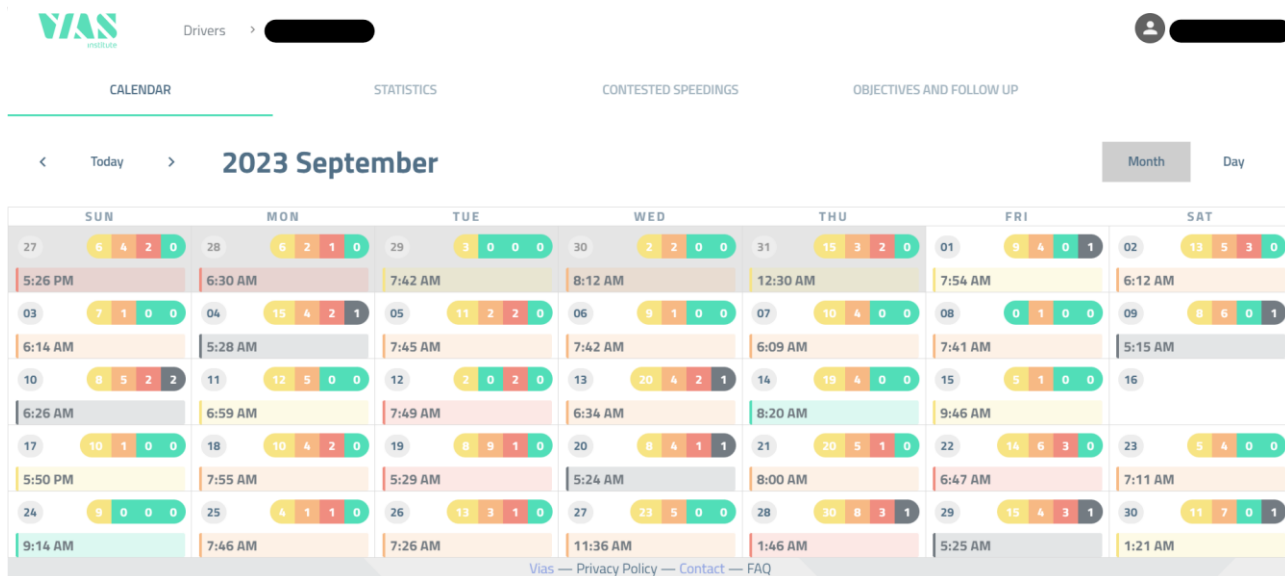
Afbeelding 19: OBD-poort in een wagen.



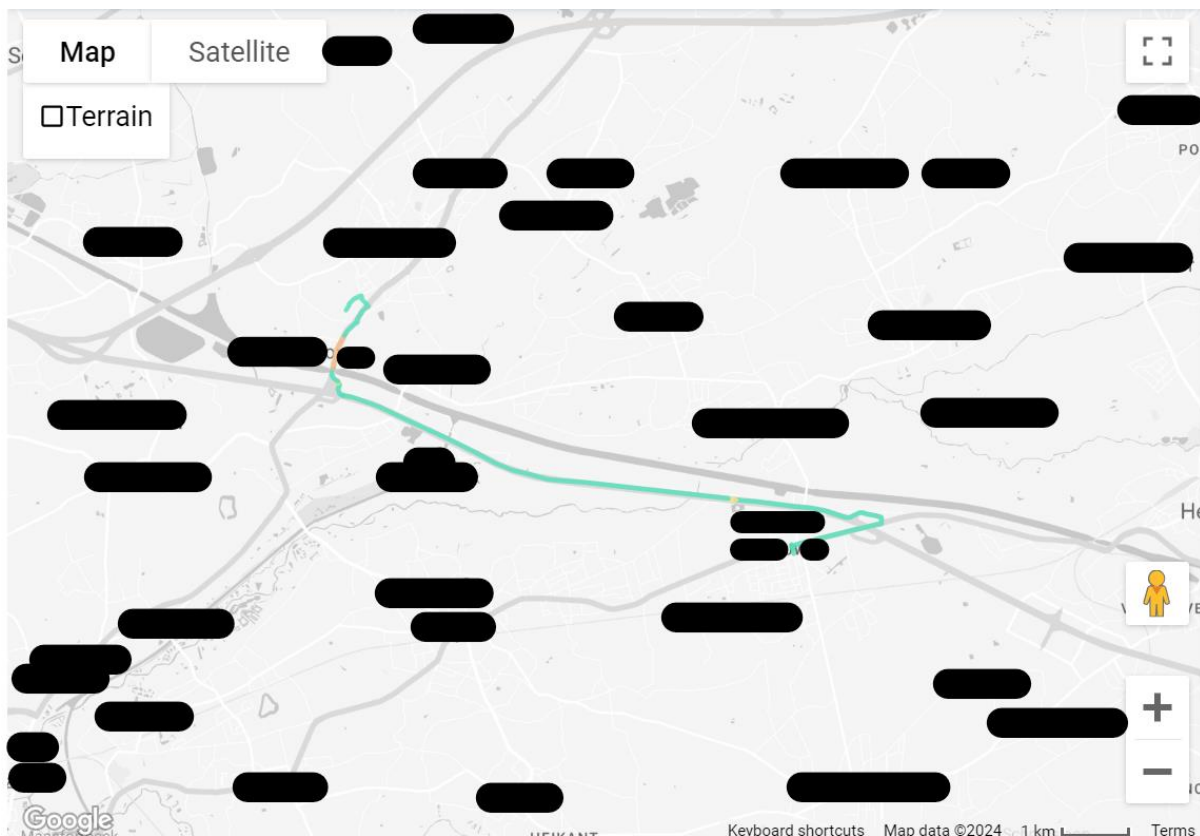
Afbeelding 20: Zwarte doos verbonden met de OBD-poort in een wagen.

De zwarte dozen bevatten een simkaart en werken door middel van een GPS-tracering. Na het starten van de motor van de wagen, registreren de zwarte dozen verschillende parameters, waaronder de duur van de

greden rit en de mate waarin de deelnemers bruusk optrekken en/of afremmen. De geregistreerde gegevens worden opgeslagen op een server en zijn raadpleegbaar op een privé website. Er wordt op regelmatige basis nagegaan of de gegevens correct geregistreerd worden.



Afbeelding 21: Geregistreerde ritten te raadplegen op een privé website.



Afbeelding 22: Voorbeeld van een afgelegde rit.

10.2.3.2.2 Geregistreerde ritten

In totaal worden 792 ritten geregistreerd gedurende het pilootproject. Deze zijn exact verdeeld over de nul- en de effectenmeting: 396 ritten gereden zonder hoffelijkheidslichten en 396 ritten gereden met hoffelijkheidslichten.

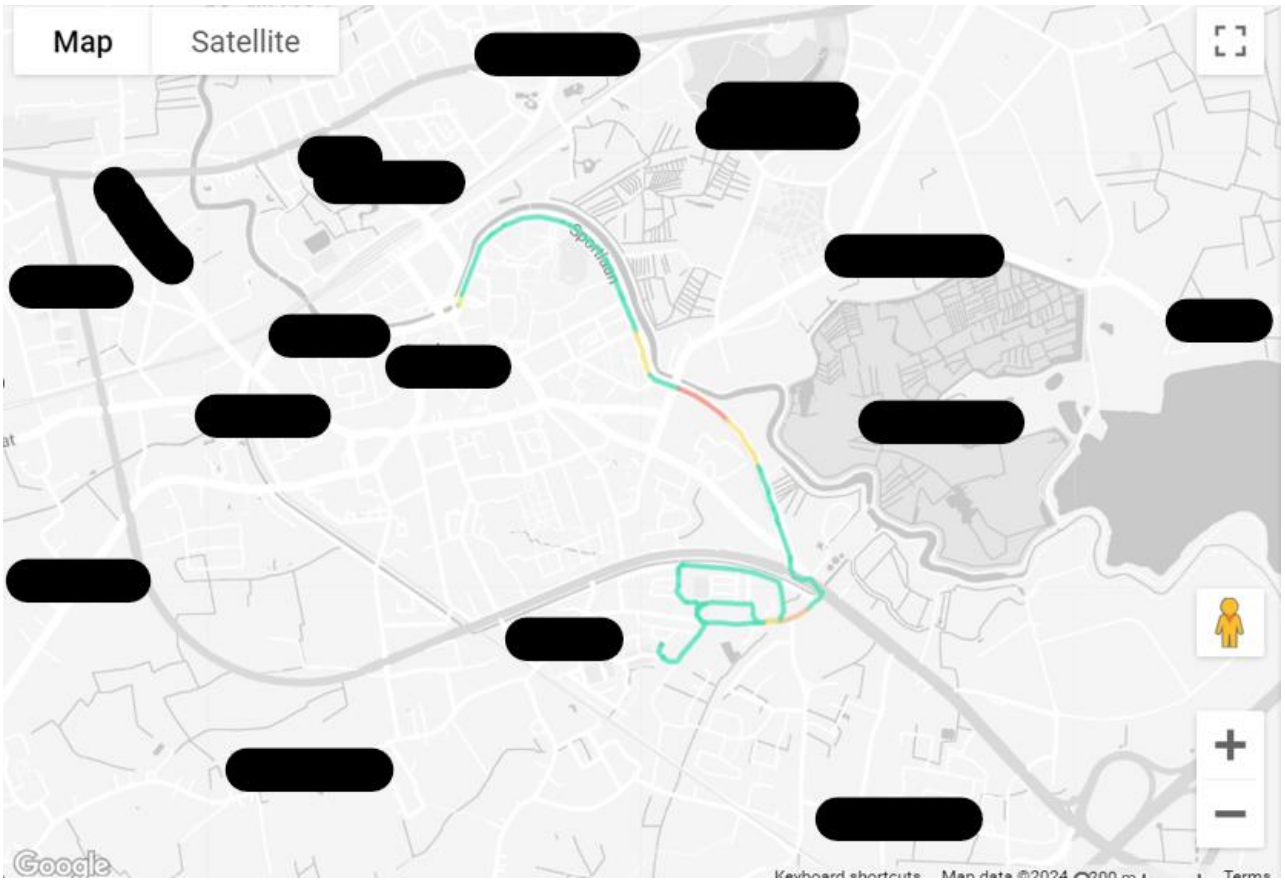
Deze ritten zijn gereden door 13 deelnemers in plaats van 20 deelnemers. De data van 7 deelnemers (90 ritten), zijn van geringe kwaliteit waardoor deze in het proces van datacleaning als onbruikbaar worden gedefinieerd. Hier zijn 2 redenen voor:

- In Waals-Brabant worden de 5 deelnemers zeer weinig opgeroepen voor een dringende interventie:
 - o 1 deelnemer rijdt 0 ritten;
 - o 2 deelnemers rijden louter ritten gedurende de effecten- of nulmeting. Er is dus geen ijkpunt ter vergelijking;
 - o 2 deelnemers rijden een beperkt aantal ritten tijdens de effecten- en de nulmeting. 1 deelnemer rijdt 2 ritten tijdens de nulmeting, en 1 in de effectenmeting; de andere deelnemer rijdt 4 ritten tijdens de nulmeting en 2 tijdens de effectenmeting.
- Bij 2 deelnemers is er een compatibiliteitsprobleem tussen de configuratie van de zwarte dozen en de persoonswagens van de deelnemers. Bij bepaalde merken en modellen blijkt de CAN BUS-configuratie van het voertuig om veiligheidsredenen de gegevensoverdracht van de zwarte doos blokkeert. Verschillende pogingen om het probleem op te lossen (installatie van nieuwe zwarte doos en het opnieuw configureren van de reeds geïnstalleerde zwarte doos) baten niet. De geregistreerde ritten blijken tijdens de analyse van onvoldoende kwaliteit. Het gaat om deelnemers uit:
 - o Brandweerzone Lokeren: in totaal rijdt deze deelnemer 41 ritten;
 - o Hulpverleningszone Luxemburg: in totaal rijdt deze deelnemer 40 ritten.

Tussen 21 en 29 juni 2023 wordt bij geen enkele deelnemer een rit geregistreerd ten gevolge van een algemene configuratie van de licentie van alle 20 zwarte dozen.

Van de 792 ritten zijn de gegevens van 696 ritten bruikbaar. In het proces van datacleaning is het namelijk gebruikelijk dat een deel van de verzamelde data tijdens de analyse als onvoldoende kwaliteit beschouwd wordt. In dit onderzoek zijn de voornaamste redenen hiervan:

- Meerdere ritten worden na elkaar geregistreerd als 1 rit (zie afbeelding 23);
- Ritten worden slechts gedeeltelijk geregistreerd. Het is duidelijk dat de rit niet start vanuit het gebruikelijke startpunt en/of eindigt aan de kazerne (zie afbeelding 24);
- De deelnemers vertrekken uitzonderlijk vanop een andere plaats dan hun standaard startpositie.



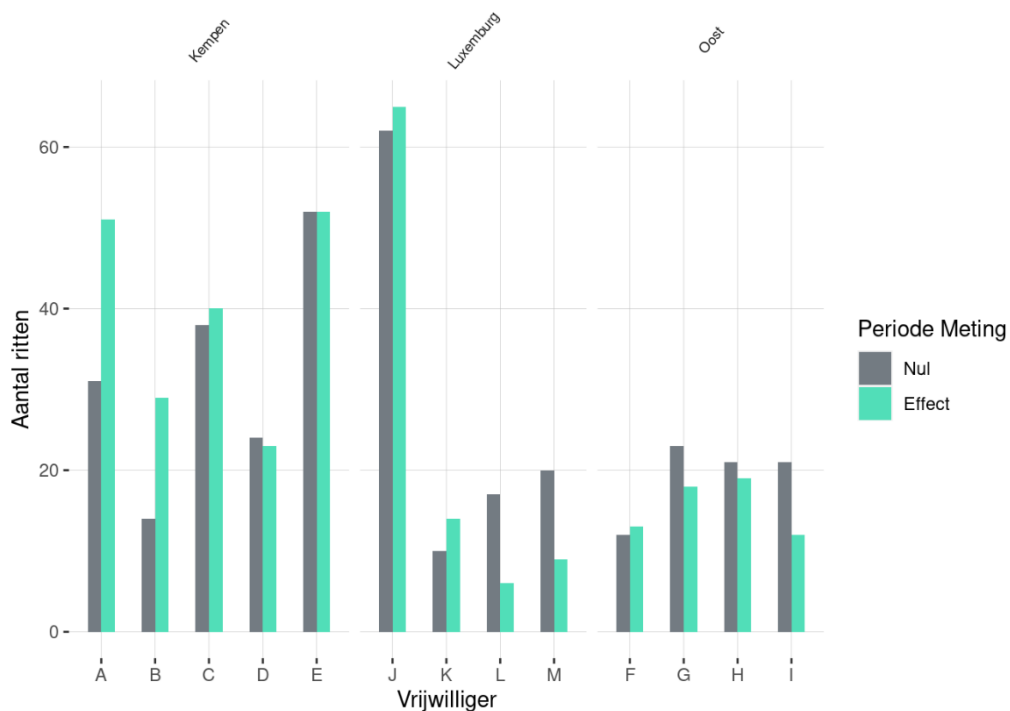
Afbeelding 23: Voorbeeld van meerdere ritten die in elkaar vervlochten zijn.



Afbeelding 24: Voorbeeld van foutief geregistreerde ritten (stippellijn).

De 696 geregistreerde ritten zijn verspreid over 3 hulpverleningszones, waarvan 345 ritten tijdens de nulmeting en 351 tijdens de effectmeting. De verspreiding per zone ziet er al volgt uit:

- Hulpverleningszone Kempen 354 ritten;
- Hulpverleningszone Luxemburg 203 ritten;
- Brandweerzone Oost 139 ritten.



Tabel 25: Aantal ritten gereden tijdens de nul- en effectmeting, per zone en per vrijwilliger.

10.2.3.3 Maandelijks overzicht oproeptijden deelnemers

De zwarte dozen registreren elke rit die de deelnemers afleggen (waaronder ook privéritten en/of ritten naar de kazerne voor niet-dringende opdrachten).

Om de veelheid aan deze overbodige gegevens te filteren, wordt samengewerkt met de alarmcentrales van de deelnemende hulpverleningszones. Zij sturen elke maand een overzicht van de data en de tijdstippen waarop de deelnemers in de voorbije maand werden opgeroepen voor een dringende opdracht. Door de kruising van deze 2 overzichten (voorzien door enerzijds de zwarte dozen en anderzijds de alarmcentrales), blijven louter de ritgegevens van de ritten afgelegd in kader van een dringende opdracht over.

10.2.3.4 Actiecamera's

Actiecamera's brengen het gedrag van de overige weggebruikers in beeld. Deze worden op het dashboard van de deelnemers geplaatst. De beelden worden door de deelnemers doorgestuurd naar Vias institute. 4 actiecamera's worden verdeeld over de deelnemers. Elke deelnemer rijdt, louter gedurende de effectenmeting, 2 weken rond met een actiecamera.

Aangezien er in Waals-Brabant te weinig ritten worden gereden, wordt aan deze 5 deelnemers niet gevraagd om met actiecamera's te rijden.

Van de 15 deelnemers die de actiecamera's uitgeleend krijgen, maken 11 deelnemers beelden. 3 deelnemers vergeten te registreren of vinden de handeling van het activeren van de actiecamera's te tijdrovend en omslachtig. 1 deelnemer ontvangt de actiecamera in november. Enkele dagen later wordt zijn voertuig onbruikbaar ten gevolge van een ongeluk. Hij wordt gedurende de rest van de maand niet opgeroepen door de kazerne aangezien hij geen wagen heeft.

In totaal worden 29 videobeelden geanalyseerd.

10.2.3.5 Maandelijkse vragenlijsten

Elke maand ontvangt elke deelnemer een vragenlijst, met als doel informatie te verzamelen over volgende zaken:

- Een overzicht behouden over het verloop van het pilootproject. Er wordt gevraagd naar de afwezigheden van de deelnemers de komende maand (bijvoorbeeld door vakantie) en of er speciale evenementen of wegwerkzaamheden plaatsvinden in de gemeente die een invloed kunnen hebben op de af te leggen rit naar de kazerne;
- Te peilen naar het door de deelnemers gepercipieerde gedrag van overige weggebruikers ten aanzien van de deelnemers;
- Te peilen naar de veiligheidsgevoelens van de deelnemers.

In totaal worden 143 van de 160 vragenlijsten beantwoord.

10.2.3.6 Focusgroep

Na afloop van het pilootproject vindt een focusgroep plaats om na te gaan hoe de deelnemers de voorbije 8 maanden ervaren hebben. Deze focusgroep is opgebouwd rond stellingen met betrekking tot de uitruktijden, het hoffelijk gedrag van de overige weggebruikers, de veiligheidsgevoelens van de deelnemers en variapunten.

De Vlaamse deelnemers (hulpverleningszone Kempen en brandweerzone Oost) komen gezamenlijk samen voor deze focusgroep op 11/12/2023.

Ten gevolge van een te lage opkomstgraad, kan de focusgroep bij de hulpverleningszone Luxemburg niet doorgaan. De deelnemers ontvangen de stellingen van de focusgroep via e-mail en worden gevraagd hierop

schriftelijk te antwoorden. Voor de hulpverleningszone Waals-Brabant wordt, gezien het lage aantal interventies, geopteerd om louter de door hen ingevulde maandelijkse vragenlijsten te analyseren.

10.3 Data-analyse

Dit multimethodisch onderzoek maakt voor de gegevensverzameling gebruik van zowel kwantitatieve als kwalitatieve databronnen:

	Methoden	Meetbare variabelen
Onderzoeksvraag 1	Kwantitatief: Non-inferioriteitstoets	- Uitruktijden deelnemers - Mate van bruusk accelereren deelnemers ²⁰ - Mate van bruusk remmen deelnemers ²¹
Onderzoeksvraag 2	Kwalitatief: Beeldanalyse camerabeelden Inhoudsanalyse vragenlijsten	Gedrag overige weggebruikers Door de deelnemers gepercipieerd gedrag van de overige weggebruikers
Onderzoeksvraag 3	Kwalitatief: Inhoudsanalyse vragenlijsten Inhoudsanalyse focusgroep	Veiligheidsgevoelens deelnemers

Tabel 26: Methode data-analyse.

Het voordeel van de multimethodische analyse, is de combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden binnen eenzelfde studie. De voordelen die voortvloeien uit de integratie van deze methodes zijn onder andere:

- Een diepgaander begrip van de gegevens: de combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve data biedt een rijker, dieper antwoord op de onderzoeksvragen. Kwalitatieve gegevens bieden context, diepte en verklaring voor de patronen en trends die worden geïdentificeerd in kwantitatieve analyses (Creswell & Plano Clark, 2017);
- Een grotere validiteit van het onderzoek: de validiteit van de onderzoeksresultaten wordt verhoogd door middel van triangulatie, waarbij bevindingen uit de ene (kwalitatieve) methode worden geverifieerd of aangevuld met bevindingen uit de andere (kwantitatieve) methode (Greene, 2007);
- Complementariteit tussen kwantitatieve en kwalitatieve gegevens: kwantitatieve data bieden inzicht in de omvang en frequentie van bepaalde fenomenen, terwijl kwalitatieve data inzicht geven in het 'hoe' en 'waarom' van deze fenomenen (Teddle & Tashakkori, 2009).

10.3.1 Non-inferioriteitstoets

Om de interpretatie van de analyses te vereenvoudigen, wordt in een eerste fase besloten om op het non-inferioriteitsprincipe te toetsen. Deze test gaat na of een nieuwe maatregel (namelijk het rijden met hoffelijkheidslichten) het beter, even goed of minder goed doet dan een bestaande maatregel (namelijk het rijden zonder hoffelijkheidslichten)

²⁰ De eenheid voor versnelling is G: 1mG (milli-G) is 0,001 G en 1000mG is 1G (G-kracht). Als de geregistreerde waarde groter is dan of gelijk is aan 180mG gedurende ten minste 1600ms (1,6s), is er sprake van bruusk optrekken.

²¹ De eenheid voor versnelling is G: 1mG (milli-G) is 0,001 G en 1000mG is 1G (G-kracht). Als de geregistreerde waarde groter is dan of gelijk is aan -210mG (wat negatief is omdat het vertraagt) gedurende ten minste 1600ms (1,6s), is er sprake van bruusk remmen.

Er wordt een non-inferioriteitstoets uitgevoerd op:

- De uitruktijden van de deelnemers;
- De mate van bruusk accelereren;
- De mate van bruusk remmen.

10.3.2 Beeldanalyse

De camerabeelden worden evenzeer geanalyseerd. De beelden worden genomen op werk- en weekdagen, tijdens verlof en niet-verlofperiodes, piek- en daluren, overdag en tijdens de nacht, tijdens de zomer- en winterperiode.

