DOC 56 **1906/001**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 november 2026

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de valorisatie van de inzet van brandweervrijwilligers door de structurele invoering van hoffelijkheidslichten

(ingediend door de heer Brent Meuleman c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 novembre 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à valoriser l'engagement des pompiers volontaires grâce au déploiement structurel de feux de courtoisie

(déposée par M. Brent Meuleman et consorts)

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
VB	:	*Vlaams Belang*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
PS	:	*Parti Socialiste*
PVDA-PTB	:	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Les Engagés	:	*Les Engagés*
Vooruit	:	*Vooruit*
cd&v	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
Anders.	:	*Anders.*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
ONAFH/INDÉP	:	*Onafhankelijk-Indépendant*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		*Abréviations dans la numérotation des publications:*	
DOC 56 0000/000	*Parlementair document van de 56e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 56 0000/000*	*Document de la 56e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
QRVA	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*	*QRVA*	*Questions et Réponses écrites*
CRIV	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*	*CRIV*	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
CRABV	*Beknopt Verslag*	*CRABV*	*Compte Rendu Analytique*
CRIV	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*	*CRIV*	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN	*Plenum*	*PLEN*	*Séance plénière*
COM	*Commissievergadering*	*COM*	*Réunion de commission*
MOT	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*	*MOT*	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De slagkracht van onze civiele veiligheid rust op de schouders van duizenden vrijwilligers die, vaak vanuit hun thuisomgeving, onmiddellijk paraat staan bij een noodoproep. De overgang van de private sfeer naar de operationele inzet in de kazerne vormt een kritieke schakel in de hulpverleningsketen. Vandaag verplaatsen deze vrijwilligers zich met hun persoonlijk voertuig, waarbij zij voor medeweggebruikers onzichtbaar zijn als hulpverlener. Sommigen maken hun hoedanigheid als brandweervrijwilliger reeds zichtbaar door stickers of autobordjes met het brandweerlogo op hun privéwagen aan te brengen. Dit kenteken is echter niet altijd zichtbaar. Er blijft dus een gebrek aan herkenbaarheid. Dit gebrek leidt niet alleen tot kostbaar tijdverlies, maar ook tot onnodige stress en onveiligheidsgevoelens bij de vrijwilliger.

Naar aanleiding van een eerder ingediend wetsvoorstel waarbij de vraag was een “hoffelijkheidslicht” in te voeren, waarmee vrijwilligers van de brandweer of civiele bescherming op weg naar de kazerne voor een dringende opdracht, zichzelf duidelijk herkenbaar konden maken, heeft het Vias Institute, in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een diepgaand en uniek pilootproject uitgevoerd, waarbij drie belangrijke onderzoeksvragen werden onderzocht.[1] Meer bepaald wat het effect is van hoffelijkheidslichten op de uitruktijden van de deelnemers, wat het effect is van hoffelijkheidslichten op het gedrag van de overige weggebruikers en wat het effect is van hoffelijkheidslichten op de veiligheidsgevoelens van de deelnemers.

Waar critici steeds spreken over een mogelijke verwarring en verwaarloosbare effecten, tonen de reële data een genuanceerd en overwegend positief beeld. Het onderzoek, gebaseerd op 696 ritten, biedt ons de noodzakelijke empirische basis om dit dossier te deblokkeren en te optimaliseren en de hoffelijkheidslichten te implementeren.

De resultaten van Vias onderstrepen dat het gebruik van groene hoffelijkheidslichten een gemiddelde voorspelde tijdswinst van 6,46 seconden per rit genereert. Hoewel dit bescheiden lijkt, kan elke seconde een verschil betekenen bij hoogdringende oproepen en dus levensbedreigende situaties.

