

## Brandweerlui voelen zich veiliger dankzij hoffelijkheidslicht

*Ze winnen er echter nauwelijks tijd door om in de kazerne te geraken*

***Vias institute heeft gedurende 8 maanden een pilootproject uitgevoerd waarbij 20 vrijwillige brandweerlui de effectiviteit van hoffelijkheidslichten hebben getest. Dat zijn groene knipperlichten die goed zichtbaar op het dashboard geplaatst worden wanneer de vrijwilligers op weg zijn naar de kazerne. De resultaten van dit onderzoek zijn over het algemeen positief, vooral omdat brandweerlui zich veiliger voelen. Andere weggebruikers herkennen hun voertuigen sneller en zijn sneller bereid om hen voorrang te verlenen. Het nadeel is dat zowel brandweerlui als de andere weggebruikers soms de verkeersregels overtreden, wat natuurlijk nog steeds verboden is. Het is aan de volgende regering om te beslissen of deze hoffelijkheidslichten aan de wegcode worden toegevoegd. Indien dat zo is, moet ook nog bepaald worden wie ze mag gebruiken en onder welke omstandigheden.***

Dit pilootproject kwam tot stand nadat er een wetsvoorstel was ingediend in de Kamer om vrijwillige brandweerlieden die dringend worden opgeroepen naar de brandweerkazerne toestemming te geven om zogenaamde hoffelijkheidslichten te gebruiken. Deze groene knipperlichten moeten hun auto's herkenbaarder maken in het verkeer en andere weggebruikers uitnodigen om hen gemakkelijker doorgang of voorrang te verlenen. Daarbij krijgen zij geen privileges om de wet te overtreden. Dergelijke lichten worden al gebruikt in Groot-Brittannië voor bepaalde artsen en in Quebec voor vrijwillige brandweerlieden.

20 vrijwillige brandweerlui hebben deelgenomen aan dit pilootproject. Hun voertuig werd voorzien van een 'zwarte doos', groene hoffelijkheidslichten en een dashcam. Ze werden elke maand geïnterviewd aan de hand van een korte vragenlijst.



### Resultaten van het proefproject

*Herkenbaar zorgt voor groter gevoel van veiligheid*

Een meerderheid van de deelnemende brandweerlui geeft aan dat ze door de knipperlichten beter herkenbaar zijn voor andere weggebruikers. Deze herkenbaarheid zorgt ervoor dat ze meer ontspannen achter het stuur zitten.

De hoffelijke reacties van de andere weggebruikers zorgen er voor dat de vrijwillige brandweelrui vlotter kunnen rijden, waardoor ze zich veiliger voelen. Als gevolg daarvan komen ze minder gespannen aan bij de brandweerkazerne, wat hun voorbereiding voor hun interventie ten goede komt.

### *Bijna geen tijdswinst*

Over het algemeen kwamen brandweelrui iets sneller aan bij de brandweerkazerne wanneer ze het groene knipperlicht gebruikten. De tijdsbesparing was met gemiddeld 6 seconden verwaarloosbaar klein.

Hoewel elke seconde in een noodsituatie het verschil kan maken, gaven de deelnemers aan dat voor hen de gevoelens van veiligheid en zichtbaarheid belangrijker zijn. Wat betreft de toegevoegde waarde van het hoffelijkheidslicht rangschikken de deelnemers veiligheid op de eerste plaats, herkenbaarheid op de tweede en tijdsbesparing op de derde plaats.

### *Inbreuken langs beide kanten*

Hoewel de deelnemers zich over het algemeen veiliger voelden achter het stuur met de hoffelijkheidslichten, gaven ze toch aan dat zowel zichzelf als de andere weggebruikers soms de verkeersregels overtreden. Dit wordt bevestigd door de analyse van de camerabeelden.

De vrijwillige brandweelrui op hun beurt gaven aan dat ze die overtredingen soms begaan om problematische situaties te vermijden.

De brandweelrui zijn zich bewust van de gevaren die aan deze verkeersovertredingen verbonden zijn. Ze vragen daarom om hen bepaalde privileges te geven. Het gaat dan onder andere over het mogen rijden op overrijdbare beddingen (vb busbanen) of toestemming krijgen om een volle witte lijn te negeren.

## **Conclusie**

Met de nodige voorzichtigheid kunnen er positieve conclusies getrokken worden uit dit pilootproject. Er moet echter rekening gehouden worden met een aantal factoren om dit effectief om te zetten in wetgeving en dus toe te passen in de praktijk. Het is immers waarschijnlijk dat andere beroepen dan brandweelrui zullen vragen om gebruik te kunnen maken van het hoffelijkheidslicht. Welke criteria zullen worden gebruikt om te bepalen wie er recht op heeft? Als de wetgever beslist om hen privileges toe te kennen, welke zullen dat dan zijn? Aan welke technische normen moeten zwaailichten voldoen? Waar en hoe worden ze aan de auto bevestigd? Hoe zal misbruik van deze lichten gecontroleerd worden?

Het is belangrijk om het intrinsieke doel van deze hoffelijkheidslichten te benadrukken, namelijk om de doorgang van vrijwillige brandweelrui te vergemakkelijken. Het is niet de bedoeling dat zij of andere weggebruikers meer overtredingen begaan door de aanwezigheid van deze lichten. Voor vrijwillige brandweelrui is het altijd beter om een paar seconden later aan te komen, dan een ongeval te riskeren.

*Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit: "Hulpverleners oefenen een belangrijke functie uit ten dienste van onze samenleving. Het is onze plicht hun werk te faciliteren en de veiligheid van alle weggebruikers te verzekeren. Om levens te redden en om mensen te beschermen. De studie en het proefproject van de FOD Mobiliteit en VIAS inzake het hoffelijkheidslicht leveren interessante resultaten op. Vrijwilligers bij de brandweer die het hoffelijkheidslicht gebruiken zijn beter herkenbaar. Er zijn daarentegen nog vragen in verband met het rijgedrag van andere bestuurders of de toepassingsvoorwaarden van het hoffelijkheidslicht, met impact op de verkeersveiligheid. Daarom is verder onderzoek aangewezen zodat we de juiste beslissing kunnen nemen, rekening houdend met alle factoren. En dat doen wij onder andere met een gemoderniseerde en meer duidelijke Wegcode."*

### Contactpersoon:

Stef Willems: woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44.