Aan de hand van een codeboek (zie bijlage 6) worden de verzamelde beelden gecodeerd en geanalyseerd. Hierin worden te observeren variabelen op voorhand bepaald. De analyse brengt de volgende zaken naar voren:

- Via welke concrete gedragingen stellen de overige weggebruikers zich al dan niet hoffelijk op ten aanzien van de deelnemers die rijden met geactiveerde hoffelijkheidslichten?
- Hoe reageren de deelnemers op het door de overige weggebruikers gestelde gedrag?

10.3.3 Inhoudsanalyse

De inhoud van de vragenlijsten en het verslag van de focusgroep worden onderworpen aan een inhoudsanalyse. De antwoorden van de deelnemers worden telkens gecodeerd en geanalyseerd onder de 3 voornaamste variabelen van dit pilootproject: het effect van hoffelijkheidslichten op de uitruktijden van de deelnemers, het gepercipieerde hoffelijk gedrag van de overige weggebruikers en de veiligheidsgevoelens van de deelnemers tijdens het rijden met hoffelijkheidslichten.

10.4 Kritische bedenkingen

De gemaakte keuzes in dit pilootproject gaan gepaard met een aantal kritische bedenkingen.

Allereerst kan stilgestaan worden bij de keuze voor een multimethodische data-analyse. Dit is inherent verbonden aan:

- Een complex en tijdsintensief onderzoeksplan. Het ontwerpen en uitvoeren van een studie die zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden integreert, kan aanzienlijk complexer en tijdsintensiever zijn dan onderzoek dat slechts één methode gebruikt. Onderzoekers moeten dus rekening houden met uitdagingen op het vlak van planning, dataverzameling en analyse (Creswell & Plano Clark, 2017);
- Een complexe integratie van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens. Om beide analyses effectief uit te voeren en te integreren, is een expertise nodig in zowel kwantitatieve als kwalitatieve methoden. Dit gebeurt door een onderzoeksteam samen te stellen die over de vereiste diepgaande kennis van beide gebieden beschikt (Teddle & Tashakkori, 2009). Naast methodologische vaardigheden, zijn ook creativiteit en theoretische inzicht noodzakelijk om de verschillende soorten gegevens samen te brengen in een coherent geheel (Greene, 2007).

Ten tweede zijn er een aantal inhoudelijke keuzes die implicaties kunnen hebben op de verworven inzichten in dit pilootproject:

- Het gekozen model van hoffelijkheidslichten is enkel zichtbaar voor de voorliggers en niet langs de zij- of achterkant. Dit is evenwel een pragmatische keuze, gebaseerd op het bestaande aanbod aan groene knipperlichten. Gezien de vrij korte duur van dit pilootproject wordt gekozen voor een model dat eenvoudig te installeren en te ontkoppelen is en geen structurele wijzigingen aanbrengt aan de wagen;

- De deelnemers van wacht moeten in een bepaalde straal van de kazerne blijven waardoor hun startpunt varieert. Dit is evenzeer het geval voor de rijtijden. In de nulmeting van 4 maanden wordt een patroon ontdekt dat ons in staat zal stellen om de verzamelde gegevens te analyseren. Zo zijn er deelnemers die via een steenweg of eerder via het dorpscentrum naar de kazerne rijden;
- Geïnteresseerde deelnemers waarvan geweten is dat ze de snelheidslimieten soms overschrijden, worden niet geselecteerd voor deelname. In 1 hulpverleningszone geeft de zoneleiding inderdaad aan dat ze een geïnteresseerde deelnemer liever niet selecteren omwille van deze reden. Hoewel dit een mogelijke bias in de onderzoeksresultaten oplevert, wordt gekozen om verkeersveiligheid te laten primeren;
- Het effect van de sensibiliseringscampagne kan niet op valide manier geanalyseerd worden. In het pilootproject worden dus slechts impressies van de effectiviteit van de sensibilisering waargenomen door middel van de beeldanalyse van de camerabeelden en het door de deelnemers gepercipieerde gedrag van de overige weggebruikers.

11 Kritische succesfactoren

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de kritische succesfactoren van dit pilootproject die reeds werden vermeld in de voorstudie.

11.1 Federale toelating

De Belgische wetgeving verbiedt het rijden met hoffelijkheidslichten. Een federale toelating om de deelnemers van dit pilootproject hier te laten mee rijden is noodzakelijk. Hiervoor is een wetswijziging nodig. Artikel 10 van het KB van 12 maart 2023 (zie bijlage 7) vermeldt dat, mits goedkeuring van de minister van mobiliteit, voortaan kan afgeweken worden van het KB houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (1/12/1975). Dit onder meer om nieuwe technologieën te testen in het kader van pilootprojecten. Vias institute heeft hiertoe een schriftelijke federale toelating van de minister van mobiliteit ontvangen (zie bijlage 8). De brief vermeldt het doel en de duur van het project, de deelnemende zones en in welke maanden met de hoffelijkheidslichten gereden mag worden. Deze federale toelating wordt verspreid onder de deelnemende hulpverleningszones en deelnemers.

11.2 Informeren belanghebbenden

Samen met de federale toelating van de minister van mobiliteit stuurt Vias institute een informerende brief over het pilootproject naar de deelnemende hulpverleningszones (zie bijlage 9). Er wordt hen gevraagd om deze informatie te delen met alle belanghebbenden zoals burgemeesters, gemeentebesturen, politiezones en parketten. Tenslotte stelt Vias institute ook de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken op de hoogte van dit pilootproject.

11.3 GDPR

Gezien de hoeveelheid persoonlijke informatie die verzameld wordt in dit onderzoek, wordt een Privacy Impact Assessment (PIA) opgesteld. Deze PIA laat toe om vooraf na te denken over de privacy risico's bij een gegevensverwerking.

11.4 Verzekering

Om zeker te zijn dat de deelnemers gedekt zijn tegen elke vorm van schade veroorzaakt door een ongeval ten gevolge van het gebruik van hoffelijkheidslichten, vraagt Vias institute aan haar verzekeringsmakelaar dit vraagstuk te bekijken. De verzekeringsmaatschappijen van de hulpverleningszones blijken allemaal dekking te verlenen voor dit soort ongevallen in de reeds lopende polissen.

11.5 Samenwerkings- en uitleenovereenkomsten

Gezien de vele samenwerkingen met verschillende actoren, worden een aantal samenwerkingsakkoorden afgesloten. Het gaat om:

- Een samenwerkingsakkoord met de alarmcentrale (zie bijlage 10), opdat zij een maandelijks overzicht sturen van de oproepdata en -tijden van de brandweervrijwilligers;
- Een samenwerkingsakkoorden voor de deelnemers (zie bijlage 11) waarin zij zich verbinden tot:
 - o Het gebruiken van de zwarte dozen gedurende de 8 maanden dat het pilootproject loopt;
 - o Het maandelijks invullen van de vragenlijsten;
 - o Het daadwerkelijk gebruiken van de hoffelijkheidslichten gedurende de effectenmeting.

Voor het materiaal dat de deelnemers lenen (zwarte dozen, hoffelijkheidslichten en actiecamera's) wordt telkens een uitleenovereenkomst opgesteld (zie bijlage 12). Hierin staat de uitleenduur vermeld, alsook de wijze waarop het geleende materiaal moet teruggebracht worden en een eventuele kost in geval van schade.

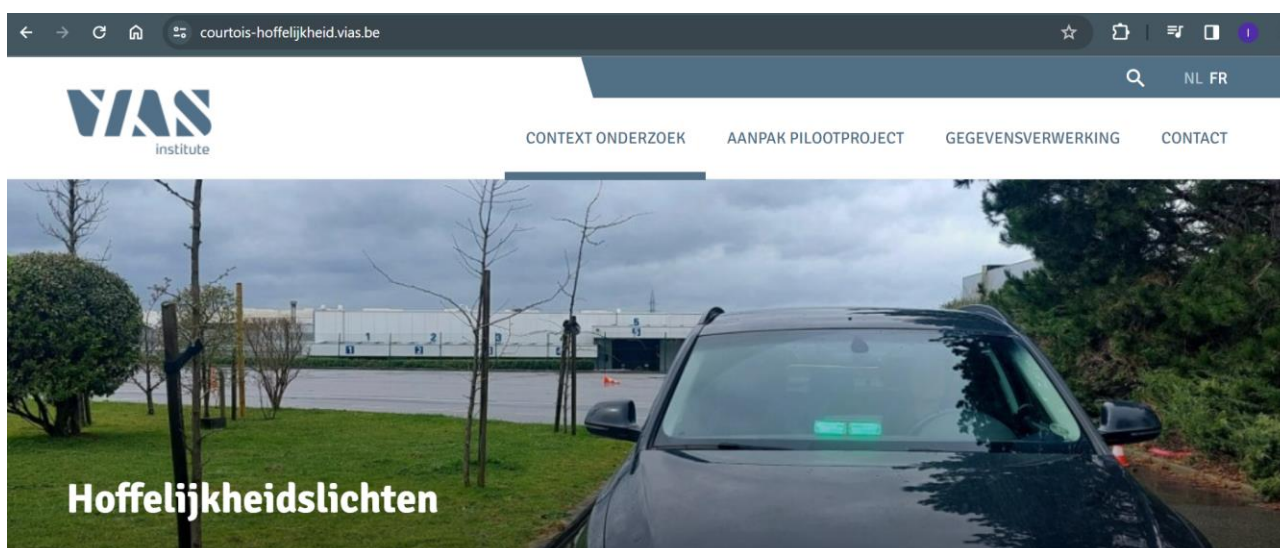
11.6 Sensibilisering

Voor de sensibilisering wordt nauw samengewerkt met de deelnemende hulpverleningszones. Vias institute ontwikkelt het communicatiemateriaal en levert dit aan de deelnemende hulpverleningszones. Zij verspreiden deze informatie binnen hun hulpverleningszone.

11.6.1 Website

Een tweetalige website (Nederlands en Frans) wordt aangemaakt, met daarop de informatie over de context van het onderzoek, de concrete aanpak van het pilootproject, de gegevenswerking en contactopname met Vias institute. De website dient meerdere doelen:

- Het informeren van de burgers over het pilootproject;
- Het informeren van de lokale belanghebbenden zoals politiezones over het bestaan van dit pilootproject. De website wordt vermeld in de informerende brief die zij ontvangen;
- Vias institute bereikbaar maken voor elke burger die vragen heeft over dit project.



Afbeelding 25: Hoofdpagina van de website www.courtois-hoffelijkheid.vias.be.

11.6.2 Persberichten

Vias institute stuurt 2 persberichten uit over het pilootproject:

Datum	Inhoud bericht
17 mei 2023	<p>Burgers worden geïnformeerd over het bestaan en het doel van reden van het pilootproject. Er wordt hen meegedeeld wat hoffelijkheidslichten zijn en waar (in welke deelnemende zones) ze gebruikt zullen worden en vanaf wanneer (augustus 2023) ze hiermee kunnen geconfronteerd worden op de openbare weg (Vias institute, z.d. 17/05/2023)</p> <p>Het persbericht wordt gedeeld op nieuwssites als VRT nws (z.d. 17/05/2023), HLN (z.d. 17/05/2023) en Het Nieuwsblad (z.d. 17/05/2023)</p>
29 juli 2023	<p>Dit bericht herhaalt de info van het vorige persbericht, maar legt de klemtoon op het feit dat vanaf begin augustus 2023 groene hoffelijkheidslichten hun intrede doen op de openbare weg.</p> <p>Het persbericht wordt gedeeld op nieuwssites als VRT nws.</p>

Tabel 27: Overzicht persberichten.

11.6.3 Sociale mediaberichten

Er wordt gesensibiliseerd via de sociale mediakanalen van Vias institute. Het gaat hier om Facebook, LinkedIn en Instagram. Er worden 5 berichten gedeeld. Het eerste bericht is een algemeen bericht ter bekendmaking van het pilootproject. De 4 overige berichten spitsen zich toe op de 4 voornaamste types van weggebruikers die met de hoffelijkheidslichten zullen geconfronteerd worden. Het gaat om voetgangers, fietsers, buschauffeurs en autobestuurders. Hieronder een overzicht van de gedeelde berichten:

Datum	Inhoud bericht
17 juli 2023	<p>Bekendmaken van het pilootproject. Dit gebeurt aan de hand van een animatiefilm bestaande uit:</p> <ul style="list-style-type: none">- Een illustratie van de hoffelijkheidslichten, omkaderd door de algemene oproep tot actie van dit pilootproject (zie afbeelding 26);- Illustraties van 4 concrete voorbeelden van gedragingen die gesteld kunnen worden door 4 types van weggebruikers: autobestuurders, voetgangers, fietsers en busbestuurders (zie afbeeldingen 27-30).
1 augustus	Illustratie van een concreet voorbeeld van het afstaan van voorrang door autobestuurders
1 september	Illustratie van een concreet voorbeeld van het afstaan van voorrang door voetgangers
1 oktober	Illustratie van een concreet voorbeeld van het afstaan van voorrang door fietsers
1 november	Illustratie van een concreet voorbeeld van het afstaan van voorrang door buschauffeur

Tabel 26: Overzicht sociale mediaberichten.

Groen hoffelijkheidslight?

Verleen voorrang.

Brandweervrijwilliger onderweg.



VIAS
institute

Afbeelding 26: Illustratie van hoffelijkheidslichten en de oproep tot actie van dit pilotproject.

Verleen als bestuurder voorrang.

Brandweervrijwilliger onderweg.



Afbeelding 28: Voorbeeld voorrang verlenen als bestuurder.

Verleen als voetganger voorrang.

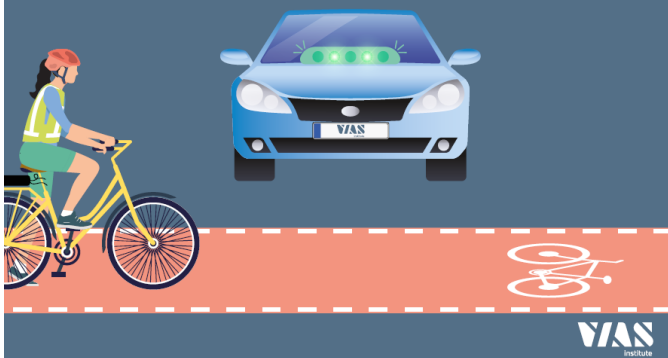
Brandweervrijwilliger onderweg.



Afbeelding 27: Voorbeeld voorrang verlenen als voetganger.

Verleen als fietser voorrang.

Brandweervrijwilliger onderweg.



Afbeelding 30: Voorbeeld voorrang verlenen als fietser.

Verleen als buschauffeur voorrang.

Brandweervrijwilliger onderweg.



Afbeelding 29: Voorbeeld voorrang verlenen als buschauffeur.

11.6.4 Stickers achterruit deelnemers

Om de buurtbewoners van de deelnemers zo optimaal mogelijk te bereiken, wordt een sticker gekleefd op de achterruit van de deelnemers. Hierop staat de oproep tot actie van het project vermeld, net zoals een QR-code die toegang geeft tot de website met meer informatie over het pilotproject. De stickers zijn in de 3 Belgische landstalen opgesteld: Nederlands, Frans en Duits. De Vlaamse deelnemers rijden met Nederlandstalige stickers, de Waalse deelnemers rijden met Franstalige stickers. In Luxemburg rijden ze ook met Duitse stickers. Enerzijds omdat daar Duits gesproken wordt, maar ook omdat de deelnemers hierom vragen gezien het groot aantal Duitstalige toeristen die de regio bezoeken.



Afbeelding 31: Sticker op de achterruit van de deelnemers.

11.6.5 Posters

De poster vermeldt de deelnemende hulpverleningszones alsook de QR-code met de link naar de website. Het doel is om deze posters op te hangen op strategische lokale plaatsen, zoals onder meer gemeentehuizen, stations, bibliotheken, supermarkten.

Groen hoffelijkheidslicht?

Verleen voorrang.
Brandweervrijwilliger onderweg.



Afbeelding 32: Poster met de oproep tot actie van dit pilootproject.

11.6.6 Lokale verspreiding door hulpverleningszones

De hulpverleningszones gebruiken bovenstaand materiaal voor hun sensibiliseringscampagne. De zones ondernemen verschillende initiatieven, zoals het verspreiden van de sociale mediaberichten op hun eigen sociale mediakanalen en websites dan wel via die kanalen van hun gemeentes (stadsmagazine, lokale nieuwsbrief, sociale mediakanalen). Het personeel van de kazernes wordt eveneens op de hoogte gesteld via een interne nieuwsbrief. Ook worden lokale perskanalen aangeschreven, zoals tv Oost (z.d. 19/07/2023), RTV tv-journaal (z.d. 17/05/2023), Gazet van Antwerpen (z.d. 17/05/2023), VRT tv-journaal, Radio2, Q-music en Joe.

12 Resultaten

12.1 Effect hoffelijkheidslichten op uitruktijden

De non-inferioriteitsanalyse, die een vergelijking maakt tussen de dataset van het rijden met de hoffelijkheidslichten en de dataset van het rijden zonder deze lichten, toont aan dat de deelnemers even snel tot sneller in de kazerne geraken wanneer ze rijden met de hoffelijkheidslichten dan wanneer ze rijden zonder hoffelijkheidslichten. Het rijden met de hoffelijkheidslichten doet het dus minstens even goed, soms beter, en niet slechter dan rijden zonder de hoffelijkheidslichten. Het rijden met deze hoffelijkheidslichten genereert een non-inferieur effect op basis van het betrouwbaarheidsinterval $[-13,85 ; 0,92]$. Dit betrouwbaarheidsinterval geeft aan dat het voorspelde gemiddelde verschil in tijd met 95% kans tussen 13.85 seconden winst en 0.92 seconden verlies ligt voor het rijden met hoffelijkheidslichten tegenover het rijden zonder hoffelijkheidslichten.

De gemiddelde voorspelde tijdswinst is 6,46 seconden. In de analyse wordt gecontroleerd op mogelijke invloeden van het rijden tijdens piek- en daluren, lichtconditie en afstand domicilie-kazerne. Vanwege een afwezigheid van totale superioriteit, kan op basis van de huidige gegevens niet sluitend gesteld worden dat er altijd een winst is in tijd. In sommige gevallen zal het effect hetzelfde zijn.

12.2 Effect hoffelijkheidslichten op acceleraties

De non-inferioriteitsanalyse op basis van de data van alle afgelegde ritten toont aan dat de deelnemers niet meer maar ook niet minder bruusk accelereren wanneer ze rijden met deze hoffelijkheidslichten in vergelijking met het rijden zonder deze hoffelijkheidslichten. Het rijden met de hoffelijkheidslichten geeft een non-inferieur effect op basis van het betrouwbaarheidsinterval $[-0,066 ; 0,206]$. Dit betrouwbaarheidsinterval geeft aan dat het voorspelde gemiddelde verschil in tijd met 95% kans tussen 13.85 seconden winst en 0.92 seconden verlies ligt voor het rijden met hoffelijkheidslichten tegenover het rijden zonder hoffelijkheidslichten. In de analyse wordt gecontroleerd op mogelijke invloeden van het rijden tijdens de piek- en daluren, de lichtconditie en de afstand domicilie-kazerne.

In het algemeen ligt het aantal acceleraties per rit laag. 156 van de 696 geregistreerde ritten bevat minstens 1 acceleratie (74 ritten zonder hoffelijkheidslicht, 82 ritten met hoffelijkheidslicht). 25 ritten bevatten 3 of meer acceleraties (13 ritten zonder hoffelijkheidslicht, 12 ritten met hoffelijkheidslicht). Hier is dus mogelijk sprake van een "vloereffect": wanneer het aantal acceleraties al zo laag zit, is het quasi onmogelijk om dit nog verder te doen afnemen door bepaalde ingrepen.

12.3 Effect hoffelijkheidslichten op remmen

Een gelijkaardige conclusie is er voor wat betreft het effect van de hoffelijkheidslichten op het aantal keer remmen. De non-inferioriteitsanalyse op basis van de data van alle afgelegde ritten toont aan dat de deelnemers niet meer maar ook niet minder bruusk remmen wanneer ze rijden met deze hoffelijkheidslichten dan wanneer ze rijden zonder deze hoffelijkheidslichten. Het rijden met de hoffelijkheidslichten is dus non-inferieur op basis van het betrouwbaarheidsinterval $[-0,043 ; 0,326]$. Dit betrouwbaarheidsinterval geeft aan dat het voorspelde gemiddelde verschil in aantal keren bruusk accelereren ligt met 95% kans tussen 0,043 aantal keer minder bruusk accelereren en 0,326 aantal keer meer bruusk accelereren voor het rijden met hoffelijkheidslicht tegenover het rijden zonder hoffelijkheidslichten de analyse wordt gecontroleerd voor mogelijke invloeden van het rijden tijdens de piek- en daluren, de lichtconditie en de afstand domicilie-kazerne.

