

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING****1. PROBLEEMSTELLING****1) Veiligheidsgordel**

Algemeen wordt aangenomen dat de veiligheidsgordel één van de goedkoopste en eenvoudigste manieren is om het aantal verkeersslachtoffers bij voertuiginzittenden te beperken.

Uit onderzoek blijkt dat veiligheidsgordels de kans op ernstig of dodelijk letsel aanzienlijk verminderen. Het dragen van de gordel is nochtans ook achterin de wagen bijzonder effectief. Door het niet dragen van de gordel achterin zal men de andere inzittenden in gevaar brengen.

Verder blijken gordels nog beter te werken ter voorkoming van dodelijk letsel dan van ernstig letsel. Dit komt doordat een dodelijke afloop in belangrijke mate samenhangt met hoofd-/schedelletsel en met inwendig borstletsel. Juist deze soorten letsel worden door de gordel voorkomen.

Daarnaast zal het effect van veiligheidsgordels mede afhankelijk zijn van de botssnelheid (Evans, 1996). Bij zeer hoge botssnelheden daalt het effect van gordels uiteindelijk naar 0, maar bij lagere snelheden is het effect juist zeer hoog. Om deze reden is het dan ook belangrijk om ook binnen de bebouwde kom de gordel te gebruiken (SWOV, 2006).

Exacte cijfers die het effect van de gordel kwantificeren zijn vrij moeilijk te bepalen. Qua effectiviteit voor het voorkomen van dodelijke slachtoffers blijkt uit meerdere onderzoeken in de Verenigde Staten (onder andere door de National Highway Traffic Safety Administration) op basis van bestaande ongevallen-gegevensbanken dat 45 % een realistisch getal is. Europees onderzoek wijst in de richting van een effectiviteit van 40 % vermindering van dodelijke slachtoffers (Verlaak, 2003). De effectiviteit voor het verminderen van de ernst van de verwondingen wordt op 17 à 25% geschat (SWOV, 2006 en Verlaak, 2003).

Diverse enquêtes en tellingen wijzen uit dat er een verschil bestaat tussen de attitude die men tegenover de gordel aanneemt, en de reële gordeldracht. Dit verschil wordt weerspiegeld door de afwijkende cijfers tussen peiling (zelfverklaard gedrag) en telling (werkelijk gedrag). Daaruit leiden we af dat een aantal niet-dragers overtuigd is van het nut van de gordel, maar dat ze deze attitude niet in werkelijk gedrag omzetten. Bij deze groep is wellicht het makkelijkst winst inzake gordeldracht te boeken.

Zowel binnen de OESO als in de EU wordt het niet dragen van de veiligheidsgordel beschouwd als één van de drie grote verkeersveiligheidsproblemen (naast overdreven en onaangepaste snelheid, en rijden onder invloed van alcohol), waardoor het een prioritaire aanpak verdient.

**2) Kinderbeveiligingsmiddelen**

Onbeschermden kinderen lopen als voertuiginzittenden bij botsingen meer risico dan volwassenen (hoe jonger het kind, hoe groter het risico). De veiligheidsgordel voor volwassenen biedt onvoldoende bescherming voor kinderen die kleiner zijn dan 1m35 en kan zelfs een bijkomend risico betekenen. Pas vanaf 1m50 is de bescherming van de gewone veiligheidsgordel optimaal. Het gebruik van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen is absoluut noodzakelijk voor kinderen tot 1m35 en aangeraden voor kinderen tot 1m50. 1m50

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

is theoretisch de ideale norm die in de praktijk niet realistisch is, aangezien geen enkel kind van deze lengte in de huidig bestaande zitjes past. Daarom hanteert België uit praktisch oogpunt de norm van 1m35, die ook in de Europese richtlijn wordt vermeld (2003/20/EG).

Het effect van kinderbeveiligingsmiddelen blijkt nog hoger te liggen dan dat van autogordels. Kinderbeveiligingsmiddelen verminderen het risico op dodelijk letsel met 50 % en het risico op ernstig letsel met 30% (Brown et al., 2002, en Schoon & Van Kampen, 1992, geciteerd in SWOV, 2006). Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar leeftijd, type of plaats in de auto.