[1] Pilootproject: “de haalbaarheid en effecten van hoffelijkheidslichten (groene knipperlichten op het dashboard van privéwagens van vrijwillige brandweerlieden)” in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer, door Vias Institute, VIAS.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L’efficacité de la sécurité civile repose sur les épaules de milliers de volontaires prêts à intervenir immédiatement en cas d’appel d’urgence, souvent à partir de chez eux. Le passage de l’environnement privé à l’engagement opérationnel à la caserne est un maillon critique de la chaîne des secours. À l’heure actuelle, ces volontaires se déplacent avec leurs véhicules personnels, ce qui ne permet pas aux autres usagers de la route de les identifier comme étant des membres des services de secours. Certains signalent déjà leur qualité de pompier volontaire en apposant des autocollants ou des plaques portant le logo des pompiers sur leurs voitures personnelles, mais ce signe distinctif n’est pas toujours visible. Ils restent donc peu reconnaissables, ce qui leur fait perdre un temps précieux, mais génère aussi un stress inutile et un sentiment d’insécurité.

À la suite d’une proposition de loi précédente qui visait à introduire un “feu de courtoisie” 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, l’institut Vias a mené, à la demande du service public fédéral Mobilité et Transports, un projet pilote unique et approfondi[1] portant sur trois grandes questions visant à mesurer l’impact des feux de courtoisie sur les temps de réponse des participants au projet pilote, leurs effets sur le comportement des autres usagers de la route et leurs effets sur le sentiment de sécurité des participants.

Alors que leurs détracteurs évoquent systématiquement un risque de confusion et des effets négligeables, les données réelles dressent un tableau nuancé et globalement positif. Fondée sur 696 trajets, cette étude fournit la base empirique nécessaire pour débloquer et optimiser ce dossier en vue de la mise en place de feux de courtoisie.

Les résultats de cette étude réalisée par Vias indiquent que l’utilisation de feux de courtoisie verts entraîne un gain de temps moyen prévu de 6,46 secondes par trajet. Cela peut paraître modeste, mais chaque seconde peut faire la différence en cas d’appels urgents, et donc lorsque des vies sont en danger.

[1] Projet pilote, réalisé par l’institut VIAS à la demande du SPF Mobilité et Transports, visant à étudier la faisabilité et les effets de l’utilisation de feux de courtoisie (gyrophares verts installés sur les tableaux de bord des véhicules personnels des pompiers volontaires.

Belangrijker nog is de psychologische winst: de herkenbaarheid zorgt voor een rustiger rijstijl en een verhoogd veiligheidsgevoel bij de vrijwilliger. Een hulpverlener die kalm en gefocust in de kazerne aankomt, is beter voorbereid op de eigenlijke interventie. De studie wijst uit dat de veiligheidsgevoelens als grootste meerwaarde worden ervaren.

Ondanks bezorgdheden omtrent de verkeersveiligheid is de evaluatie positief. Het pilootproject toont aan dat de knelpunten niet onoverkomelijk zijn. De implementatie vraagt om een helder juridisch kader en een synergie van flankerende maatregelen. De huidige weigering om hoffelijkheidslichten in te voeren op basis van "verwarring" negeert de wens van de praktijkactoren en de positieve gedragsverandering die een goede sensibilisering teweeg kunnen brengen.

Met dit voorstel van resolutie pleiten wij voor een pragmatische implementatie, waarbij de focus ligt op *dependability* (betrouwbaarheid) en een mentorbenadering naar de weggebruiker toe.

Er valt te benadrukken dat hoffelijkheidslichten geen enkel voorrangsrecht met zich meebrengen.

De wegcode blijft te allen tijde gelden. De hoffelijkheidslichten dienen enkel en alleen om aan de medeweggebruikers te signaleren dat men onderweg is naar de kazerne en dat men rekent op de hoffelijkheid van de andere weggebruikers.

Er wordt dan ook niet geraakt aan de principes. Brandweervrijwilligers die met hun privévoertuig naar de kazerne rijden moeten zich houden aan de verkeersregels en hun voertuig wordt geen prioritair voertuig.