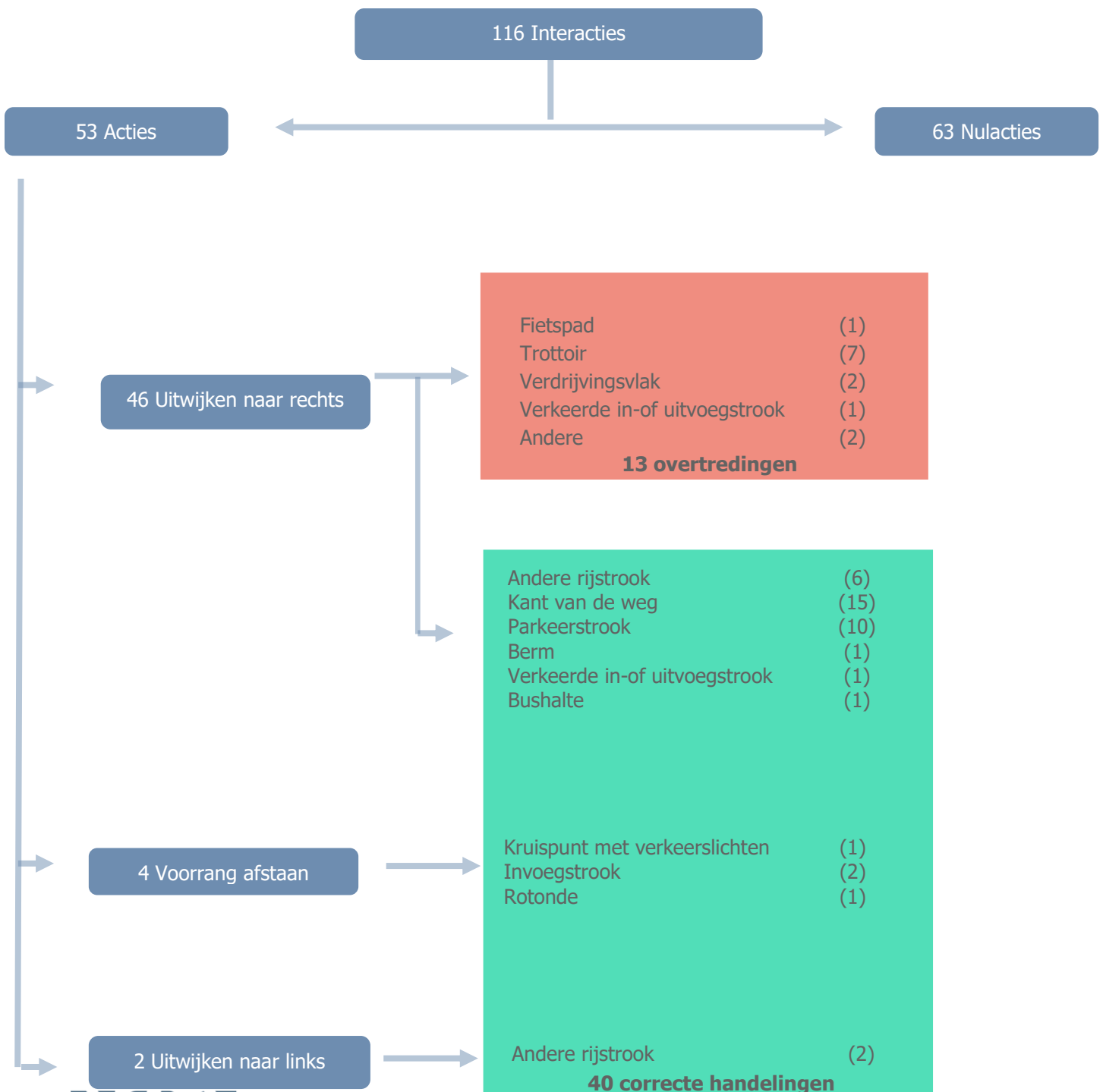
Ook hier ligt het aantal keer bruusk remmen per rit laag. Het zogenaamde vloereffect speelt dus ook hier een mogelijke rol.

12.4 Effect hoffelijkheidslichten op gedrag

Het effect van de hoffelijkheidslichten op het gedrag van de overige weggebruikers en de deelnemers wordt geanalyseerd aan de hand van een beeldanalyse van de camerabeelden (zie 10.3.2).

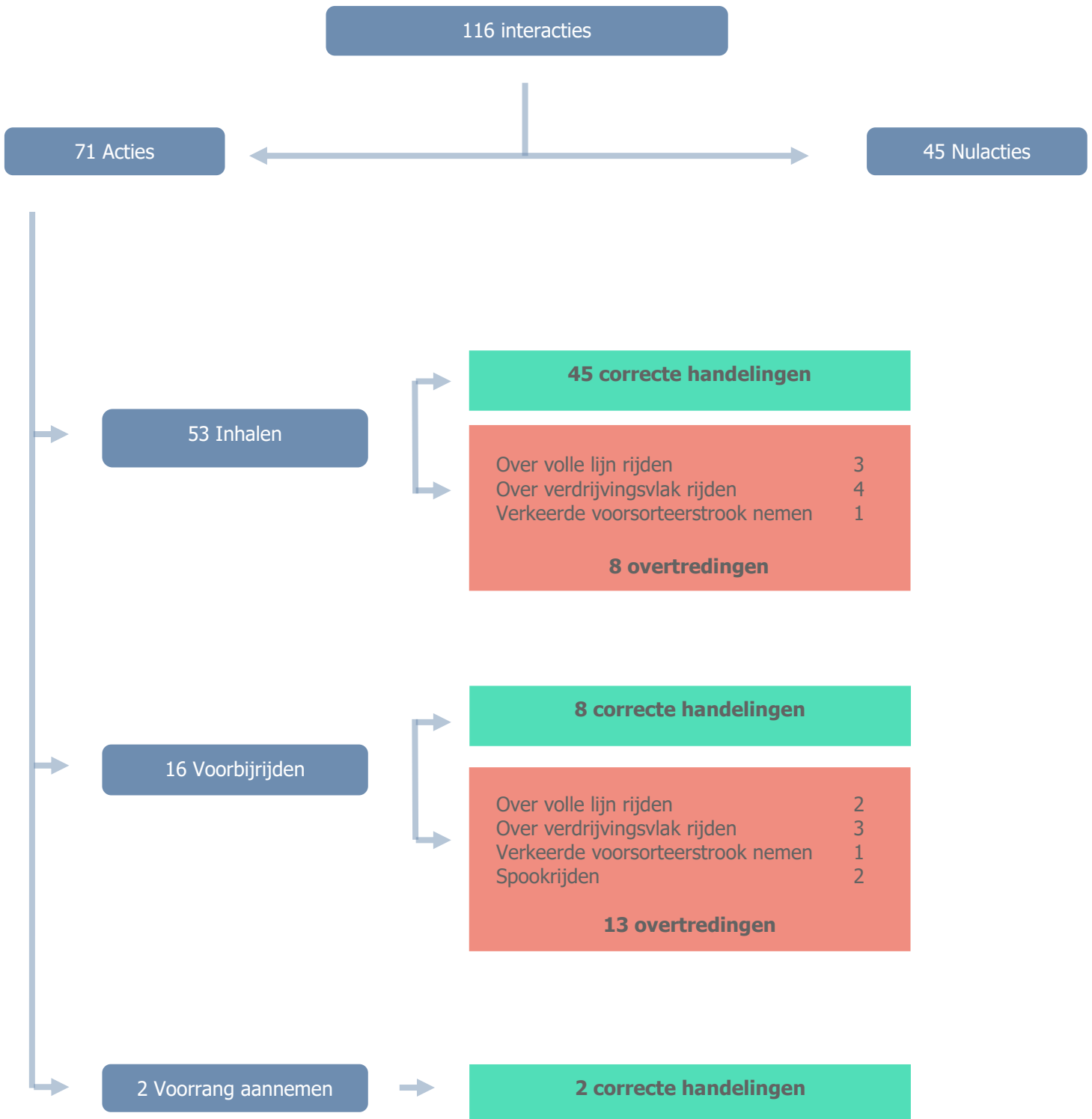
12.4.1 Gedrag overige weggebruikers

In totaal vinden 116 interacties plaats tussen de deelnemers en de overige weggebruikers. In 53 gevallen gaat de overige weggebruiker over tot actie. De gevallen waarin niet wordt overgegaan tot actie zijn beschreven als nulacties. De overige weggebruikers verlenen voorrang door middel van het uitwijken naar rechts, een voorrang afstaan of het uitwijken naar links. Op 53 acties voeren de overige weggebruikers 40 correcte handelingen uit en 13 overtredingen. Hieronder worden de waargenomen gedragingen schematisch weergegeven.



12.4.2 Gedrag deelnemers

Van de 116 interacties, gaan de deelnemers in 71 gevallen over tot een actie. De deelnemers reageren op de overige weggebruikers door middel van in te halen, voorbij te rijden of voorrang aan te nemen. Inhalen geldt ten aanzien van de bestuurders die in beweging zijn. Wat daarbuiten valt, dus de stilstaande voertuigen, valt onder het voorbijrijden. Op 71 acties voeren de deelnemers 55 correcte handelingen uit en 13 overtredingen. Hieronder worden de waargenomen gedragingen schematisch weergegeven.



12.5 Effect hoffelijkheidslichten op veiligheidsgevoelens deelnemers

Het effect van de hoffelijkheidslichten op de veiligheidsgevoelens van de deelnemers wordt geanalyseerd aan de hand van een inhoudsanalyse van het verslag van de focusgroep en de maandelijkse vragenlijsten (zie 10.3.3.).

12.5.1 Herkenbaarheid leidt tot veiligheid

De deelnemers stellen dat ze meer herkenbaar zijn voor de overige weggebruikers. Door deze herkenbaarheid zitten ze rustiger achter het stuur, zo geven ze aan:

- "Je rijdt minder gejaagd. Je weet dat je de ruimte hebt, want de mensen zien u, ze weten wie je bent [ten gevolge van de herkenbaarheid van de hoffelijkheidslichten]" (focusgroep Vlaanderen);
- "Les feux ne serviront pas toujours mais à mon sens, cela permet toute de même de faire savoir à un usager de la route le pourquoi nous faisons parfois des dépassements en agglomération, le pourquoi nous sommes parfois collés derrière eux, le pourquoi nous faisons parfois des appels de phares etc" (schriftelijk antwoord van Waalse deelnemer op de stellingen van de focusgroep)²².

De hoffelijke reacties van de weggebruikers ten aanzien van de brandweervrijwilligers zorgen volgens de deelnemers voor meer continuïteit in hun rijstijl, waardoor ze zich tijdens het rijden met de hoffelijkheidslichten veiliger voelen achter het stuur dan wanneer ze rijden zonder deze hoffelijkheidslichten:

- "Dankzij hoffelijkheidslichten zit er meer continuïteit in mijn rijgedrag. Zonder hoffelijkheidslichten moet je continue afremmen en optrekken. Via hoffelijkheidslichten haal je de snelheid uit je voertuig, je rijdt niet langer op en af." (Vlaamse focusgroep).

Door zich veilig achter het stuur te voelen, komen de brandweervrijwilligers rustiger aan in de kazerne. Dit komt de voorbereiding op de interventie ten goede. Dit zorgt voor een betere en rustigere voorbereiding op de interventie. Hetzelfde geldt voor de rit naar de plaats van interventie.

- "Je neemt dit [stress onderweg tijdens de rit naar de kazerne] mee. De chauffeur van het prioritair voertuig rijdt mogelijks meer gestresseerd, 'want we zijn laat vertrokken, dus we moeten tijd inhalen'. Maar ook de bevelvoerder zal mogelijks meer gestresseerd zijn. [...] Het is een kettingreactie" (focusgroep Vlaanderen).

Tenslotte benoemt een deelnemer ook het preventieve veiligheidsaspect ten gevolge van de herkenbaarheid door middel van de hoffelijkheidslichten:

- "Ik rijd niet meer anoniem. Ervoor kan je zo zot doen als je wilt, want je bent onherkenbaar. Nu niet meer, want iedereen weet 'je bent van de brandweer'. Dit vermijdt gevaarlijke situaties." (Vlaamse focusgroep).

12.5.2 Veiligheidsgevoelens als grootste meerwaarde

Hoewel elke seconde winst mooi meegenomen is, geven de deelnemers aan dat voor hen de veiligheidsgevoelens en de herkenbaarheid iets belangrijker zijn. Op de vraag om de meerwaarde van de hoffelijkheidslichten te ordenen, plaatsen de deelnemers veiligheid op de 1^e, herkenbaarheid op de 2^{de} en tijds winst op de 3^{de} plaats.

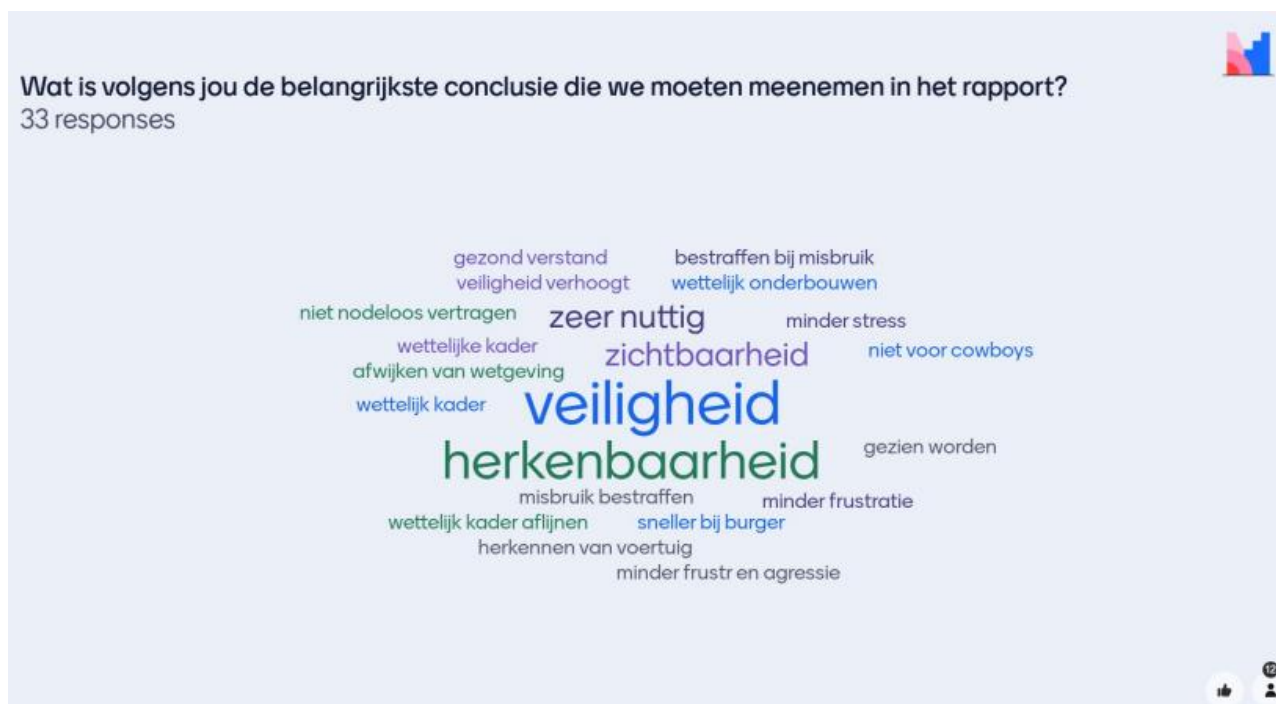
- "Het grootste effect van de hoffelijkheidslichten zit voor mij in het rijdende gedeelte. Je kan vloeiender rijden. Indien dit bevestigd kan worden via de zwarte doos, dan heeft het effectief een effect op onze

²² Vrije vertaling: "De [hoffelijkheids]lichten zullen niet altijd nuttig zijn, maar naar mijn mening kunnen ze weggebruikers toch laten weten waarom we ze soms inhalen binnen de bebouwde kom, waarom we soms bumperkleven, waarom we soms met onze koplampen knipperen, enzovoort."

veiligheid. Wordt dit niet bevestigd, dan zou er een vals gevoel van veiligheid optreden". (Vlaamse focusgroep).

Hoewel er sprake is van een mogelijk vloereffect, wordt dit buikgevoel van de deelnemer in elk geval niet tegengesproken door de resultaten van de analyse over de mate van bruusk accelereren en remmen (zie 12.2 en 12.3).

Het feit dat veiligheid en herkenbaarheid belangrijker wordt geacht dan pure tijdswinst, blijkt ook uit de onderstaande woordenwolk (Vlaamse focusgroep). Hoe groter de woorden, hoe meer mensen deze woorden hebben aangehaald. Veiligheid en herkenbaarheid staan centraal. Er wordt amper verwezen naar de tijdswinst op de vraag wat de belangrijkste conclusie is om mee te nemen uit dit pilootproject.



Afbeelding 33: Sleutelwoorden van de Vlaamse focusgroep.

12.5.3 Grijze zone in de wet met oog op veiligheid

Hoewel de deelnemers zich in het algemeen veiliger achter het stuur voelen tijdens het rijden met de hoffelijkheidslichten dan zonder de hoffelijkheidslichten, geven ze aan dat zowel de overige weggebruikers als zichzelf soms verkeersovertredingen maken. Dit wordt inderdaad bevestigd door de analyse van de camerabeelden (zie 12.4). De deelnemers geven aan dat ze zich soms genoodzaakt zien om een verkeersovertreding te maken om chaos te vermijden: "Als iemand jou voorrang verleent, moet je dit aanvaarden. Anders wordt het chaos".

De deelnemers zijn zich bewust van de gevaren die verbonden zijn aan deze verkeersovertredingen en vragen daarom naar een grijze zone in de wetgeving. Dit zou hen toelaten om, mits ze rondrijden met geactiveerde hoffelijkheidslichten, een aantal voorrechten te hebben.

Ze denken hier allereerst aan het mogen rijden op overrijdbare beddingen, zoals dit in Canada het geval is. Deze handeling is de meest voorkomende overtreding die werd waargenomen via de beeldanalyse van de camerabeelden (zie 12.4.2). Ze denken ook aan het mogelijk maken van het rijden over een volle witte lijn, de tweede meest voorkomende overtreding die wordt waargenomen op de camerabeelden (zie 12.4.2).

Tenslotte sommen ze nog een aantal andere verkeerovertredingen op waarvan ze zich zelf bewust zijn dat ze deze hebben gemaakt:

- Over de reddingstrook of de busstrook rijden;
- Inhalen in fietsstraten;
- Een rij wachtende wagens voor verkeerslichten voorbijrijden om zo de verkeerslichten sneller voorbij te geraken;
- In het geval van slagbomen aan een treinoversteek: de voorliggers voorbijrijden en op de linkerrijstrook voorsorteren;
- Snelheidsovertredingen volgens het principe van prioritair rijden, zijnde 'snelheidsovertreding mag in naam van de veiligheid';
- Rijden volgens de TON-techniek (Tegengesteld Opvallend Naderen). Deze techniek wordt ook gebruikt tijdens het prioritair rijden. De bestuurder rijdt iets meer naar links, waardoor de overige weggebruiker de brandweervrijwilliger beter en sneller ziet via de linker achteruitkijkspiegel.

12.6 Bedenkingen deelnemers

12.6.1 Prototype hoffelijkheidslichten

Naast de frontale zichtbaarheid, wensen de deelnemers dat de hoffelijkheidslichten ook zichtbaar zijn op de zij- en achterkant van de wagen. Naast de lichten op het dashboard wordt onder meer gedacht aan knipperlichten aan de zijkant van de nummerplaat (voor- en achterin), lichten op het achterraam en lichten op de zijkanten van de zijspiegels. De herkenbaarheid van de gewone lichten moet hierbij evenwel gevrijwaard worden.



Afbeelding 34: Suggestie van deelnemers over zichtbare hoffelijkheidslichten (vooraanzicht).

Brandweervrijwilligers rijden met verschillende soorten wagens, waaronder ook leasingswagens. De hoffelijkheidslichten moeten dus eenvoudig, en zonder schade, te installeren zijn.

De kleur 'groen' vinden de deelnemers goed aangezien het een unieke kleur is. Zo associëren de overige weggebruikers groene knipperlichten louter en alleen met brandweervrijwilligers.

12.6.2 Doelpubliek

De deelnemers van de Vlaamse focusgroep zijn geen voorstander van de Canadese aanpak waarbij de zoneleiding de aanvraag van de brandweervrijwilliger goedkeurt. Elke vrijwilliger moet namelijk de vrijheid hebben om hoffelijkheidslichten aan te vragen, niemand mag op voorhand worden uitgesloten. Ze stellen wel

dat indien iemand betrapt wordt op een misbruik, het gebruik van de hoffelijkheidslichten kan ingetrokken worden.

Voorts klinkt het dat "elke vrijwilliger recht moet hebben op deze hoffelijkheidslichten, maar niet verplicht moet worden tot het gebruik ervan. Sommigen zullen zich niet comfortabel voelen om hiermee rond te rijden en dat moet gerespecteerd worden."

Op de vraag of andere veiligheidsberoepen in aanmerking komen voor het gebruik van hoffelijkheidslichten, luidt het antwoord dat het afbakenen van het doelpubliek noodzakelijk is: alle actoren die betrokken zijn in bij dringende geneeskundige hulpverlening en die geen permanentie houden in de kazerne en van thuis moeten komen.

12.6.3 Opleiding 'rijden met hoffelijkheidslichten'

De voorwaarde om te mogen rijden met hoffelijkheidslichten is het slagen voor de opleiding 'rijden met hoffelijkheidslichten', zo klinkt het in de Vlaamse focusgroep. In Wallonië zijn 2 van 3 respondenten geen voorstander van dergelijke opleiding.

De inhoudelijke modules van de opleiding kunnen de volgende zijn:

- Wat zijn hoffelijkheidslichten?;
- Wat mag je wel tijdens het rijden met hoffelijkheidslichten en wat mag je niet? Hierbij wordt duidelijk verwezen naar de bestaande wetgeving en een eventueel grijze zone;
- Tips & tricks naar analogie van de opleiding prioritair rijden. Bijvoorbeeld 'aan welke tekenen zie je dat de overige weggebruikers jou gezien hebben?';
- Wat zijn de sancties volgend op misbruik van hoffelijkheidslichten?

Verder stellen ze dat de opleiding bij voorkeur wordt gegeven door collega's. Deze collega's kunnen via een train-the-trainer programma aangeleerd krijgen hoe een vorming rond hoffelijkheidslichten moeten geven.

Deze opleiding mag niet éénmalig zijn. Er wordt voorgesteld om deze opleiding elke 5 jaar opnieuw te volgen.

12.6.4 Misbruik controleren en sanctioneren

Het rijden met hoffelijkheidslichten is een privilege dat ontnomen kan worden in geval van misbruik. Misbruik of het onrechtmatig gebruik van hoffelijkheidslichten, wordt gedefinieerd als (1) het gebruik van de hoffelijkheidslichten door een brandweervrijwilliger wanneer deze niet onderweg is naar de kazerne voor een dringende opdracht; en (2) danig risicovol rijgedrag vertonen tijdens het rijden met hoffelijkheidslichten (bijvoorbeeld het overrijden van gesloten spoorwegen of aan 120 kilometer per uur een school voorbijrijden).

Wie het misbruik op de hoffelijkheidslichten controleert, is volgens de deelnemers de politie (formele controle) alsook brandweerpersoneel en burgers (informele controle):

- De politie moet de handhavende actor zijn: wanneer ze iemand ziet die rondrijdt met lichten, moet ze navragen bij de gemeenschappelijke alarmcentrale of aan de alarmcentrale van de brandweer of die persoon effectief in dienst was op die specifieke datum en dat uur;
- Naast de politiecontrole zal er ook voldoende sociale controle zijn: enerzijds zullen burgers niet twijfelen om klachten rond hoffelijkheidslichten te delen met de hulpverleningszone. Anderzijds zullen collega's elkaar onderling ook aanspreken op dit gedrag.

Het sanctioneren kan gebeuren door middel van boetes. Vanuit de brandweer kan dit gebeuren door middel van gradaties in straffen, gaande van het tijdelijk opschorten van het gebruik van de hoffelijkheidslichten tot een definitieve verplichte stopzetting van het gebruik ervan.