**3) Maatregelen om het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen te verhogen**

Het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen wordt het meest beïnvloed door invoering van een wettelijke gebruiksplicht, en door handhaving in combinatie met communicatie en educatie. Verder is gebleken dat het gordelgebruik van de bestuurder dat van de passagiers beïnvloedt.

Handhaving in de vorm van gerichte acties die 1 tot 4 weken duren kan zeer effectief zijn om het gebruik van gordels en kinderzitjes te verhogen. Om effecten op lange termijn te bekomen, dienen dergelijke acties verschillende keren per jaar te worden herhaald. Veel publiciteit maken rond deze acties is cruciaal om de effecten ervan te optimaliseren. Verder is het belangrijk dat elke vastgestelde overtreding goed wordt opgevolgd, en dat de sancties toepasselijk zijn en in verhouding tot de overtreding (ETSC, 2006 en European Commission, 2004).

Volgens de aanbeveling van de Europese Commissie betreffende handhaving inzake verkeersveiligheid is de kosten-batenverhouding voor handhaving inzake gordelgebruik zeer groot, namelijk 1 op 10 (European Commission, 2004).

**2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË****2.1) Gegevens van verkeersongevallen**

De Belgische ongevallenstatistieken bevatten geen specifieke gegevens over de gordeldracht of het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen (het feit of de inzittenden van een voertuig al dan niet de gordel droegen op het moment van het ongeval, of kinderen in een aangepast kinderbeveiligingsmiddel werden vervoerd, etc). Bepaalde informatie kan mogelijk uit de resultaten van diepteonderzoek van verkeersongevallen bekomen worden.

**2.2) Wetgeving**

De Belgische wegcode regelt het gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen in autovoertuigen, conform de betreffende Europese richtlijnen (91/671/EG en 2003/20/EG).

De algemene regel is dat de bestuurder en de passagiers van auto's die aan het verkeer deelnemen de veiligheidsgordel moeten dragen op de plaatsen die ermee zijn uitgerust (Wegcode art. 35). In artikel 35.2.1. worden de vrijstelling van de verplichting van het gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem bepaald:

1° de bestuurders die achteruit rijden;

2° de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren;

3° de bestuurders en de passagiers van de prioritaire voertuigen, bedoeld in [artikel 37](#), wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;

4° de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties afgeleverd door de Minister bevoegd voor verkeersveiligheid, of zijn gemachtigde, of, indien zij in het buitenland wonen, door de bevoegde instanties van dat land.

De Minister bevoegd voor verkeersveiligheid stelt de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstelling vast.

Het zou interessant zijn om de problematiek van de gegrondheid van deze vrijstellingen dieper te bestuderen.

Vanaf 1 september 2006 moeten kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm in auto's altijd worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Op de zitplaatsen achterin die niet zijn uitgerust met een veiligheidsgordel mogen geen kinderen worden vervoerd van minder dan 3 jaar. Op de zitplaatsen voorin die niet zijn uitgerust met een veiligheidsgordel mogen geen kinderen worden vervoerd van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm. Deze nieuwe regels komen overeen met de Europese richtlijn 2003/20/EG.

Er geldt slechts een beperkt aantal uitzonderingen. (Koninklijk besluit van 22 augustus 2006 en ministerieel besluit van 22 augustus 2006).

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING

De algemene regel is niet van toepassing in:

- taxi's
- voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen, de bestuurder niet meegerekend
- autobussen en autocars

In deze voertuigen moeten alle passagiers de veiligheidsgordel dragen op de plaatsen die ermee zijn uitgerust.

In taxi's (waar geen kinderbeveiligingssysteem aanwezig is) moeten kinderen kleiner dan 1,35m achterin worden vervoerd.