Brent Meuleman (Vooruit)
Niels Tas (Vooruit)
Achraf El Yakhloufi (Vooruit)

Pour le pompier volontaire, le bénéfice psychologique est encore plus important: le fait d'être reconnu lui permet de conduire plus sereinement et renforce son sentiment de sécurité. Un pompier volontaire qui arrive calme et concentré à la caserne est mieux préparé à l'intervention qui l'attend. Selon cette étude, le sentiment de sécurité est perçu comme étant le plus grand bénéfice.

Malgré les inquiétudes liées à la sécurité routière, l'évaluation est positive. Ce projet pilote indique que les obstacles ne sont pas insurmontables. La mise en œuvre du projet précité nécessite un cadre juridique clair et une série de mesures d'accompagnement, et le refus actuel d'adopter les feux de courtoisie au motif qu'ils pourraient semer la "confusion" revient à ignorer le souhait des acteurs de terrain ainsi que les effets positifs qu'une sensibilisation adéquate pourrait avoir sur le comportement.

La présente proposition de résolution plaide en faveur d'une mise en œuvre pragmatique de ce système, axée sur la fiabilité (*dependability*) ainsi que sur une sensibilisation des usagers de la route.

Il y a lieu de souligner que les feux de courtoisie ne confèreront aucune priorité.

Le code de la route restera applicable en toutes circonstances et l'utilisation des feux de courtoisie servira uniquement à signaler aux usagers de la route que leurs utilisateurs se rendent à la caserne et qu'ils comptent sur leur courtoisie.

Les principes ne sont donc pas remis en cause. Les pompiers volontaires qui se rendront à la caserne avec leurs véhicules personnels devront toujours respecter le code de la route, et leurs véhicules ne seront pas considérés comme des véhicules prioritaires.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van volksvertegenwoordigers,

A. overwegende dat brandweervrijwilligers bij een oproep hun persoonlijke voertuig gebruiken om de kazerne te bereiken en zij op dat moment geen enkel duidelijk herkenningsteken bezitten;

B. overwegende dat het pilootproject van Vias Institute aantoont dat hoffelijkheidslichten een positief effect hebben op de uitruktijden, met een gemiddelde winst van 6,46 seconden;

C. overwegende dat er een significante toename is van het veiligheidsgevoel bij de deelnemende brandweervrijwilligers dankzij de signaalfunctie van de groene lichten;

D. overwegende dat de huidige wetgeving het gebruik van groene knipperlichten op de openbare weg verbiedt, wat een structurele uitrol belemmert;

E. overwegende dat het onderzoek van Vias Institute aantoont dat ongewenst gedrag van medeweggebruikers (zoals uitwijken op het trottoir) kan worden vermeden door een krachtige sensibiliseringscampagne;

F. overwegende dat de knelpunten omtrent de verkeersveiligheid niet onoverkomelijk zijn en met flankerende maatregelen tot een verwaarloosbaar niveau kunnen worden beperkt;

G. overwegende dat het essentieel is dat hoffelijkheidslichten nooit de status van een prioritair voertuig verlenen, maar louter dienen als een “uitnodiging tot hoffelijkheid”;

H. overwegende dat het pilootproject van Vias Institute in het geheel overwegend positief was;

Verzoekt de federale regering:

1. het juridisch kader te verankeren en de noodzakelijke wijzigingen door te voeren in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en het koninklijk besluit van 1 december 1975 om het gebruik van groene hoffelijkheidslichten door geregistreerde brandweervrijwilligers legaal te maken;

2. de huidige wettelijke kaders op verschillende vlakken aan te passen en de aanwezigheid van hoffelijkheidslichten op de openbare weg in te schrijven in artikel 28, § 2, 1°, c) van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

La Chambre des représentants,

A. considérant que, lorsqu’ils sont appelés, les pompiers volontaires utilisent leurs véhicules personnels pour se rendre à la caserne, et qu’ils ne sont alors pas clairement identifiables;

B. considérant que, selon le projet pilote réalisé par l’institut VIAS à ce sujet, l’utilisation de feux de courtoisie a un effet positif sur les temps de réponse, et entraîne un gain de temps moyen de 6,46 secondes;

C. considérant que la fonction de signalisation des feux verts a significativement renforcé le sentiment de sécurité des pompiers volontaires qui ont participé à ce projet;