12.6.5 Sensibilisering

Een nationale sensibilisering moet plaatsvinden, gebaseerd op voldoende herhaling van wat deze hoffelijkheidslampen zijn en hoe hierop te reageren. In deze sensibilisering moet ook rekening gehouden worden met buitenlandse bestuurders. Twee deelnemers werden in het pilootproject geconfronteerd met buitenlandse bestuurders die reageerden op de groene knipperlichten, bijvoorbeeld door met hun eigen lichten te knipperen.

13 Conclusies pilootproject

Dit hoofdstuk concludeert de voornaamste bevindingen van het pilootproject. Hoe verliep het pilootproject? Wat zijn de resultaten van de metingen en hoe beïnvloeden de 3 verschillende onderzoeksvragen elkaar?

13.1 Meerwaarde pilootproject

Het opzet van dit pilootproject is uniek. Het is aanbevelenswaardig om wetsvoorstellen te testen alvorens ze te implementeren in de praktijk. Hierdoor kunnen door middel van een proefopstelling specifieke zaken getest, gemeten en ge(her)evalueerd worden. In dit pilootproject worden dan ook heel wat voor- en nadelen, aanbevelingen en randvoorwaarden geformuleerd waarmee de beleidsmaker concreet aan de slag kan.

Dankzij dit pilootproject werd het Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten meteen getoetst in een reële context. Dit pilootproject meet het effect van de hoffelijkheidslichten op (1) de uitruktijden van de deelnemers, (2) de reactie van de overige weggebruikers en (3) de veiligheidsgevoelens van de deelnemers. Deze hoffelijkheidslichten implementeren in een reële proefcontext en het betrekken van brandweervrijwilligers zorgt voor een rijke en diepgaande analyse. Zo werden bijvoorbeeld in overleg met de praktijkactoren, onderzoeksvraag 2 (gedrag overige weggebruikers) en onderzoeksvraag 3 (veiligheidsgevoelens deelnemers) bepaald. Met de verworven inzichten kan een beleid ontwikkeld worden dat daadwerkelijk aansluit op de noden en behoeften van de doelgroep uit het wetsvoorstel. Een voorbeeld hiervan is de vraag naar grotere herkenbaarheid achter het stuur of een model van hoffelijkheidslichten dat zichtbaar is langs de voor-, achter- en zijkant. Een ander voorbeeld is het benadrukken van het belang van een grootschalige sensibiliseringscampagne om het nut van deze hoffelijkheidslichten voldoende bekend te maken bij de burgers.

Het pilootproject verliep gunstig, in het bijzonder door de continue medewerking en de bereikbaarheid van de deelnemers. Hoewel het project enige data-uitval kende, bieden de verzamelde gegevens van 696 ritten voldoende informatie om de non-inferioriteitstoets te testen. Daarnaast werd de kwantitatieve analyse aangevuld met kwalitatieve analyses (inhoudsanalyse en beeldanalyse), met oog op een diepgaande contextualisering van de resultaten. De multimethodische analyse levert onderstaande inzichten op.

13.2 Resultaten

Deze studie toont een overwegend positief resultaat aan op verschillende vlakken.

Ten eerste leidt het rijden met deze hoffelijkheidslichten tot minstens dezelfde, en soms kortere, uitruktijden als het rijden zonder deze hoffelijkheidslichten. Hoewel het resultaat een non-inferieur effect genereert, is er een gemiddelde voorspelde winst van 6,46 seconden. Op basis van de analyses kan echter niet worden gesteld dat er altijd een winst zal zijn. Ten tweede is er een duidelijk positief effect van de hoffelijkheidslichten op de veiligheidsgevoelens van de deelnemers. Dit wordt voornamelijk toegeschreven aan de verhoogde herkenbaarheid van de brandweervrijwilligers bij de burgers, wat op zijn beurt leidt tot een rustiger gevoel tijdens het rijden bij de vrijwilliger. Dit gevoel is voordelig tijdens het rijden naar de kazerne, maar heeft ook een positieve impact op de voorbereiding van de interventie zelf. Ten derde is er het gedrag van de overige weggebruikers en de reactie van de brandweervrijwilligers hierop, verzameld door de camerabeelden. Deze data genereren een kritische reflectie aangezien zowel de weggebruikers als de brandweervrijwilligers soms verkeersovertredingen begaan. De deelnemers aan dit pilootproject geven aan dat ze in sommige gevallen bijna geen andere optie hebben dan een verkeersovertreding begaan om de verleende voorrang te aanvaarden. Niet reageren zou volgens hen tot chaos leiden. De deelnemers zijn zich hiervan bewust en vragen daarom naar een aantal voorrechten mochten hoffelijkheidslichten geïmplementeerd worden in de praktijk. Zoals het mogen rijden over verdrijvingsvlakken of het rijden over een volle witte lijn. Dit ligt in lijn met het gebruik van hoffelijkheidslichten in Canada, waar de brandweervrijwilligers over deze twee voorrechten beschikken (het rijden over beddingen en overall stoppen en parkeren). Het Wetsvoorstel

Hoffelijkheidslichten ligt echter in dezelfde lijn als de context in het Verenigd Koninkrijk, waar het dringend medisch personeel nooit voorrechten geniet tijdens het gebruik van hoffelijkheidslichten.

Hoewel de deelnemers tijdswinst als een meerwaarde beschouwen, primeert voor hen de herkenbaarheid en de hieruit voortvloeiende veiligheidsgevoelens. Ze onderstrepen het belang van de signaalfunctie van deze hoffelijkheidslichten. Dankzij de hoffelijkheidslichten weten de overige weggebruikers waar de brandweervrijwilliger naar toe rijdt, namelijk naar de kazerne voor een dringende opdracht. De hoffelijke reacties van de weggebruikers ten aanzien van de brandweervrijwilligers, zorgen volgens hen voor een continuïteit in hun rijstijl, wat resulteert in een veilig gevoel tijdens het rijden. De analyse van de mate van bruusk remmen en accelereren spreekt dit gevoel van de brandweervrijwilligers niet tegen. Door zich veilig achter het stuur te voelen, komen de brandweervrijwilligers rustig aan in de kazerne. Dit komt de voorbereiding op de interventie ten goede. Hiermee bevestigen de deelnemers wat de geïnterviewde brandweervrijwilligers in de voorstudie suggereerden.

13.3 Randvoorwaarden

In het geval dat de brandweervrijwilligers worden opgeroepen voor een dringende opdracht, geniet het de voorkeur van de deelnemers dat zij zelf de hoffelijkheidslichten kunnen activeren. Deze mening strookt niet zozeer met deze van de praktijkactoren die werden bevroegd in de voorstudie. Zij stelden dat de hoffelijkheidslichten moeten gekoppeld worden aan het oproepsysteem van de alarmcentrales. De moeilijkheid hierbij is dat er meerdere softwareleveranciers zijn bij de Belgische hulpverleningszones.

Iedereen is het er over eens dat er moet gehandhaafd worden op het misbruiken van deze lichten. Dit kan onder meer door een registratie van alle brandweervrijwilligers die hoffelijkheidslichten gebruiken in een nationale databank en/of hen een vergunningscertificaat te geven. Handhaving kan gebeuren door politiediensten en de parketten die toegang hebben tot de net vermelde databank. Daarnaast zal er steeds een vorm van informele controle zijn. Burgers zullen klachten melden bij de hulpverleningszones en brandweervrijwilligers zullen zouden elkaar aanspreken op misbruik of wangedrag. Het privilege van het gebruik van hoffelijkheidslichten mag het imago van de brandweer namelijk niet besmeuren. Dit standpunt kwam sterk naar voren bij zowel de deelnemers als de geïnterviewde praktijkactoren uit de voorstudie.

Naast de controle en de handhaving van misbruik, zijn er een aantal andere voorwaarden waaraan hoffelijkheidslichten moeten voldoen:

- Idealiter zijn hoffelijkheidslichten zichtbaar langs de voor-, achter- en zijkant van de wagen. Hoe groter de zichtbaarheid van de hoffelijkheidslichten vanuit verschillende standpunten, hoe meer opportuniteiten er zijn voor de overige weggebruikers om voorrang en/of een vlotte doorgang te verlenen aan de brandweervrijwilligers;
- Een vrije keuze voor brandweervrijwilligers om hoffelijkheidslichten al dan niet te gebruiken. De deelnemers vinden dat het rijden met hoffelijkheidslichten niet verplicht mag worden. Sommige brandweervrijwilligers zullen zich hier oncomfortabel bij voelen, wat moet gerespecteerd worden. Brandweervrijwilligers die aangeven interesse te hebben in het rijden met hoffelijkheidslichten moeten deze kans kunnen krijgen. Dit uitgangspunt van de deelnemers is dus verschillend ten opzichte van de context in Canada, waarbij geïnteresseerden toestemming moeten vragen bij hun zoneleiding. De deelnemers zijn het echter eens dat iedereen de kans moet krijgen om de hoffelijkheidslichten te gebruiken. Het rijden met hoffelijkheidslichten blijft evenwel een privilege dat in geval van misbruik weer ontnomen kan worden;
- Alvorens hoffelijkheidslichten te ontvangen, moeten brandweervrijwilligers slagen voor de opleiding 'rijden met hoffelijkheidslichten'. Deze opleiding wordt bij voorkeur gegeven door praktijkactoren, bijvoorbeeld door middel van een train-the-trainer programma.

Tot slot is het belangrijk om het intrinsieke doel van het hoffelijkheidslicht te benadrukken. Het is bedoeld om de doorgang van vrijwillige brandweertieners te vereenvoudigen en niet om andere weggebruikers aan te

moedigen om overtredingen te begaan. Voor brandweervrijwilligers is het altijd beter om een paar seconden te verliezen dan een ongeluk te riskeren. Zelfs als in de toekomst bepaalde voorrechten worden verleend aan brandweervrijwilligers, moeten de overige weggebruikers bewust worden gemaakt van het feit dat zij zelf geen overtredingen kunnen begaan, laat staan zichzelf of andere weggebruikers in gevaar kunnen brengen, om een wagen met een hoffelijkheidslicht te laten passeren. In het onderzoek vielen vooral bepaalde gedragingen van de overige weggebruikers op, die reageerden tegenover de wagens met hoffelijkheidslichten alsof het prioritaire voertuigen zijn. Sommigen reden bijvoorbeeld op het trottoir om voorrang te verlenen aan de brandweerman. Dergelijk gedrag is onacceptabel en mag nooit worden aangemoedigd door brandweervrijwilligers die een hoffelijkheidslicht gebruiken.

In het algemeen betreft dit onderzoek een evaluatie van een wetsvoorstel waarbij overwegend positieve conclusies worden getrokken mits de kanttekening dat dit ook kan leiden tot verkeersovertredingen. Er dient echter rekening gehouden te worden met heel wat zaken indien dit effectief in de wet en bijgevolge in de praktijk zou worden geïmplementeerd. Deze worden navolgend toegelicht.

14 Aanbevelingen

Het eerste deel bespreekt de aanbevelingen in het geval van implementatie van hoffelijkheidlichten. Het tweede deel formuleert een aantal aanbevelingen omtrent het ontwikkelen van een pilootproject rond hoffelijkheidlichten.

14.1 Denkoefening implementatie hoffelijkheidlichten

Hoewel er in een aantal gevallen verkeersovertredingen werden begaan, is de evaluatie van hoffelijkheidlichten overwegend positief. Indien er wordt gekozen om hoffelijkheidlichten te implementeren kunnen onderstaande aanbevelingen, voortvloeiend uit de verworven inzichten in deze studie, in acht genomen worden.

1. Stel een werkgroep samen:

Stel een werkgroep samen met alle betrokken Belgische actoren om zo gericht mogelijk kennis- en ervaring uit te wisselen. Denk hierbij aan politici en beleidsmakers, praktijkactoren uit het brandweerveld (zoneleiding, vertegenwoordigers vakverenigingen, docenten van opleidingsinstituten voor brandweermaterie), praktijkactoren uit de handhaving zoals politie-instellingen, experts inzake de wegcode en het verkeersreglement alsook wetenschappelijk experten inzake hoffelijkheidlichten. Zorg bij de samenstelling van de werkgroep voor een goede balans tussen vertegenwoordiging langs Vlaamse, Brusselse (ook al werken hier geen vrijwilligers, toch kan deze stad verfrissende ideeën hebben met oog op hoffelijkheidlichten) en Waalse kant, alsook rurale en urbane gebieden.

2. Onderzoek de wettelijke kaders:

De huidige wettelijke kaders zouden op verschillende vlakken moeten worden aangepast, indien hoffelijkheidlichten worden geïmplementeerd:

- De aanwezigheid van hoffelijkheidlichten op de openbare weg moet worden ingeschreven in artikel 28, § 2, 1°, c) van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- De omschrijving van een onrechtmatig gebruik van hoffelijkheidlichten moet worden toegevoegd aan artikel 29 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het is minder duidelijk in welke wetgeving de eventuele voorrechten van de gebruikers van de hoffelijkheidlichten moet worden ingeschreven. Dit moet worden voorgelegd aan de juridische experts van de wegcode. Het is belangrijk om deze voorrechten duidelijk en helder te formuleren: wat mag wel, wat mag niet. Het is namelijk absoluut te vermijden dat een ongeluk gebeurt tijdens het gebruik van hoffelijkheidlichten en dat het juridisch kader niet perfect sluitend is (wie is in fout, wie niet?). Er kunnen hier mogelijks 2 voorwaarden aan worden gekoppeld:

- De verkeersregels mogen niet complexer worden voor de overige weggebruikers. Dat wil zeggen dat de eventuele privileges gekoppeld aan hoffelijkheidlichten niet te maken mogen hebben met interacties met andere weggebruikers. Het rijden op verdrijvingsvlakken of carpoolstroken, ondanks dat men alleen in het voertuig zit, of rijden op busbanen en bijzonder overrijdbare beddingen kunnen bijvoorbeeld wel aangepast worden. De voorrangsregeling kan niet worden gewijzigd;
- Het mogen rijden op de net aangehaalde delen van de openbare weg, kan enkel indien het voertuig vanuit elke richting herkenbaar is als vrijwilligersvoertuig. Anders kan dit gedrag gekopieerd worden door bestuurders die deze privileges niet hebben.

3. Baken de doelgroep af:

Meerdere groepen zouden graag gebruik maken van hoffelijkheidsluchten. Tijdens het pilootproject contacteerden enkele beroepsgroepen Vias institute met de vraag of zij ook mochten deelnemen aan het pilootproject. Voorbeelden hiervan zijn gynaecologen en medisch personeel. Definieer duidelijk wie wel en wie niet als potentiële gebruiker van hoffelijkheidsluchten wordt beschouwd. Duidelijke en neutrale criteria moeten worden vastgelegd.

4. Ontwikkel een nationale databank ter ondersteuning van controle en handhaving

Ontwikkel controle- en handhavingsmechanismen op het misbruik van het rijden met hoffelijkheidsluchten. Dit begint bij het correct registreren van de gebruikers van hoffelijkheidsluchten.

- Ontwikkel een nationale databank met daarin de gegevens van alle Belgische brandweervrijwilligers die over hoffelijkheidsluchten beschikken. Denk hierbij onder meer aan de naam, nummerplaten, kazerne van tewerkstelling;
- De politie moet als handhavende actor toegang hebben tot deze nationale databank alsook tot de oproepgegevens van de alarmcentrale (welke brandweervrijwilliger wordt op welke datum en tijdstip opgeroepen voor een dringende opdracht?). Zo kan de politie nagaan of:
 - o Een brandweervrijwilliger daadwerkelijk opgeroepen is voor een dringende opdracht met geactiveerde hoffelijkheidsluchten;
 - o Een burger zich onrechtmatig voordoet als een brandweervrijwilliger.

Beslis bij wie de verantwoordelijkheid ligt voor de activering van de hoffelijkheidsluchten. Zal de activering van hoffelijkheidsluchten worden gekoppeld aan het oproepsysteem van de alarmcentrale of door de brandweervrijwilligers zelf?

Er kan ook een vergunningscertificaat op naam uitgevaardigd worden aan de gebruikers van hoffelijkheidsluchten. Het is belangrijk om dit certificaat niet aan een nummerplaat te linken. Dit vermijdt onnodige problemen voor brandweervrijwilligers die met meerdere wagens naar de kazerne rijden.

5. Bepaal de straf(maat) voor overtredingen

Bepaal de strafmaat van een overtreding voor het onrechtmatig of het foutief gebruiken van hoffelijkheidsluchten. Is dit een overtreding van 1^{ste}, 2^{de}, 3^{de} of 4^{de} graad? Bepaal ook een gepaste straf voor dit type overtreding, zoals bijvoorbeeld een geldboete, het volgen van een opleiding, het intrekken van de hoffelijkheidsluchten?

6. Bepaal de optimale zichtbaarheid van hoffelijkheidsluchten:

Kies een model van hoffelijkheidsluchten die zichtbaar zijn langs de voor-, zij- en achterkant. Dit kan bijvoorbeeld door hoffelijkheidsluchten te installeren op volgende plaatsen: op het dashboard, aan de zijkanalen van de voorste en achterste nummerplaat, ter hoogte van de zijspiegels en op het achterraam.

Ter inspiratie kan gekeken worden naar de plaatsing van de blauwe knipperlichten bij anonieme politievoertuigen. Hoe en waar de lichten geplaatst worden bij anonieme politiewagens, staat niet in wetgeving maar mogelijks wel in interne richtlijnen van de politie. Deze zijn niet publiek raadpleegbaar.

Deze bepalingen moeten worden ingeschreven in het 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).

7. Denk na over een al dan niet verplichte opleiding 'rijden met hoffelijkheidsluchten':

Het volgen van een specifieke opleiding 'Rijden met Hoffelijkheidsluchten' is sterk aanbevolen voor alle brandweervrijwilligers. Deze training zorgt ervoor dat zij de vaardigheden en kennis verwerven om op een veilige en effectieve manier met hoffelijkheidsluchten te rijden.

Bij deze opleiding kan gewerkt worden met een train-the-trainer programma waarbij ervaren vrijwilligers nieuwere leden kunnen trainen en begeleiden in het correcte gebruik van hoffelijkheidsluchten. Dit bevordert niet alleen de overdracht van kennis, maar versterkt ook de teamgeest en samenwerking.

8. Denk na over de implicaties van het gebruik van hoffelijkheidslichten:

Maak een keuze of hoffelijkheidslichten verplicht te gebruiken zijn door alle brandweervrijwilligers, of louter door zij die zich hier comfortabel bij voelen. Denk ook na over eventuele gevolgen van deze keuze: zullen brandweervrijwilligers die niet willen rijden met hoffelijkheidslichten minder snel opgeroepen worden voor dringende opdrachten? Dit kan mogelijk gevolgen hebben op de motivatie van de brandweervrijwilliger in kwestie.

9. Zet in op een grootschalige en meetbare sensibilisering:

Ontwikkel een nationale publieke sensibiliseringscampagne om het algemene bewustzijn over het nut van hoffelijkheidslichten te verhogen. Informeer burgers hierbij over waarvoor deze lichten dienen en hoe ze hoffelijk kunnen reageren wanneer ze een voertuig met hoffelijkheidslichten kruisen. Doe dit via de klassieke kanalen (affiches op de weg, radio- en televisiekanalen, sociale mediacampagnes in samenwerking met sleutelfiguren of influencers) maar ook door bijvoorbeeld educatieve materialen en informatie ter beschikking te stellen op nationale en lokale evenementen.

10. Organiseer regelmatige evaluatie- en feedbacksessies:

Organiseer na een bepaalde tijd evaluatie- en feedbacksessies met praktijkactoren (zoneleiding en brandweervrijwilligers). Wat is de impact van de gemaakte keuzes en voorgestelde acties door de werkgroep? Zijn deze in realiteit haalbaar? Wat zijn de pluspunten, wat zijn verbeterpunten? Dergelijke sessies bieden waardevolle inzichten voor de continue verbetering en aanpassing van bijvoorbeeld operationele procedures of opleidingen.

14.2 Organiseren van pilootproject rond hoffelijkheidslichten

Gezien het unieke opzet van dit pilootproject, waarbij een wetsontwerp geëvalueerd wordt, wordt tenslotte stilgestaan bij de aanpak hiervan. Hieronder volgen een aantal aanbevelingen voor geïnteresseerden die een gelijkaardig pilootproject zouden willen uitrollen een andere context en/of land.

1. In kaart brengen werking van de brandweer(vrijwilligers):

Achterhaal hoe de uitruktijden van de brandweervrijwilligers gedefinieerd worden; bepaal welke tijd gemeten moet worden in het pilootproject; en onderzoek of, waar en hoe de uitruktijden van de brandweervrijwilligers geregistreerd worden.

2. Betrek praktijkactoren in het ontwikkelen van de onderzoeksopzet:

Organiseer verkennende gesprekken met de brandweervrijwilligers en de zoneleiding. Vraag hen naar hun inzichten over het oproepsysteem, alsook de belangrijke methodologische randvoorwaarden om een pilootproject te ontwikkelen. Wees flexibel in het opstellen van het onderzoeksopzet en neem zoveel mogelijk van de verworven informatie op in het onderzoek.

3. Zorgvuldige selectie van deelnemers en hulpverleningszones:

Kies een representatieve groep van brandweervrijwilligers uit verschillende regio's, inclusief uit zowel stedelijke als landelijke gebieden, om een breed spectrum aan gegevens te verzamelen. Zorg ervoor dat de deelnemers een mix zijn, bestaande uit ervaren en minder ervaren vrijwilligers.

4. Informeren betrokken actoren:

Informeer alle betrokken partijen - inclusief de deelnemende vrijwilligers, de lokale gemeenschappen, en de relevante overheidsinstanties - over de doelen, procedures, en verwachte uitkomsten van het pilootproject. Deze transparantie bevordert het begrip en de steun.

5. Grootschalige en meetbare sensibilisering:

Zet in op sensibilisering naar de burgers toe. Hierbij is het belangrijk om de boodschap via voldoende verschillende kanalen veelvuldig te herhalen. Denk hierbij aan klassieke mediakanalen zoals de nationale en lokale radio en televisie, sociale mediakanalen van de organisatie die het pilootproject organiseert, alsook de deelnemende hulpverleningszones en gemeenten en steden. Identificeer een aantal meetbare indicatoren om de impact van de gevoerde sensibiliseringscampagne in kaart te brengen.