Er bestaan ook uitzonderingen op de algemene regel, in personenauto's en lichte vrachtauto's:

1. Wanneer het niet mogelijk is om achterin een derde kinderbeveiligingssysteem te installeren, omdat er al twee andere in gebruik zijn:

- Een 3e kind van 3 jaar of ouder (en kleiner dan 1,35m) mag achterin worden vervoerd, zonder kinderbeveiligingssysteem, indien het de veiligheidsgordel draagt. Indien het kind voorin zit, moet het in een kinderbeveiligingssysteem worden vastgemaakt.

- Een 3e kind onder de 3 jaar mag achterin worden vervoerd, zonder kinderbeveiligingssysteem, indien het de veiligheidsgordel draagt. Opgelet: deze mogelijkheid wordt geschrapt vanaf 9 mei 2008. Na deze datum moet het kind verplicht voorin in een kinderbeveiligingssysteem worden vastgemaakt.

2. In geval van incidenteel vervoer over een korte afstand, voor kinderen die niet door de ouders worden vervoerd: wanneer er geen of onvoldoende kinderbeveiligingssystemen beschikbaar zijn in de wagen mogen kinderen van 3 jaar en ouder achterin zonder kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd. Ze moeten dan de veiligheidsgordel dragen.

Opgelet: deze uitzondering geldt dus niet voor kinderen die door hun ouders worden vervoerd. Voor de eigen kinderen van de bestuurder geldt de algemene regel: kinderbeveiligingssysteem verplicht indien ze kleiner zijn dan 1,35m.

Wat betreft de uitrusting van voertuigen moeten alle nieuwe autocars die sedert 31 maart 2003 in België ingeschreven zijn, op iedere zitplaats uitgerust zijn met veiligheidsgordels en moet iedere zitplaats voorzien zijn van een pictogram dat herinnert aan de verplichte gordeldracht.

### Opmerkingen

- De huidige wetgeving bevat een aantal vage omschrijvingen: wat wordt precies bedoeld met "occasioneel gebruik" en "korte afstand"?
- Een aantal zaken is moeilijk in de praktijk te controleren; bijvoorbeeld "occasioneel gebruik", "korte afstand", "**geschikt** kinderzitje" en bepaalde "uitzonderingen" (hoe kan men weten of het kind occasioneel wordt vervoerd en over welke afstand dat gebeurt, hoe kan men de precieze lengte van een kind op het terrein bepalen, wordt het kind al dan niet door een ouder vervoerd, wat met nieuw samengestelde gezinnen etc.).
- In feite bestaan er zeer weinig echte medische tegenindicaties tegen het gebruik van de gordel. Daarentegen is het vrij gemakkelijk om aan een medisch getuigschrift te geraken.
- Ook het probleem van de "aansprakelijkheid" is nog niet opgelost. De bestuurder blijft aansprakelijk indien de kinderen (tot 18 jaar) kleiner zijn dan 1m35. Ze moeten dan op een correcte manier en in een aangepast kinderzitje vervoerd worden. Het probleem stelt

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

zich echter wanneer het kind jonger is dan 16 jaar en groter dan 1m35. Op dit moment moet hij de gordel dragen maar is er een probleem aangaande de aansprakelijkheid.

- Daarenboven staan er fouten in de tekst van het KB van 22/08/2006 (BS 25/08/2006). Zo vermeldt de Franstalige tekst van het KB dat de uitzonderingen gelden “dans des véhicules affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes”, in het Nederlands is dit “met een maximale toegelaten massa van *ten hoogste* 3,5 ton” (art. 2, 3° en art. 5 - BS 25/08/2006 p. 42354-42356). Een praktische controle van de wetgevende teksten door politiediensten is aangewezen.
- De Europese homologatienormen (UN-ECE R44/03 en R44/04) en de Europese richtlijn voor het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen (2003/20/EG) hanteren niet dezelfde maatstaven voor de indeling van de beveiligingsmiddelen in klassen: in de Europese homologatienormen wordt “gewichtsklasse” als maatstaf genomen, terwijl de Europese richtlijn en dus ook de Belgische wetgeving “lengte” en “leeftijd” als maatstaf nemen voor het gebruik. De maatstaven zouden op elkaar afgestemd moeten worden zodat niet telkens opnieuw een omrekening dient te gebeuren tussen lengte, leeftijd en gewichtsklassen.
- De werkgroep betreurt het feit dat het niet dragen van de gordel in de nieuwe verkeerswet beschouwd wordt als een overtreding van 1<sup>ste</sup> graad, ondanks het feit dat er in het vorige dossier gordeldracht (Federale Commissie 2004 & 2005) gepleit werd om deze inbreuk te beschouwen als een overtreding van 2<sup>de</sup> graad. Wanneer de gordel achterin niet gedragen wordt, brengt men immers niet enkel zichzelf maar ook de andere passagiers, zowel voorin als achterin, in gevaar. Volgens de logica van de nieuwe verkeerswet worden overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen beschouwd als overtredingen van de 2<sup>e</sup> graad.