D. considérant que la législation actuelle interdit l’utilisation de gyrophares verts sur la voie publique, et que cette interdiction empêche leur déploiement structurel;

E. considérant que, selon l’étude réalisée par l’institut VIAS, les comportements indésirables des autres usagers de la route (par exemple le fait de rouler sur le trottoir pour libérer le passage) peuvent être évités grâce à une large campagne de sensibilisation;

F. considérant que les obstacles liés à la sécurité routière ne sont pas insurmontables et peuvent être réduits significativement grâce à des mesures d’accompagnement;

G. considérant qu’il est essentiel que les feux de courtoisie ne confèrent en aucun cas le statut de véhicule prioritaire, mais servent uniquement à “inviter à faire preuve de courtoisie”;

H. considérant que le projet pilote de l’institut Vias s’est révélé globalement positif;

Demande au gouvernement fédéral:

1. de créer le cadre juridique nécessaire pour légaliser l’utilisation de feux de courtoisie verts par les pompiers volontaires enregistrés, et d’apporter les modifications requises à cette fin dans les arrêtés royaux du 15 mars 1968 et du 1er décembre 1975;

2. de modifier les cadres légaux actuels sur plusieurs points, d’inscrire l’utilisation de feux de courtoisie sur la voie publique à l’article 28, § 2, 1°, c), de l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules

waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en de omschrijving van een onrechtmatig gebruik van hoffelijkheidslichten toe te voegen 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;

3. een nationale databank op te richten met een centrale registratie van alle gemachtigde gebruikers, gekoppeld aan de alarmcentrales, zodat de politie via een "vergunningscertificaat" misbruik effectief kan handhaven;

4. de strafmaat en het type straf te bepalen bij onrechtmatig of foutief gebruik van hoffelijkheidslichten;

5. de technische normen te optimaliseren en voor te schrijven dat hoffelijkheidslichten vanuit alle richtingen (voor-, achter- en zijkant) zichtbaar moeten zijn om de kans op hoffelijke reacties te maximaliseren en deze bepalingen in te schrijven 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;

6. een grootschalige sensibiliseringscampagne te lanceren en de burger actief te informeren over de betekenis van het groene licht en het belang van een rustige, veilige medewerking van andere weggebruikers, ter voorkoming van verwarring of onacceptabele overtredingen door burgers;

7. de verantwoordelijkheid van de activatie van de lichten aan de brandweervrijwilliger over te laten;

8. te onderzoeken of ook andere hulpverleners kunnen gebruikmaken van deze hoffelijkheidslichten.

6 november 2026

Brent Meuleman (Vooruit)
Niels Tas (Vooruit)
Achraf El Yakhloufi (Vooruit)

automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et de définir l'utilisation illégitime des feux de courtoisie à l'article 29 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

3. de créer une banque de données nationale comprenant un registre central de tous les utilisateurs autorisés, reliée aux centrales d'alarme, afin que la police puisse effectivement identifier les abus éventuels sur la base d'un "certificat d'autorisation";

4. de déterminer le degré de la peine et le type de peine applicables en cas d'utilisation illégitime ou incorrecte des feux de courtoisie;

5. d'optimiser les normes techniques et de prescrire que les feux de courtoisie doivent être visibles sous tous les angles (à l'avant, à l'arrière et sur les côtés) afin de maximiser les chances de réactions courtoises, et d'inscrire ces dispositions dans 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;

6. de mener une campagne de sensibilisation à grande échelle et d'informer activement les citoyens de la signification des feux de courtoisie verts et de l'importance de réactions calmes et sûres de la part des autres usagers de la route pour éviter toute confusion ou infraction inacceptable de la part des citoyens;

7. de confier aux pompiers volontaires la responsabilité de l'activation des feux de courtoisie;

8. de déterminer si d'autres membres des services de secours pourraient également utiliser ces feux de courtoisie.

6 novembre 2026

Centrale drukkerij - Imprimerie centrale