6. Gebruik en monitoren van trackings- en meet technologieën:

Gebruik geavanceerde tracking- en meettechnologieën om nauwkeurige data over rijtijden en routes te verzamelen. Overweeg hierbij invoertuigtechnologie (dit vermijdt compatibiliteitsproblemen), het gebruik van apps of draagbare apparaten die vrijwilligers gemakkelijk kunnen gebruiken tijdens hun rit. Zorg hierbij dat dit niet te veel bijkomende handelingen vereist zodat de brandweervrijwilligers geen tijd verliest. Monitor de inkomende gegevens nauwlettend. Zo kan snel worden ingegrepen in het geval dat de technologie tijdelijk niet werkt.

7. Ontwikkel veiligheidsprotocollen en samenwerkingsakkoorden:

Stel strikte veiligheidsprotocollen op voor het gebruik van de hoffelijkheidslichten zodat vrijwilligers zich aan de verkeersregels houden en geen onnodige risico's nemen. Veiligheid staat altijd voorop. Pen dit alles neer in samenwerkingsakkoorden waar de deelnemers zich verbinden tot het strikt naleven van de veiligheidsprotocollen en overige verplichtingen met betrekking tot het uitgeleende materiaal.

8. Tussentijdse evaluaties:

Voer tussentijdse evaluaties uit om vroegtijdige inzichten te verkrijgen en indien nodig het project bij te sturen. Dit helpt om het maximale uit het pilootproject te halen en eventuele problemen snel aan te pakken. Dit kan door middel van vragenlijsten of een e-mailadres van het project ter beschikking van de brandweervrijwilligers.

9. Uitgebreide data-analyse:

Analyseer de verzamelde data grondig om duidelijke conclusies te kunnen trekken over het effect van de hoffelijkheidslichten. Kies niet alleen een kwantitatieve analyse van de rijtijden, maar breng het effect van de hoffelijkheidslichten ook kwalitatief in kaart (bijvoorbeeld door te focussen op het veiligheidsgevoel van de deelnemers en het gedrag van de overige weggebruikers). Enkel zo kan de complexiteit van het effect van deze hoffelijkheidslichten volledig in beeld gebracht worden.

10. Rapportage en delen van bevindingen:

Zorg voor een uitgebreide eindrapportage met de bevindingen en aanbevelingen. Deel deze resultaten met alle stakeholders en overweeg presentaties of workshops om deze kennis te verspreiden.

11. Reflecteer over toekomstige richtlijnen:

In het geval van een positieve evaluatie van de hoffelijkheidslichten, moeten richtlijnen ontwikkeld worden voor het breder implementeren van de hoffelijkheidslichten binnen de brandweer. Dit vergt tijd en capaciteit.

Referenties

Wetgeving

Arrêté relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente (1987, november 20). Journal officiel de la République Française, 119(269), 13534. Geraadpleegd op 21/02/2023, van <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000322497>

Assemblée Nationale du Québec. (2014, januari 30). Petition: Utilisation du gyrophare vert amovible par les pompiers volontaires. Geraadpleegd op 02/02/2023, van <https://www.assnat.qc.ca/en/exprimez-votre-opinion/petition/Petition-4435/index.html>.

Assemblée Nationale du Québec (2018), *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*. Geconsulteerd op 28/01/2023, van <https://canlii.ca/t/6b6fs>.

Assemblée Nationale Frankrijk. (2019, oktober 22). Question écrite n°23955. Journal Officiel de la République Française, 2019(43), 9330. Geraadpleegd op 21/02/2023, van https://questions.assemblee-nationale.fr/static/15/questions/jo/jo_anq_201943.pdf

Assemblée Nationale Frankrijk. (2019, oktober 22). Question écrite n°23955. Journal Officiel de la République Française, 2019(50), 10764. Geraadpleegd op 21/02/2023, van

Bonnardel, F., & Guibault, G. (2020, juli 16). Mémoire au conseil des ministres. Geraadpleegd op 21/02/2023, van https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/utilisation_feu_vert_clignotant_memoire.pdf

Code de la Route Manitoba. (2009). C.P.L.M. c. H60. Geraadpleegd op 27 juli 2023, van [https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/archive/h060\(2009-06-10\)f.php#88\(20\)](https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/archive/h060(2009-06-10)f.php#88(20))

Code de la Route France. (z.d.). Geraadpleegd op 21/02/2023, van https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/

Code de la route Ontario. (2023). L.R.O. Geraadpleegd op 27 juli 2023, van <https://www.ontario.ca/fr/lois/loi/90h08>

Deutsches Institut für Normung. (2018, januari). DIN 14011:2018-01 Feuerwehrwesen – Begriffe. Geraadpleegd op 25 juli 2023, van <https://www.beuth.de/de/norm/din-14011/280800228>

Gouvernement du Québec (2021, december 10). Décret 85-2021. Gazette officielle du Québec, 153(6). Geraadpleegd op 18/02/2023, van https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2021F/74014.pdf

Gouvernement du Québec (2023). Règlement modifiant le Règlement sur le feu vert clignotant. Gazette officielle du Québec, 155(27), 3140-3142. Geraadpleegd op 02/02/2023, van https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/gaz_entiere/2327-F.pdf

Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (28/03/1968). Belgisch Staatsblad. Geraadpleegd op 21/01/2023, van https://etaamb.openjustice.be/nl/koninklijk-besluit-van-29-juli-2019_n2019014017.html.

Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (9/12/1975). Belgisch staatsblad. Geraadpleegd op 21/01/2023, van <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu>

Koninklijk Besluit (19/04/2014) tot bepaling van het administratief statuut van het operationeel personeel van de hulpverleningszones. Belgisch Staatsblad. Geraadpleegd op 21/01/2023, van https://etaamb.openjustice.be/nl/koninklijk-besluit-van-19-april-2014_n2014000409.html

Manitoba. (2019). Règlement sur l'équipement, la sécurité et l'inspection de véhicules. Geraadpleegd op 27 juli 2023, van https://web2.gov.mb.ca/laws/regs/current/_pdf-regs.php?reg=31/2019

Ontario. (z.d.). Règlement de l'Ontario 484/07. Geraadpleegd op 10/02/2023, van <https://www.ontario.ca/fr/lois/reglement/070484>

Pillen, J. et al. (z.d.). Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen teneinde een hoffelijkheidslucht in te voeren voor vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Doc 55 2110/001.

Senaat Frakrijk (2015, mei 19). Proposition de loi n°454 visant à autoriser l'usage du feu vert clignotant par les sapeurs-pompiers volontaires. Geraadpleegd op 21/02/2023, van <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl14-454.html>

Straßenverkehrs-Ordnung. (z.d.). Geraadpleegd op 12/12/2022, van https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

UK's Road Vehicles Lightning Regulations, Regulation 11 (21/11/2018). Geraadpleegd op 01/03/2023, van <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1989/1796/regulation/11>

UK's The Road Vehicles (Construction and Use) Regulations 1986, Regulation 37. Geraadpleegd op 01/03/2023, van <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1986/1078/regulation/37/made>

UK's The Road Vehicles Lighting and Goods Vehicles (Plating and Testing) (Amendment) Regulations 2009. Geraadpleegd op 01/03/2023, van <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2009/3220/contents/made>

UK's The Traffic Signs Regulations and General Directions 2002. Regulation 15. Geraadpleegd op 01/03/2023, van <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2002/3113/regulation/15/made>

UK's Highway Code, rule 2019 (01/10/2015). Geraadpleegd op 01/03/2023, van <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/road-users-requiring-extra-care-204-to-225>

Wet tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft (16/07/2020). Belgische staatsblad. Geraadpleegd op 21/01/2023, van https://etaamb.openjustice.be/nl/wet-van-16-juli-2020_n2020042880.html.

Andere

Booth, A., Sutton, A., & Papaioannou, D. (2016). Systematic approaches to a successful literature review (2nd ed.). Sage.

Berger, R. (2015). Now I see it, now I don't: Researcher's position and reflexivity in qualitative research. *Qualitative Research*, 15(2), 219-234. <https://doi.org/10.1177/1468794112468475>

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Bureau du Commissaire aux incendies. (2022). Avis important aux services des incendies du Manitoba. Geraadpleegd op 27 juli 2023, van https://www.gov.mb.ca/mr/mfas/pubs/mmo/bulletins_2022/2022-01-emergency_lighting_allowances_fr.pdf

Canadian Association of Fire Chiefs (2021). *The Great Canadian Volunteer Firefighter Census 2021. Report of the Canadian Association of Fire Chiefs Answer the Call Committee*. Geraadpleegd op 28/01/2023, van https://cdn.ymaws.com/cafc.ca/resource/resmgr/census_2021/Census_Report.pdf

Cauwenberghs, J. (29/07/2023). *Verkeersinstituut VIAS test groene zwaailichten voor brandweervrijwilligers: "Elke minuut telt"*. Geconsulteerd op 29/07/2023, van <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/07/29/hoffelijkheidslicht-brandweervrijwilligers/>

CISION (10/02/2021). *Règlement sur le feu vert clignotant – Nouvelle mesure pour identifier les pompiers lors de leurs déplacements en situation d'urgence*. Geraadpleegd op 27/07/2023, van <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/reglement-sur-le-feu-vert-clignotant-nouvelle-mesure-pour-identifier-les-pompiers-lors-de-leurs-deplacements-en-situation-d-urgence-898045940.html>

Creswell, J.W., & Plano Clark, V.L. (2017). *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. Sage.

Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). Sage.

Daniel, N. (17/05/2023). *Brandweerzone test groen zwaailicht uit voor vrijwillige brandweerder*. Geraadpleegd op 01/06/2023, van <https://www.rtv.be/artikels/brandweerzone-test-groen-zwaailicht-uit-voor-vrijwillige-brandweerder-a130918>

Deutscher Feuerwehr Verband (2023). *Statistik*. Geraadpleegd op 18 juli 2023, van <https://www.feuerwehrverband.de/presse/statistik/>

Deutscher Bundestag. *Service und Information. Öffentliche Petitionen, Mitzeichnung und Quorum*. Geraadpleegd op 24/07/2023, van <https://epetitionen.bundestag.de/epet/service.???rubrik.oeffentlichePetition.html#sicontent>

Direction Générale de la Sécurité civile et de la gestion des crises (2022). *Les statistiques des services d'incendie et de secours. Edition 2022*. Geraadpleegd op 23/02/2023, van <https://mobile.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-civile/2021>,

Dun-Bri Group (20/08/2018). *Green flashing beacons: Why use them on diggers and dumpers?*. Geraadpleegd op 23/02/2023, van <https://www.dun-bri.com/Blog/Product-Guides-and-Tips/Vehicle-Warning-Hazard-Products/Beacons/Green-flashing-beacons-Why-use-them-on-diggers-and-dumpers>

Feuerwehrleben (6 /02/2022). *Hilfsfristen der feuerwehren in Deutschland*. Geraadpleegd op 25 /07/2023, van <https://www.feuerwehrleben.de/hilfsfristen-der-feuerwehren-in-deutschland/>

Fire Service. *Retained Firefighters*. Geraadpleegd op 23/02/2023, van <https://www.fireservice.co.uk/recruitment/retained-firefighters/>

Gouvernement du Québec. *Règles de circulation concernant les véhicules d'urgence*. Geconsulteerd op 28/01/2023, van <https://www.quebec.ca/transports/circulation-securite-routiere/regles-conseils-mode-transport/vehicules-urgence>

Greene, J.C. (2007). *Mixed Methods in Social Inquiry*. Jossey-Bass.

Greenhalgh, T. (1997). How to read a paper: Papers that summarise other papers (systematic reviews and meta-analyses). *BMJ*, 315(7109), 672–675.

HLN (17/05/2023). *Proefproject met hoffelijk zwaailicht*. Geconsulteerd op 10/06/2023, van <https://www.hln.be/video/productie/proefproject-met-hoffelijk-zwaailicht-376979>

Institut National de santé publique du Québec. *Services de sécurité incendie*. Institut National de santé publique du Québec. Geraadpleegd op 3 augustus 2023, van <https://www.inspq.qc.ca/qualite-de-l-air-et-salubrite-intervenir-ensemble-dans-l-habitation-au-quebec/acteurs-et-partenaires-l-intervention/secteur-municipal/services-de-securite-incendie>

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (2007). *Operationele Prestaties Brandweer 'Opkomsttijden'. Knelpunten en oplossingen*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Geraadpleegd op 24 juli 2023 van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30875-12-b1.pdf>

JVH (17/05/2023). *Vias test groene zwaailichten voor vrijwillige brandweerlieden*. Geconsulteerd op 10/06/2023, van https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20230517_91552280

Kennis & Informatieplatform Hulpverlening (13/11/2015). *Politie gaat groen zwaailicht gebruiken tijdens surveillance*. Hulpverlening.nl. Geraadpleegd op 14 juli 2023, van <https://www.hulpverlening.nl/nieuws/politie-gaat-groen-zwaailicht-gebruiken-tijdens-surveillance>

Kennis & Informatieplatform Hulpverlening (25/05/2016). *Politie had nooit met groen zwaailicht mogen surveilleren*. Hulpverlening.nl. Geraadpleegd op 14 juli 2023, van <https://www.hulpverlening.nl/nieuws/politie-gaat-groen-zwaailicht-gebruiken-tijdens-surveillance>

Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Interviews: Learning the craft of qualitative research interviewing* (2nd ed.). Sage.

La Galaxie Sénat (19/05/2015). Dossier législatif. Intervention des sapeurs-pompiers volontaires. Geraadpleegd op 24 juli 2023, van <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl14-454.html>

Maxwell, J. A. (2005). *Qualitative research design: An interactive approach* (2nd ed.). Sage.

Mallinson T. Does driving using a Green Beacon reduce emergency response times in a rural setting? *Rural and Remote Health* 2020; 20: 6114.

Merkus, J. (08/05/2023). *Verskil tussen kwalitatief en kwantitatief onderzoek / voorbeelden*. Geraadpleegd op 28 juli 2023, van <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/kwalitatief-vs-kwantitatief-onderzoek/>

Nederlands Instituut Voor Publieke Veiligheid (2023). *Kerncijfers Personeel*. Geraadpleegd op 14 juli 2023, van <https://kerncijfers.nipv.nl/mosaic/kerncijfers-veiligheidsregio-s/kerncijfers-personeel>.

Nederlands Instituut Voor Publieke Veiligheid (2023). *Kerncijfers Reactietijden*. Geraadpleegd op 14 juli 2023, van <https://kerncijfers.nipv.nl/mosaic/kerncijfers-veiligheidsregio-s/kerncijfers-incidenten-reactietijden>.

Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic analysis: Striving to meet the trustworthiness criteria. *International Journal of Qualitative Methods*, 16(1), 1-13.

Open Petition (18/12/2015). *Grünes Blinklicht für Angehörige der BOS*. Geraadpleegd op 24 juli 2023, van <https://www.openpetition.de/petition/online/gruenes-blinklicht-fuer-angehoerige-der-freiwilligen-feuerwehr#petition-main>

Otten, H. (26/07/2023). *Kempense brandweer test groen hoffelijkheidslicht: "Hopelijk helpt het, want iedere seconde telt*. Geconsulteerd op 01/07/2023, van https://www.gva.be/cnt/dmf20230726_93683329

Radio 2, Fauve Martinez (17/05/2023). *Vier hulpverleningszones testen groene zwaailichten voor brandweervrijwilligers: "Moet bestuurders aansporen voorrang te verlenen"*. Geconsulteerd op 10/06/2023, van <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/05/17/vier-hulpverleningszones-testen-groene-zwaailichten-voor-vrijwil/>

Radio Canada (10/04/2017). *Gyrophares verts: "chaque seconde compte », selon les pompiers volontaires*. Geraadpleegd op 27/07/2023, van <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1027190/gyrophares-verts-seconde-compte-pompiers-volontaires>

Radio Canada (08/08/2019) *Des pompiers volontaires demandent à Québec d'autoriser définitivement les gyrophares verts*. Geraadpleegd op 27/07/2023, van <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1252548/gyrophares-verts-pompiers-volontaires-outaouais-projet-pilote>

Rico Löb (15/01/2015). *Grünes Blinklicht für Freiwillige Feuerwehrleute?*. *Blaulicht Magazin*. Geraadpleegd op 24 juli 2023, van <https://blaulicht-magazin.net/gruenes-blinklicht-fuer-freiwillige-feuerwehrleute/>

Soinne, M. (19/07/2023). *Zie je deze groene lichten? Weet dan dat er een hulpverlener moet vertrekken op interventie*. Geconsulteerd op 01/08/2023, van <https://www.tvooost.be/nieuws/zie-je-deze-groene-lichten-weet-dan-dat-er-een-hulpverlener-moet-vertrekken-op-interventie-156198>

Teddlie, C., & Tashakkori, A. (2009). *Foundations of Mixed Methods Research*. Sage.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (2009). *Innoveren in opkomsttijden. Het verbeteren van de brandweezorg en het verhogen van het veiligheidsbewustzijn*. Geraadpleegd op 14 juni 2022, van https://issuu.com/vabrvr/docs/www.brandweervrijwilligers.nl?utm_medium=referral&utm_source=www.brandweervrijwilligers.nl

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (2023). *Peiling - Invoering groen 'hoffelijkheidslicht'*. Interne peiling ontvangen via persoonlijke communicatie op 20/07/2023.

Vakvereniging Brandweer Vrijwilligers (16/06/2023). *Ook een groen licht voor brandweervrijwilligers in Nederland?* Geraadpleegd op 14/07/2023, van <https://www.brandweervrijwilligers.nl/groen-licht-voor-vrijwilligers/>.

VAN RAEMDONCK, K., "Voorrechten voor prioritaire voertuigen: geen vrijbrief voor stuntpiloten", in *Vigiles – Tijdschrift voor politierecht*, 1998, nr. 5, p. 15-26.

Vias institute (17/05/2023). *Proefproject rond hoffelijkheidslichten voor vrijwillige brandweperlui gestart*. Geraadpleegd op 17/05/2023, van <https://www.vias.be/nl/newsroom/proefproject-rond-hoffelijkheidslichten-voor-vrijwillige-brandweperlui-gestart/>

Bijlagen

Bijlage 1: Wetsvoorstel Hoffelijkheidslichten

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 juillet 2021

PROPOSITION DE LOI

**modifiant diverses dispositions
en vue d'introduire un feu de courtoisie
pour les volontaires des services
d'incendie ou de la protection civile**

(déposée par M. Jasper Pillen et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 juli 2021

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van diverse bepalingen
teneinde een hoffelijkheidslight
in te voeren voor vrijwilligers
van brandweer of civiele bescherming**

(ingediend door de heer Jasper Pillen c.s.)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à introduire un "feu de courtoisie" vert permettant d'identifier clairement les volontaires des services d'incendie ou de la protection civile qui se rendent à la caserne pour une mission urgente. Ce feu clignotant, dépourvu d'un avertisseur sonore, invitera les autres usagers de la route à accorder la priorité au véhicule ou à faciliter son passage.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel voert een groen 'hoffelijkheidslight' in, waarmee vrijwilligers van brandweer of civiele bescherming op weg naar de kazeme voor een dringende opdracht, zichzelf duidelijk herkenbaar kunnen maken. Dit knipperlicht, zonder geluidstoestel, geldt als een uitnodiging aan de andere weggebruikers om het voertuig voorrang of vlotte doorgang te verschaffen.

05068

CHAMBRE • 3^e SESSION DE LA 55^e LÉGISLATURE

2020-2021

KAMER • 3^e ZITTING VAN DE 55^e ZITTINGSPERIODE

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Des milliers de Belges sont inscrits comme volontaires auprès des services d'incendie. La Belgique compte 12 000 volontaires sur les 18 000 pompiers. Ces citoyens engagés se tiennent prêts à se rendre à la caserne dès qu'ils reçoivent une alerte. Ils utilisent leur véhicule personnel pour se déplacer et doivent bien entendu respecter le code de la route. À cet égard, il est de la plus haute importance que ces volontaires puissent se rendre le plus rapidement possible à la caserne.

Les volontaires éprouvent parfois des difficultés à se rendre à la caserne dans un délai raisonnable, principalement à cause de la congestion des routes. Les autres usagers de la route sont rarement conscients de la présence d'un pompier volontaire qui tente de rejoindre la caserne pour une mission urgente.

La présente proposition de loi vise à introduire un "feu de courtoisie" vert dans notre pays. Ce feu permettra d'identifier clairement les volontaires qui se rendent à la caserne. C'est en fait une invitation, adressée aux autres usagers de la route, à accorder la priorité au véhicule muni du feu clignotant vert ou à lui faciliter le passage. Au Canada, un tel système est déjà bien implanté.

Nous tenons toutefois à bien préciser que ce feu clignotant vert ne donne pas aux conducteurs un blanc-seing pour ignorer le code de la route. En effet, le feu vert n'est pas accompagné d'un avertisseur sonore et le véhicule ne figure pas parmi les véhicules prioritaires. Le feu vert a avant tout une fonction de signalement et indique que le conducteur du véhicule se rend à la caserne pour apporter ensuite une aide professionnelle dans le cadre d'une urgence.

Le problème de la difficulté d'accès des volontaires aux casernes est régulièrement soulevé par les acteurs de terrain.

La *Vereniging Vlaamse brandweervrijwilligers vzw (VVB)* plaide dès lors par exemple depuis longtemps en faveur d'une solution structurelle par le biais d'un feu clairement visible.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Duizenden Belgen zijn actief als vrijwilligers bij de brandweer. Op 18 000 brandweermannen en -vrouwen zijn er in België 12 000 vrijwilligers. Deze geëngageerde burgers houden zich gereed om zich, na een melding, naar de kaserne te begeven. Ze doen dat met hun persoonlijke wagen en moeten daarbij, uiteraard, de wegcode naleven. Het is daarbij van het grootste belang dat deze vrijwilligers zich zo vlot mogelijk naar de kaserne kunnen begeven.

Voor vrijwilligers is het zeker niet altijd even evident om zich binnen een redelijke termijn naar de kaserne te begeven, hoofdzakelijk door het drukke wegverkeer. Andere weggebruikers zijn zich zelden bewust van de aanwezigheid van een vrijwillig brandweerman op weg naar de kaserne voor een dringende opdracht.

Wij willen middels dit wetsvoorstel een groen hoffelijkheidslicht invoeren in ons land. Een dergelijk licht zorgt ervoor dat vrijwilligers op weg naar de kaserne duidelijk herkenbaar zijn. Het is in feite een uitnodiging aan de andere weggebruikers om het voertuig met het groene knipperlicht voorrang of vlotte doorgang te verschaffen. In Canada is een dergelijk systeem al goed ingeburgerd.

Wij willen duidelijk stellen dat het groene knipperlicht geenszins een vrijbrief geeft voor de bestuurders om het verkeersreglement naast zich neer te leggen. Het groene licht wordt immers niet gecombineerd met een geluidstoestel, noch wordt het voertuig als prioritair voertuig gecatalogeerd. Het groene licht heeft in de eerste plaats een signaalfunctie om aan te geven dat de bestuurder van het voertuig onderweg is naar de kaserne om nadien professioneel hulp te bieden bij een spoedgeval.