### **2.3) Sociaal draagvlak - attitudes**

Eind 2003, begin 2004 voerde het BIVV een grootschalige opiniepeiling uit waarin gepeild werd naar de meningen van de Belgische autobestuurders over de grote verkeersveiligheidsthema's. Om de evolutie van de attitudes van de bestuurders in de loop der tijd op te volgen zal het BIVV deze meting vanaf nu om de drie jaar uitvoeren. Voor dit onderzoek werden 1063 bestuurders op hun thuisadres ondervraagd over vier belangrijke verkeersveiligheidsthema's, waaronder het gebruik van de gordel en van kinderbeveiligingsmiddelen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

Uit de attitudemeting 2003-2004<sup>1</sup> kwamen de volgende resultaten naar voren:

- **Gordeldracht**

Zelfgerapporteerde gordeldracht

Bestuurder	Proportie (%)	
nooit	5,5	
zelden	8,0	
vaak	23,9	
altijd	62,7	86,6
Passagier_vorin	Proportie (%)	
nooit	5,5	
zelden	6,6	
vaak	20,1	
altijd	67,8	87,9
Passagier_achterin	Proportie (%)	
nooit	26,3	
zelden	16,2	
vaak	16,7	
altijd	40,9	57,6

De zelfgerapporteerde gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin loopt ongeveer gelijk. Deze percentages liggen zoals verwacht in de buurt van de zelfgerapporteerde gordeldracht volgens de laatste Sartre-enquête (2002).

De zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin ligt veel lager.

- **Beveiliging van kinderen**

Van alle respondenten beweert 48,9 procent nooit kinderen onder de twaalf jaar te vervoeren. Van zij die dat wel doen, antwoordt 75,7 procent altijd kinderen onder de twaalf jaar achterin te beveiligen. Een bijkomende 14,9 procent beweert kinderen achterin "vaak" de gordel om te doen.

Frequentie waarmee respondenten die ooit kinderen vervoeren die kinderen beveiligen

Beveiligen kinderen	Proportie (%)	
Nooit	3,4	
zelden	6,0	
vaak	14,9	
altijd	75,7	90,6

Dit resultaat ligt in de lijn van de verwachting dat we een percentage altijd-antwoorden in de buurt van de 80 procent zouden bekommen, zoals in de recentste Sartre-enquête.

- **Subjectieve pakkans**

Op de vraag "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder en de passagiers hun veiligheidsgordel dragen?" antwoordt 57,7 procent dat deze kans klein tot zeer klein is. Deze resultaten liggen iets lager dan de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol.