Vanuit het werkveld wordt de problematiek van de moeilijke bereikbaarheid van kazernes door vrijwilligers regelmatig aangehaald.

De *Vereniging Vlaamse brandweervrijwilligers vzw (VVB)* is daarom bijvoorbeeld al langer pleitbezorger voor een structurele oplossing via een duidelijk licht.

Jasper PILLEN (Open Vld)
Tania DE JONGE (Open Vld)
Marianne VERHAERT (Open Vld)
Tim VANDENPUT (Open Vld)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 28, § 2, 1^o, c), de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, il est inséré un 5/1 rédigé comme suit:

"5/1 Les véhicules des agents opérationnels des zones de secours et des membres de la Protection civile peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux clignotants verts à l'avant ou sur le toit."

Art. 3

Dans l'article 32 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il est inséré un 32.4 rédigé comme suit:

"32.4. Les feux clignotants verts ne peuvent être utilisés que par les véhicules dont le conducteur se rend à la caserne de pompiers ou de la protection civile après un appel pour une mission urgente."

Art. 4

Le Roi peut à nouveau abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 et 3.

20 mai 2021

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 28, § 2, 1^o, c), van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen wordt een bepaling onder 5/1 ingevoegd, luidende:

"5/1 De voertuigen van operationele personeelsleden van de hulpverleningszones en leden van de Civiele Bescherming mogen vooraan of op het dak één of meer groene knipperlichten voeren."

Art. 3

In artikel 32 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt een punt 32.4 ingevoegd luidende:

"32.4. De groene knipperlichten mogen slechts gebruikt worden door voertuigen waarvan de bestuurder onderweg is naar de kazeme van de brandweer of civiele bescherming na oproep voor een dringende opdracht."

Art. 4

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 en 3 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

20 mei 2021

Jasper PILLEN (Open Vld)
Tania DE JONGE (Open Vld)
Marianne VERHAERT (Open Vld)
Tim VANDENPUT (Open Vld)

Bijlage 2: Vragenlijst Canadees pilootproject

À remplir par un pompier travaillant au service de sécurité incendie (SSI) de l'autorité municipale répondant à un appel d'urgence de ce SSI concernant l'utilisation d'un feu vert clignotant sur un véhicule routier

Réservé au MSP

RENSEIGNEMENTS SUR L'IDENTITÉ DU POMPIER

1. Nom et prénom de l'utilisateur du feu vert clignotant : _____
2. Nom du SSI : _____

INFORMATIONS SUR L'APPEL D'URGENCE ET L'UTILISATION DU FEU VERT CLIGNOTANT

3. Date de l'événement : _____
4. Heure de réception de l'appel d'urgence¹ : _____
5. Code de la municipalité (Lieu de l'intervention) : _____

6. À quel type d'appel d'urgence avez-vous répondu?

- Incendie; spécifiez le type : Extérieur De véhicule De bâtiment
- Autres secours²

7. Dans le cadre de cet appel d'urgence, avez-vous activé le feu vert clignotant lors de votre déplacement?

- Oui Non; spécifiez la raison à droite :
- Oubli de le mettre en fonction
- 7 a) Si oui, avez-vous rencontré d'autres usagers de la route?
- Oui (répondez aux questions 8 à 14) Équipement inopérant (défectueux, non raccordé, etc.)
- Non (répondez aux questions 12 et 13) Utilisation d'un véhicule non muni d'un feu vert clignotant
- Utilisation jugée non pertinente pour l'intervention ou le trajet à effectuer
- Trajet à l'extérieur du territoire de la MRC (entraide, etc.)
- Autre raison; spécifiez : _____

Fin du questionnaire

EFFET DE L'UTILISATION DU FEU VERT CLIGNOTANT SUR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE

8. Lors de votre déplacement, l'utilisation du feu vert clignotant a-t-elle facilité votre identification en tant que pompier répondant à un appel d'urgence?

- Oui Non

9. Laquelle ou lesquelles des situations suivantes susceptibles d'avoir eu un effet négatif sur votre temps de déplacement s'est ou se sont produites?

- Importante densité de circulation Barrage ou barrages routiers (policiers, pompiers, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, etc.) Accident routier impliquant d'autres véhicules
- Conditions climatiques ou températures extrêmes Autre, spécifiez : _____ Aucune de ces réponses

10. Les autres usagers de la route ont-ils fait preuve de courtoisie? Si oui, comment cela s'est-il manifesté?

- À un arrêt
- Sur des lignes pointillées, lorsque la vitesse était inférieure à la limite permise; le véhicule a cédé le passage en ralentissant, se rangeant sur le côté ou a accéléré à la vitesse permise.
- Sur des lignes doubles, lorsque la vitesse était inférieure à la limite permise; le véhicule a cédé le passage en ralentissant, se rangeant sur le côté ou a accéléré à la vitesse permise.
- Aucune manœuvre de courtoisie n'a été effectuée par les autres usagers de la route rencontrés alors que cela aurait été
- Non, puisqu'à aucun moment une manœuvre de courtoisie n'était nécessaire.
- Autre manifestation de courtoisie, _____
spécifiez :

11. Indiquer, parmi les choix suivants, s'il y a eu une ou des manœuvres dangereuses, risquées ou inhabituelles de la part des autres usagers de la route en réaction à l'utilisation du feu vert clignotant lors de votre déplacement :

- Aucune manœuvre non souhaitée Vitesse excessive Freinage brusque
 Virage ou changement de voie risqué Autre manœuvre, spécifiez : _____

ACCIDENT DE LA ROUTE LORS DE L'UTILISATION DU FEU VERT CLIGNOTANT

12. Avez-vous été impliqué dans un accident de la route lors de votre déplacement?

- Oui (Répondez aux questions 12A et 12B) Non (Passez à la question 13)

12 a) Cet accident a-t-il fait une ou des victimes?

- Oui, détaillez la ou les victimes Non

Victime n° 1	<input type="checkbox"/> Femme	<input type="checkbox"/> Civil	Victime n° 2	<input type="checkbox"/> Femme	<input type="checkbox"/> Civil
	<input type="checkbox"/> Homme	<input type="checkbox"/> Pompier		<input type="checkbox"/> Homme	<input type="checkbox"/> Pompier
Victime n° 3	<input type="checkbox"/> Femme	<input type="checkbox"/> Civil	Victime n° 4	<input type="checkbox"/> Femme	<input type="checkbox"/> Civil
	<input type="checkbox"/> Homme	<input type="checkbox"/> Pompier		<input type="checkbox"/> Homme	<input type="checkbox"/> Pompier

12 b) Dans quelle zone de vitesse cet accident a-t-il eu lieu?

- 30 km/h 40 km/h à 50 km/h 60 km/h à 80 km/h 90 km/h à 100 km/h

INTERVENTION POLICIÈRE LORS DE L'UTILISATION DU FEU VERT CLIGNOTANT

13. Avez-vous été intercepté par un corps policier lors de votre déplacement?

- Oui; indiquez le n° de dossier : _____ Raison de l'interception : _____
 Non

EFFET DE L'UTILISATION DU FEU VERT CLIGNOTANT SUR LE TEMPS DE DÉPLACEMENT DES POMPIERS

14. Croyez-vous que l'utilisation du feu vert clignotant a amélioré votre temps de déplacement?

- Oui (Répondez aux questions 14 a) et 14 b) Non (Fin du questionnaire)

14 a) Principalement dans quelle ou quelles zones de vitesse?

- 30 km/h 40 km/h à 50 km/h 60 km/h à 80 km/h 90 km/h à 100 km/h

14 b) À combien de temps estimez-vous le gain?

- 0 seconde à 30 30 secondes à 1 minute 1 minute à 2 minutes Plus de 2 minutes

Pour obtenir de l'aide afin de remplir ce formulaire, consultez votre service de sécurité incendie ou le MSP par courriel à ssi-soutien@msp.gouv.qc.ca, par téléphone au 418 646-6777, poste 40045, au numéro sans frais 1 866 702-9214 ou par télécopieur au 418 644-4448 ou sans frais au 1 866 605-1675.

-
1. L'heure de réception de l'appel est celle à laquelle le pompier a reçu, du centre d'urgence, l'appel.
2. Autres secours (alarme sans incendie, matières dangereuses, entraide à un SSI, premier répondant, sauvetage, etc.).
3. Temps de déplacement : délai entre le moment où le pompier reçoit l'appel d'urgence et celui où il aura rejoint l'équipe d'intervention de son SSI (à la caserne ou sur le lieu de l'intervention).

Bijlage 3: Vergelijking Frankrijk, Nederland en Duitsland over prioritaire voertuigen en voertuigen uitgerust met groene lichtsignalisatie

Frankrijk

Artikel R. 311.1 van de Code de la Route France (voortaan 'Wegcode Frankrijk') onderscheidt 2 types voertuigen van algemeen belang van de gewone voertuigen. Het verschil hiertussen wordt gemaakt door een verschil in zowel lichtsignaal als geluidssignaal (Wegcode Frankrijk, R313-34 en art. R313-27).

Prioritaire voertuigen

Prioritaire voertuigen zijn het eerste opgenomen type voertuig in de categorie voertuigen van algemeen belang (Wegcode Frankrijk, Art. 311.1, punt 6.5). Dit zijn de voertuigen van de politie, gendarmerie, douane, brandweer en ziekenhuizen (Wegcode Frankrijk R.311.1).

Deze voertuigen hebben een blauw zwaailicht of lichtbalk en een geluidssignaal bestaande uit twee tonen ('pin pon') (Wegcode Frankrijk, art. R313.27 en art. 313-34; Arrêté du 90 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente, Art.2). Indien zowel de lichten als de sirene geactiveerd zijn, mogen ze in alle gevallen afwijken van de verkeersregels (Wegcode Frankrijk, R432-1). Voorbeelden zijn het negeren van snelheidslimieten, verkeerslichten en stopborden (Wegcode Frankrijk, R432-2, R432-2 en R432-3). Bij deze handelingen mogen bestuurders de overige weggebruikers niet in gevaar brengen (Wegcode Frankrijk, R432-2, R432-2 en R432-3). De overige weggebruikers zijn op hun beurt verplicht om de baan vrij te maken (Wegcode Frankrijk, R414-2 en R414-9).

Nederland

Prioritaire voertuigen

In Nederland worden wagens van de politie, brandweer of ambulance als prioritair beschouwd (Reglement verkeersregels en verkeerstekens, art.29; Voortaan 'Wegcode Nederland'). Deze voertuigen zijn uitgerust met een blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn (Regeling optische en geluidssignalen 2009, art.3; Wegcode Nederland, art.29). De bestuurders van deze voertuigen mogen beide signalen activeren in geval van een dringende oproep (Wegcode Nederland, art.2). De wet bepaalt dringende oproep als:

- Een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt (art.2, a);
- Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat (art.2, b);
- Een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is (art.2, c).

In dit geval mogen ze afwijken van de verkeersregels (Wegcode Nederland, art.91). De weggebruikers zijn verplicht om bestuurders van prioritaire voertuigen voor te laten gaan om hen zo in staat te stellen ongehinderd hun weg te vervolgen (Wegcode Nederland, art.1 en art.50).

Voertuigen uitgerust met groene lichten

Daarnaast mogen ook groene zwaai-, flits- of knipperlichten gebruikt worden door commandovoertuigen horende bij de politie, brandweer of ambulance (Wegcode Nederland, art.30; Regeling optische en geluidssignalen 2009, art.3). In geval van grote ongevallen of calamiteiten neemt de bemanning van het eerste hulpverleningsvoertuig ter plaatse de coördinatie op zich. De groene lichten worden alleen gebruikt bij een stilstaand voertuig om daarmee aan te geven welk voertuig van de hoogst aanwezige leidinggevende van de

betrokken hulpverleningsdienst is (Regeling optische en geluidsignalen 2009, art.5.3). De bestuurders activeren de groene lichten eens ze stilstaan, dus de commandowagens rijden dus niet met groene lichten over de weg. Ze zijn dan ook geen prioritaire voertuigen en de burgers kunnen geen voorrang verlenen.

Duitsland

De wegcode van Duitsland onderscheidt 3 types voertuigen met bijzondere licht- en geluidssignalisatie (Straßenverkehrs-Ordnung Deutschland, voortaan 'Wegcode Duitsland'). Art.38 onderscheidt immers prioritaire voertuigen van voertuigen met een waarschuwende functie.

Prioritaire voertuigen

Prioritaire voertuigen zijn uitgerust met zowel blauwe zwaailichten als een sirene. Deze mogen slechts simultaan geactiveerd worden indien de grootste spoed vereist is om mensenlevens te redden of ernstige schade aan de gezondheid af te wenden, een gevaar voor de openbare veiligheid of orde af te wenden, voortvluchtigen te achtervolgen of belangrijke materiële activa te behouden (Wegcode Duitsland, §38, art.1).

Het gaat om voertuigen van de politie, brandweer, civiele bescherming, douane en strijdkrachten (Wegcode Duitsland, §35, art.1). Indien zij onderweg zijn naar een dringende interventie, en op voorwaarde dat ze geen gevaar vormen voor de openbare orde (Wegcode Duitsland, §35, art.8), mogen de bestuurders afwijken van de algemene verkeersregels (Wegcode Duitsland, §35, art.1). Ze moeten bijgevolg geen rekening houden met snelheidslimieten, verkeerlichten, en verkeersborden.

De overige weggebruikers moeten de weg onmiddellijk vrijmaken voor het prioritaire voertuig (Wegcode Duitsland, §38, art.1).

Bijlage 4 : Vragenlijst verkennende interviews



Semi-gestructureerde vragenlijst

1. Hoffelijkheidslichten – inhoudelijk

- A. Stel jezelf, jouw functie en jouw kazerne kort voor?
- B. Ken je het concept "hoffelijkheidslichten"?
- C. Leg het proces uit: je krijgt een noodoproep en dan ... <handelingen>... tot aankomst op de kazerne. Welke handelingen vinden ondertussen plaats?
- <voorafgaande in het voertuig stappen>
- a. Op welke manier wordt u gecontacteerd?
 - b. Hoeveel tijd heeft u om tot de kazerne te raken?
 - c. Bent u gebonden aan bepaalde voorwaarden wanneer u van wacht bent? Vb. binnen een straal van x aantal kilometer van de kazerne zijn,...
- <tijdens rit in voertuig onderweg naar kazerne>
- d. In geval van problemen onderweg (file, ongeval, platte band ...) , hoe waarschuwt u uw kazerne?
 - e. Wat zijn de grootste "ergernissen" die je onderweg tegenkomt?
 - f. Moet je risico's nemen op de weg om snel te gaan?
 - g. Met welke risico's wordt u geconfronteerd? Kunt u mij een of meer concrete voorbeelden geven van risicovolle situaties of gedragingen waarmee u te maken krijgt? Ben je reeds betrokken geweest in een ongeval?
- <situationele factoren>
- h. Zijn sommige dagen moeilijker dan andere?
 - i. Zijn sommige passages vloeiender of juist moeilijker?
 - j. Hebt u de laatste tijd bepaalde evoluties waargenomen tijdens uw rit naar de kazerne? (meer werken, grotere verkeersdrukte..)
- D. Nu we het hebben gehad over uw ervaringen, peilen we graag naar uw wensen. Wat zouden, in een ideale wereld, de instrumenten of mogelijkheden zijn die u ter beschikking worden gesteld om uzelf zichtbaar te maken onderweg?
- a. Bepaalde situaties vermijden?
 - b. Uw traject faciliteren, makkelijker maken
 - c. Andere weggebruikers duidelijk maken dat u onderweg bent naar een noodoproep
 - d. Hoe maak je jezelf zichtbaar en herkenbaar voor andere weggebruikers?
 - e. Welke rechten en plichten hebt u mbt de verkeersregels?
 - f. Welke rechten en plichten hebben de andere weggebruikers ten aanzien van u?

- E. Stel je voor dat de hoffelijkheidslichten worden geïmplementeerd...
- Wat zijn jouw noden om tijdens de noodrit met hoffelijkheidslichten te rijden? Vb. opleiding....
 - Welke vrijwilligersprofielen binnen de brandweer zouden baat hebben bij hoffelijkheidslichten?
 - Wat zijn volgens jou de grootste voordelen om met hoffelijkheidslichten te rijden?
 - Wat zijn volgens jou de grootste nadelen om met hoffelijkheidslichten te rijden?
 - Hoe kan volgens jou het misbruik van hoffelijkheidslichten tegengegaan worden?
 - Welke actoren moeten volgens jou betrokken worden in dit verhaal (politiediensten, verzekeringsactoren..)
- F. U bent op de kazerne geraakt en stapt over in het prioritaire voertuig. Wat zijn uw grootste ergernissen tijdens het rijden naar de plek van interventie met een dienstwagen?

2. Hoffelijkheidslichten – methodologie pilootprojecten

- A. Indien we een pilootproject omtrent hoffelijkheidslichten doen:
- Welke actoren moeten we hier zeker in meenemen?
 - Hoe krijgen we hen betrokken/gemotiveerd voor dit project?
- B. Heb je nuttige informatie die we zeker moeten weten om ons pilootproject op te richten?
- Technische uitrusting voertuigen? (opzetstuk, lichten)
 - Info omtrent oproepsysteem (beeper, applicatie op gsm,..)
 - Info omtrent registratiesysteem (registratie tijd van op oproep, opkomsttijd etc. cf. nulmeting, effectenmeting)
- C. Hulpverleningszones zijn ingedeeld in vier verschillende categorieën, al naargelang aantal inwoners van werkingsgebied. Hanteren jullie een (in)formele definitie van plattelands- en stedelijke hulpverleningszones?

3. Afsluitende vraag

- A. Is er iets dat je nog graag wil delen met ons? Iets dat niet besproken is geweest?

Bijlage 5: Ruwe cijfers selectiematrix

Verhouding vrijwillig en beroepspersoneel

Provincie	Zone	Aantal Beroeps	Aantal Vrijwillig	% Vrijwilligers	Score matrix
Antwerpen	Antwerpen	663,5	0	0%	1
Antwerpen	Rivierenland	137	584	81,00%	5
Antwerpen	Zone Rand	65	835	92,78%	5
Antwerpen	Taxandria	72	348	82,86%	5
Antwerpen	Zone Kempen	62	312	83,42%	5
Limburg	Noord Limburg	51	189	78,75%	4
Limburg	Oost Limburg	95	336	77,96%	4
Limburg	Zuidwest	117	307	72,40%	4
Oost-Vlaanderen	Meetjesland	12	159	92,98%	5
Oost-Vlaanderen	Centrum	473	360	43,22%	3
Oost-Vlaanderen	Vlaamse Ardennen	15	371	96,11%	5
Oost-Vlaanderen	Waasland	100	371	78,77%	4
Oost-Vlaanderen	Oost	10	340	97,14%	5
Oost-Vlaanderen	Zuid-Oost	108	336	75,67%	4
West-Vlaanderen	1	309	371	54,56%	3
West-Vlaanderen	Midwest	42	559	93,01%	5
West-Vlaanderen	Fluvia	58	637	91,65%	5
West-Vlaanderen	Westhoek	32	796	96,13%	5
Vlaams Brabant	Oost	262	269	50,66%	3
Vlaams Brabant	West	318,6	263	45,22%	3
Waals Brabant	Brabant Wallon	241	163	40,34%	3
Henegouwen	Wallonie Picarde	246	308	55,60%	3
Henegouwen	Est	432	166	27,76%	2
Henegouwen	Centre	386	317	45,09%	3
Luik	Hesbaye	11	81	88,04%	5
Luik	Luik zone 2 ILE-SRI	454	25	5,01%	1
Luik	HEMECO	84	61	42,07%	3
Luik	VHP	95	280	74,67%	4
Luik	ZS5 W.A.L.	9	163	94,77%	5
Luik	DG	4	251	98,43%	5
Luxembourg	Luxembourg	221	388	63,71%	4
Namen	NAGE	152	176	53,66%	3
Namen	DinaPhi	60	336	84,85%	5
Namen	Val de Sambre	41	131	76,16%	4

Verdeelsleutel matrix score	
% Vrijwilligers	Score
0 - 19,70	1
19,71 - 39,40	2
39,41 - 59,10	3
59,11 - 78,80	4
78,81 - 98,50	5

Jaarlijks aantal interventies

Provincie	Zone	Interventies	Score matrix
Antwerpen	Antwerpen	14.535	5
Antwerpen	Rivierenland	12.524	5
Antwerpen	Zone Rand	7.043	3
Antwerpen	Taxandria	7.655	3
Antwerpen	Zone Kempen	7.235	3
Limburg	Noord Limburg	5.555	2
Limburg	Oost Limburg	5.968	2
Limburg	Zuidwest	15.242	5
Oost-Vlaanderen	Meetjesland	1.865	1
Oost-Vlaanderen	Centrum	9.875	4
Oost-Vlaanderen	Vlaamse Ardennen	6.613	3
Oost-Vlaanderen	Waasland	4.820	2
Oost-Vlaanderen	Oost	5.585	2
Oost-Vlaanderen	Zuid-Oost	11.028	4
West-Vlaanderen	1	10.456	4
West-Vlaanderen	Midwest	5.985	2
West-Vlaanderen	Fluvia	4.451	2
West-Vlaanderen	Westhoek	7.034	3
Vlaams Brabant	Oost	12.864	5
Vlaams Brabant	West	14.250	5
Waals Brabant	Brabant Wallon	6.767	3
Henegouwen	Wallonie Picarde	7.418	3
Henegouwen	Est	9.408	4
Henegouwen	Centre	x	x
Luik	Hesbaye	1.836	1
Luik	Luik zone 2 ILE-SRI	8.563	3
Luik	HEMECO	2.474	1
Luik	Vesdre - Hoëgne & Plateau	3.516	2
Luik	ZS5 W.A.L.	1.536	1
Luik	DG	1.080	1
Luxembourg	Luxembourg	7.213	3
Namen	NAGE	5.541	2
Namen	DinaPhi	6.391	3
Namen	Val de Sambre	2.518	1

Verdeelsleutel matrix score	
% Vrijwilligers	Score
0 - 3.048,40	1
3.048,41 - 6.096,80	2
6.096,81 - 9.145,20	3
9.145,21 - 12.193,60	4
12.193,61 - 15.242	5

Gemiddelde uitruktijden

Provincie	Zone	Uitruktijd	Score
Antwerpen	Brandweer Zone Antwerpen	2 min 12s	2
Antwerpen	Rivierenland	3 min 57s	3
Antwerpen	Zone Rand	4 min 13s	3
Antwerpen	Taxandria	4 min 27s	3
Antwerpen	Zone Kempen	4 min 36s	4
Limburg	Noord Limburg	4min 03s	3
Limburg	Oost Limburg	X	X
Limburg	Zuidwest	5min 30s	4
Oost-Vlaanderen	Meetjesland	5min 36s	4
Oost-Vlaanderen	Centrum	X	X
Oost-Vlaanderen	Vlaamse Ardennen	5min 43s	4
Oost-Vlaanderen	Waasland	3min 07s	3
Oost-Vlaanderen	Oost	5min16s	4
Oost-Vlaanderen	Zuid-Oost	4min17s	3
West-Vlaanderen	1	3min18s	3
West-Vlaanderen	Midwest	4min06s	3
West-Vlaanderen	Fluvia	X	X
West-Vlaanderen	Westhoek	5min50s	4
Vlaams Brabant	Oost	3min36s	3
Vlaams Brabant	West	3min28s	3
Waals Brabant	Brabant Wallon	3min09s	3
Henegouwen	Wallonie Picarde	5min58s	4
Henegouwen	Est	3min35s	3
Henegouwen	Centre	X	X
Luik	Hesbaye	6min18s	5
Luik	Luik zone 2 ILE-SRI	2min23s	2
Luik	HEMECO	4min25s	3
Luik	Vesdre - Hoëgne & Plateau	3min56s	3
Luik	ZS5 W.A.L.	7min35s	5
Luik	DG	X	X
Luxembourg	Luxembourg	6min07s	5
Namen	NAGE	5min02s	4
Namen	DinaPhi	5min31s	4
Namen	Val de Sambre	3min13s	3

Verdeelsleutel matrix score	
% Vrijwilligers	Score
0 - 1m31s	1
1m32s – 3m02s	2
3m03s – 4m33s	3
4m34s – 6m04s	4
6m05s – 7m35s	5

Bijlage 6: Codeboek beeldanalyse camerabeelden

Variabele	Verklaring	Waarde	Toelichting waarde
ID rit	Volgnummer van de rit	Numerieke waarde	
ID-bestuurder	Volgnummer van de vrijwilliger	Numerieke waarde	
Type andere weggebruiker	Het type voertuig dat door de andere weggebruiker wordt bestuurd	Voetganger	
		Fiets	Inclusief elektrische fietsen
		Bromfiets	Inclusief speed pedelecs
		Motorfiets	
		Personenwagen	
		Terreinwagen of pick-uptruck	
		Bestelwagen	
		Bus of autocar	
		Vrachtwagen	
		Landbouwvoertuig	
		Door dieren aangedreven voertuig	Inclusief huifkarren
		Kampeerwagen of mobilhome	
		Andere	
Actie andere weggebruiker	Algemene actie die de andere weggebruiker onderneemt bij het zien van de brandweervrijwilliger	Geen	
		Wijkt uit naar links	
		Wijkt uit naar rechts	
		Staat voorrang af	
Detail uitwijken	Plaats waarheen de andere weggebruiker uitwijkt	Niet van toepassing	Indien de andere weggebruiker voorrang afstaat
		Andere rijstrook	
		Kant van de weg	
		Parkeerstrook	
		Zijdelingse strook	Deel van de middenrijbaan, zie art. 75.3 Wegcode
		Spitsstrook	Art. 72.7 Wegcode
		In- of uitvoegstrook	
		Bushalte	

		Fietspad	
		Busstrook of Bijzonder Overrijdbare Bedding	Bus- en/of taxistrook of bus- en/of trambedding
		Verdrijingsvlak	Arcering van witte strepen, zie art. 77.4 Wegcode
		Trottoir	
		Berm	
Detail voorrang afstaan	Plaats waar de voorrang door de andere weggebruiker wordt afgestaan	Niet van toepassing	Indien de andere weggebruiker uitwijkt
		Kruispunt met voorrang van rechts	Kruispunt zonder signalisatie
		Kruispunt met geregelde voorrang	Kruispunt met signalisatie B1 (haaiantanden) of B5 (stopstreep)
		Kruispunt met verkeerslichten	
		Invoegstrook	
		Oversteekplaats	
		Doorlopend fietspad	
		Bushalte binnen bebouwde kom	
		Rotonde	
Overtreding andere weggebruiker	Type van verkeersovertreding die de andere weggebruiker begaat om de vrijwilliger doorgang te verlenen	Geen overtreding	Indien de andere weggebruiker geen overtreding begaat
		Rijdt over verdrijingsvlak	
		Rijdt op het fietspad	
		Rijdt op het trottoir	
		Rijdt over volle lijn	
		Rijdt door rood of oranje licht	
		Neemt de verkeerde voorsorteerstrook	
		Rijdt op de busstrook of Bijzonder Overrijdbare Bedding	
		Spookrijden	
		Andere	
Reactie vrijwilliger	Reactie van de vrijwilliger op het manoeuvre van de andere weggebruiker	Geen	Indien de vrijwilliger geen actie onderneemt
		Inhalen	Passeren van een rijdend voertuig
		Voorbijrijden	Passeren van een stilstaand voertuig
		Voorrang aannemen	
Overtreding vrijwilliger		Geen overtreding	Indien de vrijwilliger geen overtreding begaat

	Type van verkeersovertreding die de vrijwilliger begaat om de andere weggebruiker te passeren	Rijdt over verdrijvingsvlak	
		Rijdt op het fietspad	
		Rijdt op het trottoir	
		Rijdt over volle lijn	
		Haalt in langs rechts	
		Haalt in op kruispunt	
		Rijdt door rood of oranje licht	
		Neemt de verkeerde voorsorteerstrook	
		Rijdt op de busstrook of Bijzonder Overrijdbare Bedding	
		Onterecht voorrang nemen	
		Spookrijden	
Opmerkingen	Eventuele opmerkingen	Tekst	

Bijlage 7: KB tot wijziging van het KB 1 december 1975

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 2. Februar 2018;
Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 22. November 2018;
Aufgrund des Antrags auf Begutachtung binnen einer Frist von 30 Tagen, der am 11. Februar 2019 beim Staatsrat eingereicht worden ist, in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;
In der Erwägung, dass kein Gutachten binnen dieser Frist übermittelt worden ist;
Auf Vorschlag der Ministerin der Sozialen Angelegenheiten und aufgrund der Stellungnahme der Minister, die im Rat darüber beraten haben,
Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

(...)

Artikel 1 - In Artikel 37^{sexies} des am 14. Juli 1994 koordinierten Gesetzes über die Gesundheitspflege- und Entschädigungspflichtversicherung wird Absatz 6, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 3. Juni 2007 zur Ausführung von Artikel 37 § 16^{bis} Absatz 1 Nr. 3 und Absatz 4 des am 14. Juli 1994 koordinierten Gesetzes über die Gesundheitspflege- und Entschädigungspflichtversicherung, was aktive Verbände betrifft, aufgehoben.

(...)

Art. 2 - Vorliegender Erlass tritt am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Artikel 8 des vorliegenden Erlasses tritt am ersten Tag des vierten Monats nach dem Monat seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 3 - Der für die Sozialen Angelegenheiten zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 23. März 2019

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Sozialen Angelegenheiten und der Volksgesundheit
M. DE BLOCK

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2023/40783]

12 MARS 2023. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté modifie l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Examen article par article

Article 1^{er}. – La définition du site spécial franchissable est abrogée car elle est devenue superflue suite aux adaptations apportées à l'article 72.6 (voir article 17).

Article 2. – La définition de la rue cyclable est remplacée par une définition plus concise et plus précise. Tout d'abord, le terme « rue cyclable » est remplacé par le terme « zone cyclable ». Dans la nouvelle définition il est précisé qu'il peut aussi s'agir de plusieurs rues dont le début et la fin sont indiqués par des signaux routiers. Un signal de début et de fin sera placé à chaque fois. Dans ce cas il n'est donc pas nécessaire de répéter le signal après chaque carrefour. Ensuite, la référence à l'aménagement en « route cyclable » est supprimée car cette condition est imprécise et superflue. Enfin, il n'est plus repris que les véhicules à moteur sont autorisés à y circuler. Cette précision est superflue et découle des règles de circulation applicables dans la rue cyclable visées à l'article 22^{novies} du code de la route.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2023/40783]

12 MAART 2023. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wijzig het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1. – De definitie van de bijzondere overrijdbare bedding wordt opgeheven omdat deze overbodig is geworden door de aanpassingen van artikel 72.6 (zie artikel 17).

Artikel 2. – De definitie van de fietsstraat wordt vervangen door een beknoptere en preciezere definitie. In de eerste plaats wordt de term "fietsstraat" vervangen door het woord "fietszone". In de nieuwe definitie wordt immers gepreciseerd dat het ook kan gaan om meerdere straten waarvan het begin en het einde worden aangegeven door verkeersborden. Er wordt telkens een begin- en een eindbord geplaatst. In dat geval is het bijgevolg niet nodig het bord na elk kruispunt te herhalen. Daarnaast wordt de verwijzing naar de inrichting als "fietsroute" geschrapt, aangezien deze voorwaarde onnauwkeurig en overbodig is. Tenslotte wordt niet meer vermeld dat motorvoertuigen er mogen rijden. Deze verduidelijking is overbodig en vloeit voort uit de verkeersregels die van toepassing zijn in de fietsstraat bepaald in artikel 22^{novies} van de wegcode.

Article 3. – La définition du couloir de secours est adaptée pour y permettre aussi la circulation des véhicules des personnes ou des services requis par la police ou le ministère public et les dépanneuses pour se rendre sur le lieu de l'incident.

Article 4. – Cet article introduit la définition du dispositif surélevé. Cet ajout est nécessaire suite aux modifications apportées à l'article 22ter.1 (voir article 6).

Article 5. – La règle qui interdit aux conducteurs d'effectuer un dépassement par la gauche sur un dispositif surélevé est reprise parmi les interdictions de dépassement citées à l'article 17 du code de la route puisqu'elle ne figure plus dans l'article 22ter.1 (voir article 6). Par conséquent, l'interdiction s'applique à tous les dispositifs surélevés, indépendamment de la manière dont ils sont signalés.

Article 6. – L'article 22ter.1 est scindé afin de distinguer ce qui relève de la compétence fédérale et de la compétence régionale. Seule la disposition relative à la vitesse (compétence régionale) sur les dispositifs surélevés est maintenue dans cet article. Il appartient aux régions d'adapter cet article, si elles le souhaitent. Les interdictions de dépassement, d'arrêt et de stationnement (compétence fédérale) sont reprises dans les articles 17 et 24 du code de la route.

Article 7. – L'article 22novies est modifié par analogie avec la nouvelle définition de la "zone cyclable" (voir article 2).

Article 8. – La règle qui interdit aux conducteurs de s'arrêter et de stationner sur un dispositif surélevé est reprise parmi les interdictions de l'arrêt et du stationnement citées à l'article 24 du code de la route puisqu'elle ne figure plus dans l'article 22ter.1 (voir article 6). Par conséquent, l'interdiction s'applique à tous les dispositifs surélevés, indépendamment de la manière dont ils sont signalés.

Article 9. – L'usage des feux jaune-orange clignotants est rendu obligatoire pour les dépanneuses et les véhicules des personnes ou des services requis par le ministère public, la police fédérale ou la police locale lorsque ces véhicules empruntent le couloir de secours.

Article 10. – L'article 59/1 est formulé de manière plus générale. Ainsi, il est possible de tester, entre autres, de nouvelles signalisations routières, de nouveaux marquages ou de nouvelles technologies dans le cadre de projets-pilotes.

Article 11. – Tout comme c'est déjà le cas pour les feux tricolores, la signification des feux spéciaux pour les véhicules de transport en commun peut être modifiée en faveur des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteur à deux roues au moyen d'un feu clignotant jaune-orange supplémentaire présentant la silhouette d'une bicyclette et une flèche jaune-orange clignotante.

Articles 12 et 13. – La nouvelle définition de la zone cyclable (ancien rue cyclable) prévoit qu'il peut aussi s'agir de plusieurs voies publiques. Il n'est dès lors plus nécessaire de prévoir que la validité zonale peut être conférée au signal F111 (ancien rue cyclable).

Les exemples de signaux « début d'une zone rue cyclable » et « fin d'une zone rue cyclable » sont supprimés.

Article 14. – La référence aux signaux E9 est actualisée.

Article 15. – Les légendes des signaux F99a, F99c, F101b et F101c relatifs aux différents types de chemins réservés sont formulées de manière plus homogène. Il est précisé que le signal indique le « Début d'un chemin réservé » ou la « Fin d'un chemin réservé ». La légende du signal F111 rue cyclable (devient zone cyclable) ne mentionne plus que la rue cyclable (devient zone cyclable) prend fin au prochain carrefour, conformément à la nouvelle définition d'une zone cyclable qui peut englober plusieurs rues.

Articles 16 et 17. – L'article 72.5 et 72.6 du code de la route, relatifs respectivement aux bandes bus et aux sites spéciaux franchissables, sont présentés et rédigés plus clairement. La bande bus et le site spécial franchissable sont, de base, réservés exclusivement à la circulation des services réguliers de transport en commun. Ensuite, sont énumérées toutes les catégories de véhicules autorisés à y circuler à condition que la signalisation le prévoit. Trois catégories supplémentaires ont été ajoutées à cette liste : les véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes, en fonction de la mention, les véhicules utilisés pour promouvoir des moyens de mobilité durable (par exemple, les camions transportant des vélos partagés) et les véhicules utilisés pour le transport en commun de personnes handicapées.

Artikel 3. – De definitie van de reddingsstrook wordt aangepast zodat ook de voertuigen van de personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie en de takelwagens er gebruik mogen van maken om zich naar de plaats van een incident te begeven.

Artikel 4. – Dit artikel introduceert de definitie van een verhoogde inrichting. Deze toevoeging is noodzakelijk als gevolg van de wijzigingen in artikel 22ter.1 (zie artikel 6).

Artikel 5. – Het verbod voor bestuurders om links in te halen op een verhoogde inrichting wordt opgenomen onder de in artikel 17 van de wegcode vermelde inhaalverboden, aangezien dit niet langer is opgenomen in artikel 22ter.1 (zie artikel 6). Bijgevolg geldt het verbod op alle verhoogde inrichtingen, onafhankelijk van de wijze waarop ze zijn gesignaleerd.

Artikel 6. – Artikel 22ter.1 wordt uit elkaar gehaald om het onderscheid te verduidelijken tussen wat tot de federale en wat tot de gewestelijke bevoegdheid behoort. Alleen de bepaling met betrekking tot de snelheid (gewestelijke bevoegdheid) op de verhoogde inrichtingen wordt behouden in dit artikel. Het is aan de gewesten om dit artikel, indien gewenst, aan te passen. De inhaal-, stilstaan- en parkeerverboden (federale bevoegdheid) worden in artikelen 17 en 24 van de wegcode opgenomen.

Artikel 7. – Artikel 22novies wordt aangepast naar analogie met de nieuwe definitie van de "fietszone" (zie artikel 2).

Artikel 8. – Het stilstaan- en parkeerverbod op een verhoogde inrichting wordt opgenomen in artikel 24 van de Wegcode omdat dit niet langer is opgenomen in artikel 22ter.1 (zie artikel 6). Bijgevolg geldt het verbod op alle verhoogde inrichtingen, onafhankelijk van de wijze waarop ze zijn gesignaleerd.

Artikel 9. – Het gebruik van de oranje-gele knipperlichten wordt verplicht voor de takelwagens en de voertuigen van de personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie wanneer ze gebruik maken van de reddingsstrook.

Artikel 10. – Artikel 59/1 wordt op een meer algemene wijze geformuleerd. Op die manier wordt het mogelijk om, onder andere, nieuwe verkeersborden, markeringen of nieuwe technologieën te testen in het kader van pilootprojecten.

Artikel 11. – Zoals dat al het geval is voor de driekleurige verkeerslichten kan de betekenis van de bijzondere verkeerslichten voor het openbaar vervoer, ten behoeve van de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen, worden gewijzigd door middel een bijkomend oranjegeel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranje-gele knipperende pijl.

Artikelen 12 en 13. – De aangepaste definitie van een fietszone (vroegere fietsstraat) bepaalt dat het ook om meerdere openbare wegen kan gaan. Het is bijgevolg niet langer nodig dat aan het verkeersbord F111 (vroegere fietsstraat) een zonale geldigheid kan worden gegeven.

De voorbeelden van de verkeersborden die het "begin van een zonale fietsstraat" en het "einde van een zonale fietsstraat" aanduiden, worden opgeheven.

Artikel 14. – De verwijzing naar de E9 verkeersborden wordt geactualiseerd.

Artikel 15. – De legendes van de verkeersborden F99a, F99c, F101b en F101c met betrekking tot de verschillende soorten voorbehouden wegen worden op een meer uniforme wijze geformuleerd. Er wordt verduidelijkt dat het verkeersbord het "Begin van de weg voorbehouden voor" of het "Einde van de weg voorbehouden voor" aanduidt. In de legende van het verkeersbord F111 fietsstraat (wordt fietszone) wordt niet langer vermeld dat de fietsstraat (wordt fietszone) eindigt ter hoogte van het volgende kruispunt. Dit is in lijn met de nieuwe definitie van de fietszone die nu ook meerdere openbare wegen kan omvatten.

Artikelen 16 en 17. – Artikel 72.5 en 72.6 van de wegcode die respectievelijk betrekking hebben op de busstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen worden duidelijker gepresenteerd en geformuleerd. De busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding zijn in principe uitsluitend bestemd voor voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Daarnaast worden de andere categorieën voertuigen die er kunnen worden toegelaten mits signalisatie, opgesomd. Aan deze lijst zijn drie extra categorieën toegevoegd: voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding, voertuigen die worden gebruikt ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld vrachtwagens die gebruikt worden voor het transport van deelfietsen) en voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

Article 18. – Des périodes transitoires suffisamment longues sont prévues. D'une part, pour que les gestionnaires de voiries puissent adapter la signalisation relative aux rues cyclables et d'autre part, pour que les véhicules qui sont actuellement admis d'office sur les bandes bus (transport scolaire et taxis) puissent continuer à y circuler même sans qu'une signalisation l'autorise

Article 19. – L'arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de 10 jours prenant cours le jour après sa publication au *Moniteur belge*.

Article 20. – Article d'exécution.

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

12 MARS 2023. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er} ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis 72.936/4 du Conseil d'Etat donné le 15 février 2023, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'article 2.8 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, inséré par l'arrêté royal du 16 juillet 1997 et modifié par la loi du 23 décembre 2021, est abrogé.

Art. 2. L'article 2.61 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 10 janvier 2012 et modifié par l'arrêté royal du 8 juin 2021, est remplacé par ce qui suit :

« 2.61. « Zone cyclable »: une ou plusieurs voies publiques où des règles de comportement spécifiques sont d'application en ce qui concerne les cyclistes. Le début est indiqué par le signal F111 et la fin est indiquée par le signal F113. ».

Art. 3. L'article 2.70 du même arrêté, inséré par la loi du 22 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

« 2.70. « Couloir de secours »: dans une file, l'espace libre entre deux bandes de circulation qui peut être utilisé par les véhicules prioritaires visés à l'article 37 lorsque la nature de leur mission le justifie, par les véhicules des personnes ou des services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident, et par les dépanneuses qui se rendent sur le lieu d'un incident. ».

Art. 4. Dans le même arrêté, l'article 2.74 est inséré, rédigé comme suit :

« 2.74. « Dispositif surélevé »: un aménagement qui est placé en travers de la voie publique et qui est destiné à ralentir la vitesse. ».

Artikel 18. – Voldoende lange overgangperiodes worden voorzien. Enerzijds om de wegbeheerders de mogelijkheid te geven de verkeersborden die fietsstraten aanduiden aan te passen en anderzijds toe te laten dat de voertuigen die nu op de busstroken mogen rijden (schoolvervoer en taxi's), dat ook mogen blijven doen zelfs als dit niet door een verkeersbord wordt toegelaten.

Artikel 19. – Het besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van 10 dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 20. – Uitvoeringsbepaling.

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

12 MAART 2023. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies 72.936/4 van de Raad van State, gegeven op 15 februari 2023, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 2.8 van koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997 en gewijzigd bij de wet van 23 december 2021, wordt opgeheven.

Art. 2. Artikel 2.61 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 10 januari 2012 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 juni 2021, wordt vervangen als volgt:

“2.61. “Fietszone”: één of meer openbare wegen waar specifieke gedragsregels gelden voor wat betreft de fietsers. Het begin is aangeduid met het verkeersbord F111 en het einde met het verkeersbord F113.”.

Art. 3. Artikel 2.70 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 22 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“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, door de voertuigen van personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie om zich naar de plaats van een incident te begeven en door de takelwagens die zich naar een incident begeven.”.

Art. 4. In hetzelfde besluit wordt het artikel 2.74 ingevoegd, luidende:

“2.74. “Verhoogde inrichting”: een verhoogde aanleg die dwars op de openbare weg is aangebracht en die bestemd is om de snelheid te matigen.”.

Bijlage 8: Federale toelating inzake het gebruik van hoffelijkheidslichten, verkregen door de minister van mobiliteit



VIAS Institute
Madame Karin GENOE
Administratrice déléguée
Chaussée de Haecht 1405
1130 BRUXELLES

Et par courriel à : karin.genoe@vias.be

Nos réf. : GG/TAB/CHV/FLL/SAB/16777-2023
Réf. SPF : WV/D-DSR-09/03/2023-05 - CD/380
Annexe : /
Contact : Christine VERSTEGEN - info@gilkinet.fed.be
Contact SPF M&T : Cathy DECOODT - cathy.decoodt@mobilit.fgov.be

Bruxelles, le 3 mai 2023

Concerne : Feux de courtoisie et étude pilote – Fiche KF-22-COURTOIS

Madame l'Administratrice déléguée,
Chère Madame Genoe,

À la suite de la proposition de loi DOC 55 2110/001 portant sur l'introduction d'un feu de courtoisie pour les volontaires des services d'incendie et de la protection civile, une demande a été formulée à l'institut Vias en vue de fournir un encadrement scientifique et opérationnel à la mise en œuvre d'un projet pilote en Belgique.

En vertu de l'article 59/1 du code de la route, récemment modifié par l'arrêté royal du 12 mars 2023 entrant en vigueur le 1er avril 2023, j'autorise les conducteurs des véhicules sélectionnés pour participer au projet, à déroger à l'article 29 du code de la route (emploi des feux : prescriptions générales) dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet pilote sur la voie publique, pour la durée et aux conditions mentionnées ci-dessous :

1) Concernant la durée du projet :

- du 1/04/2023 au 31/07/2023: mesures de références (les pompiers volontaires roulent sans feux de courtoisie)

.../...

Cabinet de Georges Gilkinet
FINTO, Boulevard du Jardin Botanique 50/50 - 1000 Bruxelles
mail : info@gilkinet.fed.be | Tél. +32 (0)2 238 28 00



--/--

- du 1/08/2023 au 31/11/2023: mesures d'impact (les pompiers volontaires roulent avec des feux de courtoisie)

2) Conditions :

- rédiger une évaluation de l'impact sur la vie privée concernant les données relatives à la convocation des bénévoles des centres d'urgence concernés, les détails de la boîte noire, les données des GoPros et les réponses des pompiers volontaires au questionnaire qui évalue leur expérience des trajets avec et sans feux de courtoisie ;
- élaborer un accord de coopération avec les centres d'urgence concernant le partage des données d'appel pour les pompiers volontaires ;
- rédiger le formulaire de consentement pour la participation des pompiers volontaires ;
- établir les documents de prêt pour l'équipement nécessaire ;
- si nécessaire, souscrire une assurance clause additionnelle, à examiner au niveau de la zone d'urgence ;
- rédiger une lettre d'information adressée aux communes, zones de police et procureurs concernés et au SPF Intérieur.

En vous remerciant du suivi que vous accorderez à la présente, je vous prie d'agréer, Madame l'Administratrice déléguée, chère Madame Genoe, l'expression de ma parfaite considération.



Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité

Bijlage 9: Informerende brief van Vias institute aan belanghebbenden



31 maart 2023

Betreft: Bekendmaking pilootproject hoffelijkheidslichten

Geachte,

In 2021 werd een wetsvoorstel ingediend bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers omtrent het gebruik van hoffelijkheidslichten, groene zwaailichten, voor vrijwilligers van de brandweer en civiele veiligheid (zie bijlage 1).

Hoffelijkheidslichten zijn groene zwaailichten, geïnstalleerd in het voertuig van de vrijwilligers. De lichten mogen louter en alleen geactiveerd worden tijdens hun rit naar de kazerne in functie van een noodoproep. De overige weggebruikers worden via deze lichten uitgenodigd om, waar mogelijk, een vlotte doorgang te verlenen aan vrijwilligers. Ze worden met andere woorden verzocht om hoffelijk te zijn, vandaar de benaming van de hoffelijkheidslichten. Voertuigen die zijn uitgerust met hoffelijkheidslichten zijn dus geen prioritaire voertuigen. De bestuurders ervan moeten altijd de wegcode respecteren.

Het idee achter het wetsvoorstel is de persoonlijke wagens van de vrijwilligers meer herkenbaar te maken tijdens hun rit naar de kazerne in functie van een noodoproep. Door het hoffelijk gedrag van de overige weggebruikers, zouden de vrijwilligers, in theorie, sneller aankomen op hun bestemming.

In opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, voert Vias institute een haalbaarheidsonderzoek uit naar het gebruik van hoffelijkheidslichten bij brandweervrijwilligers. In kader hiervan voeren we een pilootstudie uit, waarin 20 vrijwilligers hoffelijkheidslichten zullen uittesten. Uw gemeente of stad maakt deel uit van de geselecteerde hulpverleningszones voor dit pilootproject, vandaar ons schrijven met meer informatie.

Deelnemende hulpverleningszones

In totaal nemen 20 vrijwilligers, verdeeld over 4 hulpverleningszones, deel aan het pilootproject. Dit zijn 5 deelnemers per hulpverleningszone. De deelnemende hulpverleningszones en kazernes zijn:

- Hulpverleningszone Kempen, provincie Antwerpen:
De deelnemende kazernes zijn Geel, Grobbendonk, Herentals, Herenthout en Westerlo.
- Hulpverleningszone Oost, provincie Oost-Vlaanderen:
De deelnemende kazerne is Lokeren.

Vias institute
Maatsjesteenweg 1405, 1130 Brussel - Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - +32 2 244 15 11 - info@vias.be - www.vias.be
BTW/VVA BE 0432.570.411



- Hulpverleningszone Brabant-Wallon, provincie Waals-Brabant:
De deelnemende kazernes zijn Waver, Tubeke, Nijvel, Jodoigne en Eigenbrakel.
- Hulpverleningszone Luxemburg, provincie Luxemburg:
De deelnemende kazernes zijn Aubange, Saint-Hubert, Paliseul en Bertrix.

Duur pilootproject

De pilootstudie loopt 8 maanden (1/04/2023 tot en met 30/11/2023). De eerste 4 maanden (1/04/2023 – tot en met 31/07/2023) zullen de vrijwilligers zonder hoffelijkheidslichten rijden. De laatste 4 maanden (1/08/2023 tot en met 30/11/2023) worden de persoonlijke voertuigen van de deelnemers uitgerust met hoffelijkheidslichten.

Federale toelating gebruik hoffelijkheidslichten

Het gebruik van hoffelijkheidslichten is vandaag verboden op de openbare weg. In het kader van de pilootstudie werd een federale toelating verleend aan de brandweerkorpsen die deelnemen aan deze pilootstudie (zie bijlage 2, art.10 KB 12/03/2023). Bijgevolg kunnen de deelnemers in het kader van dit pilootproject hoffelijkheidslichten gebruiken. Deze lichten worden gedurende de laatste 4 maanden aangeleverd door Vias institute. Na afloop van het pilootproject leveren de vrijwilligers deze lichten terug in. De deelnemers zullen in hun wagen een attest van deelname aan het pilootproject hebben liggen. Zo kunnen zij het gebruik van hoffelijkheidslichten legitimeren.

Brandweervrijwilligers die niet deelnemen aan dit onderzoek mogen op geen enkel moment hoffelijkheidslichten gebruiken. Ook andere weggebruikers mogen deze hoffelijkheidslichten niet gebruiken.

Vragen?

Wij hopen u via dit schrijven voldoende te hebben geïnformeerd over ons pilootproject. Bijkomende informatie over ons pilootproject kan u vinden op www.courtois-hoffelijkheid.vias.be. In geval van vragen, aarzel niet om contact op te nemen met de onderzoekers van het Vias institute via courtois@vias.be.

Vriendelijke groeten,

Isabel Verwee, manager Road Safety & Security, in opdracht van Karin Genoe, CEO.

Vias institute
Haachtsteenweg 1405, 1130 Brussels · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be
BTW/VVA BE 0432.570.411

Bijlage 10: Samenwerkingsakkoord met alarmcentrales



TOESTEMMINGSFORMULIER ALARMCENTRALE

Vrijwillige deelname aan het pilootproject hoffelijkheidslichten

Dit toestemmingsformulier is gericht op alarmcentrales die wensen deel te nemen aan een haalbaarheidsonderzoek naar het gebruik van hoffelijkheidslichten in functie van interventies (het "pilootproject"). Het pilootproject wordt georganiseerd door Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, geregistreerd in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0432.570.411 ("Vias").

Door dit formulier te ondertekenen verklaart u dat u vrijwillig wenst deel te nemen aan het pilootproject. Vias is een onafhankelijk en multidisciplinair kenniscentrum dat zich al meer dan 30 jaar inzet voor een duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door de ontwikkeling, uitwisseling en toepassing van verkeersveiligheidskennis.

Doel van het pilootproject

Het doel van het onderzoek is om de haalbaarheid van het gebruik van hoffelijkheidslichten door brandweer- en civiele veiligheidsvrijwilliger te meten. Het onderzoeksteam van Vias onderzoekt (i) de invloed van deze hoffelijkheidslichten op de rijtijden van de deelnemers tijdens interventies; (ii) de zelfgerapporteerde veiligheidsgevoelens van de deelnemers na het gebruik van de hoffelijkheidslichten; en (iii) het gedrag van andere weggebruikers in het verkeer als reactie op de hoffelijkheidslichten van de deelnemers. De resultaten van dit pilootproject zullen gebruikt worden om het effect van de hoffelijkheidslichten in geval van een noodoproep in kaart te brengen.

Voorwaarden voor deelname

Wij vragen u om vrijwillig deel te nemen aan het pilootproject. Het project duurt 8 maanden. Tijdens deze 8 maanden rijden de brandweervrijwilligers met een boordcomputer, ook wel bekend als een zwarte doos. De zwarte doos registreert de individuele rijtijden van alle trajecten die de deelnemende brandweervrijwilligers rijden. Om de geregistreerde rijtijden te kunnen filteren, opdat we louter de gegevens van de trajecten in kader van een noodoproep kunnen bijhouden en analyseren, vragen wij u om een maandelijks overzicht te sturen van de oproepdata (datum en uur) van de 5 brandweervrijwilligers.

Wij vragen u deze gegevens door te sturen op 1 mei 2023, 1 juni 2023, 1 juli 2023, 1 augustus 2023, 1 september 2023, 1 oktober 2023, 1 november 2023 en 1 december 2023, of op de eerstvolgende werkdag indien één van voornoemde data een weekend- of feestdag is.

Vrijwillige deelname

Deelname aan het pilootproject is volledig vrijwillig. U kunt uw deelname op elk moment stopzetten door een email te sturen naar courtois@vias.be.



Kennisgeving inzake gegevensverwerking

Voor zover persoonsgegevens verwerkt worden tijdens uw deelname aan het pilootproject, is onze algemene kennisgeving inzake gegevensverwerking (<https://www.vias.be/nl/privacy-policy/>) van toepassing. Voor bijkomende informatie over hoe wij uw persoonsgegevens verwerken in het kader van het pilootproject, of om uw rechten als betrokkene uit te oefenen, kunt u per email terecht bij dpo@vias.be.

Verklaring

Ik verklaar geïnformeerd te zijn over het doel en de inhoud van het pilootproject hoffelijkheidslichten en wens er vrijwillig aan deel te nemen.

Datum:

Naam:

Handtekening:

Vias Institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW/TVA BE 0432.570.411

Bijlage 11: Samenwerkingsakkoord voor deelnemers



TOESTEMMINGSFORMULIER DEELNEMER

Vrijwillige deelname aan het pilootproject hoffelijkheidslichten

Dit toestemmingsformulier is gericht op brandweer- en civiele veiligheidsvrijwilligers die wensen deel te nemen aan een haalbaarheidsonderzoek naar het gebruik van hoffelijkheidslichten in functie van interventies (het "pilotproject"). Het pilotproject wordt georganiseerd door Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, geregistreerd in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0432.570.411 ("Vias").

Door dit formulier te ondertekenen verklaart u dat u vrijwillig wenst deel te nemen aan het pilotproject. Vias is een onafhankelijk en multidisciplinair kenniscentrum dat zich al meer dan 30 jaar inzet voor een duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door de ontwikkeling, uitwisseling en toepassing van verkeersveiligheidskennis.

Doel van het pilotproject

Het doel van het onderzoek is om de haalbaarheid van het gebruik van hoffelijkheidslichten door brandweer- en civiele veiligheidsvrijwilliger te meten. Het onderzoeksteam van Vias onderzoekt (i) de invloed van deze hoffelijkheidslichten op de rijtijden van de deelnemers tijdens interventies; (ii) de zelfgerapporteerde veiligheidsgevoelens van de deelnemers na het gebruik van de hoffelijkheidslichten; en (iii) het gedrag van andere weggebruikers in het verkeer als reactie op de hoffelijkheidslichten van de deelnemers. De resultaten van dit pilotproject zullen gebruikt worden om het effect van de hoffelijkheidslichten in geval van een noodoproep in kaart te brengen.

Voorwaarden voor deelname

Wij vragen u om vrijwillig deel te nemen aan het pilotproject. Het project duurt 8 maanden, waarvan de eerste 4 maanden een nulmeting zijn. In deze periode dient u zonder hoffelijkheidslichten naar de kazerne te rijden bij een noodoproep. Tijdens de laatste 4 maanden van het project dient u met hoffelijkheidslichten te rijden. Om de rijtijden te registreren wordt gebruik gemaakt van een boordcomputer, ook wel bekend als een zwarte doos. Daarom vragen wij u om deze zwarte doos nooit los te koppelen. Daarnaast vragen we u om maandelijks een vragenlijst in te vullen over uw ervaringen en het effect van uw veiligheidsgevoel op uw rijstijl. Enkele deelnemers zullen gedurende een aantal weken met een GoPro rijden tijdens de ritten in functie van een noodoproep naar de kazerne, om zo het gedrag van andere weggebruikers ten opzichte van de deelnemers vast te leggen. De beelden dienen wekelijks te worden doorgestuurd naar het Vias institute. De beelden mogen onder geen enkele omstandigheid verspreid worden. Betrapt Vias institute u op het verspreiden van deze beelden, dan zal een sanctie volgen.

Aan het einde van het pilotproject vragen wij u bovendien om deel te nemen aan een eenmalige focusgroep over uw ervaringen met het rijden met hoffelijkheidslichten.

Vrijwillige deelname

Deelname aan het pilotproject is volledig vrijwillig. U kunt uw deelname op elk moment stopzetten door een email te sturen naar courtois@vias.be.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW/TVA BE 0432.570.411



Kennisgeving inzake gegevensverwerking

Voor zover persoonsgegevens verwerkt worden tijdens uw deelname aan het pilootproject, is onze algemene kennisgeving inzake gegevensverwerking (<https://www.vias.be/nl/privacy-policy/>) van toepassing. Voor bijkomende informatie over hoe wij uw persoonsgegevens verwerken in het kader van het pilootproject, of om uw rechten als betrokkene uit te oefenen, kunt u per email terecht bij dpo@vias.be.

Verklaring

Ik verklaar geïnformeerd te zijn over het doel en de inhoud van het pilootproject hofelijkheidslchten en wens er vrijwillig aan deel te nemen.

Datum:

Naam:

Handtekening:

Vias Institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW/TVA BE 0432.570.411

Bijlage 12: Uitleenovereenkomsten zwarte dozen, hoffelijkheidslichten en actiecamera's



Uitleenovereenkomst zwarte dozen in kader van pilootstudie hoffelijkheidslichten

Betrokken partijen

Voorliggend samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten tussen:

VIAS institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles. +32 2 244 15 11, info@vias.be, www.vias.be, BTW/TVA BE 0432.570.411.

Voortaan naar verwezen als 'uitlener'

Brandweervrijwilliger <naam en voornaam>, verbonden aan <naam hulpverleningszone en kazerne >

Voortaan naar verwezen als 'lener'.

Beide partijen verbinden zich tot het uitvoeren van een pilootproject omtrent het implementeren van hoffelijkheidslichten op persoonswagens van vrijwilligers brandweer en civiele bescherming.

Uitleenvoorwaarden

1. Uitgeleende zaken

Deze overeenkomst heeft betrekking op de uitleen van een boordcomputer (zwarte doos) en de hierbij horende simkaart (voortaan 'materiaal'). Dit materiaal verkeert in goede conditie. Het materiaal blijft ten allen tijde eigendom van de uitlener.

2. Duur van de overeenkomst

De lener leent het materiaal van de uitlener voor de periode van 01/04/2023 tot en met 31/11/2023.

3. Levering en retour

Bij beëindiging van de overeenkomst haalt de uitlener het materiaal op bij de lener. Indien de lener het materiaal niet ter beschikking stelt van de uitlener, zal een boete van €250,00 opgelegd worden aan de lener.

4. Staat van het materiaal

De lener is verplicht bij de levering van het materiaal deze grondig te inspecteren op gebreken dan wel het verwachtingspatroon ervan. Als er iets niet in orde mocht zijn, dient de lener de uitlener terstond op de hoogte te brengen. Als de lener niet uiterlijk binnen 24 uur na de dag van de levering de uitlener wijst op de gebreken, wordt door lener ingestemd met de staat van het materiaal.

5. Verplichtingen lener

De lener is verplicht om het geleende materiaal:

- Overeenkomstig de bedienings- en overige voorschriften o.a. ten aanzien van toezicht, die aan lener bij aflevering van de goederen zijn medegedeeld en/of overhandigd, te behandelen;
- Geen veranderingen aan het materiaal aan te brengen;
- De verliener ten allen tijde toegang tot het materiaal te verschaffen;
- Niet te doen aan onderverhuur en/of beschikbaarstelling aan derde;
- Ten allen tijde gekoppeld te houden in de wagen. Dit geldt voor de periode van 01/04/2023 tot en met 31/11/2023. Indien de lener het materiaal toch ontkoppelt, dient hij/zij Vias institute hier onmiddellijk van op de hoogte te brengen en het materiaal onmiddellijk opnieuw aansluiten.

6. Onderhoud en reparatie

Indien reparaties noodzakelijk zijn ten gevolge van onvakkundige behandeling, reparaties door toedoen van derden, het gebruik van ongeschikte accessoires, of enig andere oorzaak niet als normale slijtage kan worden beschouwd, dan worden de kosten daarvan afzonderlijk en extra aan de lener in rekening gebracht.

Naam en voornaam lener:

Handtekening, inclusief vermelding "Gelezen en goedgekeurd":

Betrokken partijen

Voorliggend samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten tussen:

VIAS institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles. +32 2 244 15 11, info@vias.be, www.vias.be, BTW/TVA BE 0432.570.411.

Voortaan naar verwezen als 'uitleener'

Brandweervrijwilliger <naam en voornaam>, verbonden aan <naam hulpverleningszone en kazerne >

Voortaan naar verwezen als 'lener'.

Beide partijen verbinden zich tot het uitvoeren van een pilootproject omtrent het implementeren van hoffelijkheidslichten op persoonswagens van vrijwilligers brandweer en civiele bescherming.

Uitleenvoorwaarden

1. Uitgeleende zaken

Deze overeenkomst heeft betrekking op de uitleen van hoffelijkheidslichten (voortaan 'materiaal'). Dit materiaal verkeert in goede conditie. Het materiaal blijft ten allen tijde eigendom van de uitleener.

2. Duur van de overeenkomst

De lener leent het materiaal van de uitleener voor de periode van 21/07/2023 tot 15/12/2023.

3. Levering en retour

De uitleener draagt zelf zorg voor het leveren het materiaal bij de lener. Bij beëindiging van de overeenkomst zorgt de uitleener dat hij het materiaal weer ophaalt bij de lener. Indien de lener het materiaal nooit inlevert, zal er een boete van 33,00 EUR opgelegd worden.

4. Staat van het materiaal

De lener is verplicht bij de levering van het materiaal deze grondig te inspecteren op gebreken dan wel het verwachtingspatroon ervan. Als er iets niet in orde mocht zijn, dient de lener de uitleener terstond op de hoogte te brengen. Als de lener niet uiterlijk binnen 24 uur na de dag van de levering de uitleener wijst op de gebreken, wordt door lener ingestemd met de staat van het materiaal.

5. Verplichtingen lener

De lener is verplicht om het geleende materiaal:

- Overeenkomstig de bedienings- en overige voorschriften o.a. ten aanzien van toezicht, die aan lener bij aflevering van de goederen zijn medegedeeld en/of overhandigd, te behandelen
- Geen veranderingen aan het materiaal aan te brengen
- De verlener ten allen tijde toegang tot het materiaal te verschaffen
- Niet te doen aan onderverhuur en beschikbaarstelling aan derden

6. Omgang

De lener draagt zorg voor het volgende:

- De voor het materiaal benodigde goedkeuringen (zoals de informerende brief)
- De opslag van het materiaal

7. Onderhoud en reparatie

Indien reparaties noodzakelijk zijn ten gevolge van onvakkundige behandeling, reparaties door toedoen van derden, het gebruik van ongeschikte accessoires, of enig andere oorzaak niet als normale slijtage kan worden beschouwd, dan worden de kosten daarvan afzonderlijk en extra aan de lener in rekening gebracht.

Naam en voornaam lener:

Handtekening, met vermelding "Gelezen en goedgekeurd":

Uitleenovereenkomst GoPro in kader van pilootstudie hoffelijkheidslichten

Betrokken partijen

Voorliggend samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten tussen:

VIAS institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles. +32 2 244 15 11, info@vias.be, www.vias.be, BTW/TVA BE 0432.570.411.

Voortaan naar verwezen als 'uitlener'

Brandweervrijwilliger <naam en voornaam>, verbonden aan <naam hulpverleningszone en kazerne >

Voortaan naar verwezen als 'lener'.

Beide partijen verbinden zich tot het uitvoeren van een pilootproject omtrent het implementeren van hoffelijkheidslichten op persoonswagens van vrijwilligers brandweer en civiele bescherming.

Uitleenvoorwaarden

1. Uitgeleende zaken

Deze overeenkomst heeft betrekking op de uitleen van een GoPro camera (voortaan 'materiaal'). Dit materiaal verkeert in goede conditie. Het materiaal blijft ten allen tijde eigendom van de uitlener.

2. Duur van de overeenkomst

De lener leent het materiaal van de uitlener voor de periode van <datum> tot <datum> .

3. Levering en retour

De uitlener draagt zelf zorg voor het leveren het materiaal bij de lener. Bij beëindiging van de overeenkomst zorgt de uitlener dat hij het materiaal weer ophaalt bij de lener. Indien de lener het materiaal nooit inlevert, zal er een boete van 372,00 euro opgelegd worden.

4. Staat van het materiaal

De lener is verplicht bij de levering van het materiaal deze grondig te inspecteren op gebreken dan wel het verwachtingspatroon ervan. Als er iets niet in orde mocht zijn, dient de lener de uitlener terstond op de hoogte te brengen. Als de lener niet uiterlijk binnen 24 uur na de dag van de levering de uitlener wijst op de gebreken, wordt door lener ingestemd met de staat van het materiaal.

5. Verplichtingen lener

De lener is verplicht om het geleende materiaal:

- Overeenkomstig de bedienings- en overige voorschriften o.a. ten aanzien van toezicht, die aan lener bij aflevering van de goederen zijn medegedeeld en/of overhandigd, te behandelen
- Geen veranderingen aan het materiaal aan te brengen
- De verleiener ten allen tijde toegang tot het materiaal te verschaffen
- Niet te doen aan onderverhuur en beschikbaarstelling aan derden

6. Omgang

De lener draagt zorg voor het volgende:

- De voor het materiaal benodigde goedkeuringen (zoals de informerende brief)
- De opslag van het materiaal

7. Onderhoud en reparatie

Indien reparaties noodzakelijk zijn ten gevolge van onvakkundige behandeling, reparaties door toedoen van derden, het gebruik van ongeschikte accessoires, of enig andere oorzaak niet als normale slijtage kan worden beschouwd, dan worden de kosten daarvan afzonderlijk en extra aan de lener in rekening gebracht.

Naam en voornaam lener:

Handtekening, met vermelding "Gelezen en goedgekeurd":