<sup>1</sup> Er heeft reeds een tweede attitudemeting plaatsgevonden in 2006 maar de resultaten zijn nog niet geanalyseerd op het moment dat dit document opgemaakt werd. (Zodra de resultaten bekend zijn, zullen ze in dit verslag worden geïntegreerd).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

Subjectieve pakkans gordeldracht

Subjectieve pakkans	Proportie (%)	
Heel_weinig	20,8	57,7
Weinig	36,9	
Gemiddeld	27,1	
Groot	13,1	
Zeer_groot	2,0	

- Subjectieve straffkans**

Subjectieve kans op straf indien gepakt voor niet dragen van gordel

Kans straf gepakt gordel	Proportie (%)	
Heel_weinig	12,5	34,1
Weinig	21,6	
Gemiddeld	31,5	
Groot	24,3	
Zeer_groot	10,0	34,3

Slechts 34,3 procent van de respondenten vindt de kans op straf na het gepakt worden voor het niet dragen van de gordel groot of zeer groot. Mogelijks houden respondenten er rekening mee dat de politie bepaalde overtredingen door de vingers ziet. In sommige gevallen komt men er vanaf met een waarschuwing van de controlerende agent en krijgt men daarom nog geen boete.

- Ooit gecontroleerd of beboet**

	Proportie (%)
Ooit gecontroleerd	12,5
Ooit beboet	5,8

Waar 24,1 procent van de bestuurders ooit gecontroleerd werd voor rijden onder invloed van alcohol, beweert slechts 12,5 procent ooit gecontroleerd geweest te zijn voor het niet dragen van de gordel.

Bij het interpreteren van dit cijfer dient men wel rekening te houden met het feit dat een controle voor gordeldracht niet zo gemakkelijk door de bestuurder kan vastgesteld worden als bijvoorbeeld controles voor rijden onder invloed. Zo worden bestuurders die wel hun gordel dragen naar aanleiding van routinecontroles soms ook op gordeldracht gecontroleerd, maar die bestuurders worden daarover meestal niet ingelicht. Men zou zelfs kunnen redeneren dat men meestal slechts kan weten of men op gordeldracht is gecontroleerd geweest indien de controle negatief was, of indien men met andere woorden door een agent opmerkzaam is gemaakt op het feit dat men de gordel niet droeg.

Omwille van de slechte zichtbaarheid van controles op gordeldracht achten we het daarom dan ook voorzichtiger om uit de zelfgerapporteerde gegevens over de controles voor gordeldracht geen verdere besluiten te trekken.

- Conclusie**

Uit de resultaten van de attitudemeting betreffende het gebruik van de gordel en kinderbeveiligingsmiddelen blijkt dat 86,6 % van de bestuurders, 87,9 % van de passagiers

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

voarin en 57,6 % van de passagiers achterin verklaren de gordel vaak tot altijd te dragen. 90,6 % beweert vaak tot altijd kinderen te beveiligen. Uit het werkelijke gedrag van de weggebruikers blijkt echter dat men deze resultaten echter niet te optimistisch mag interpreteren (zie 2.3).

Een typische vaststelling binnen enquêteonderzoek is immers dat zelfgerapporteerde gegevens voor sociaal onwenselijke gedragingen vrijwel steeds een overschatting opleveren in vergelijking met geobserveerde gegevens. Indien we hiermee rekening houden, kunnen we er vanuit gaan dat de attitudemetingen voorzichtig kunnen opgevat worden als de bovengrens van wat in gedragsmetingen haalbaar is.

Aangezien de attitudemeting 2003-2004 slechts de eerste is van een reeks kunnen uit deze resultaten uiteraard nog geen conclusies getrokken worden over de evolutie van de attitudes in de loop der tijd.

### **2.4a) Gedrag van de weggebruikers**

In 2001 formuleerde de Staten-Generaal volgende doelstellingen voor geobserveerd gedrag inzake gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen:

% geobserveerd gedrag	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bestuurder	56	58	61	63	66	71	76	81	86
Passagier voorin	58	60	63	65	68	73	78	83	88
Passagier achterin	45	47	50	52	55	60	65	70	75
Beveiligde kinderen	71	75	80	87	95				
Correct beveiligde kinderen	40	55	70	85	95				

In 2002 ontwikkelde het BIVV een methodologie om de gordeldracht te meten bij de inzittenden voorin in personenwagens. De eerste gedragsmetingen inzake gordeldracht werden uitgevoerd in mei 2003, en worden sindsdien jaarlijks herhaald.

De resultaten van deze metingen zijn de volgende:

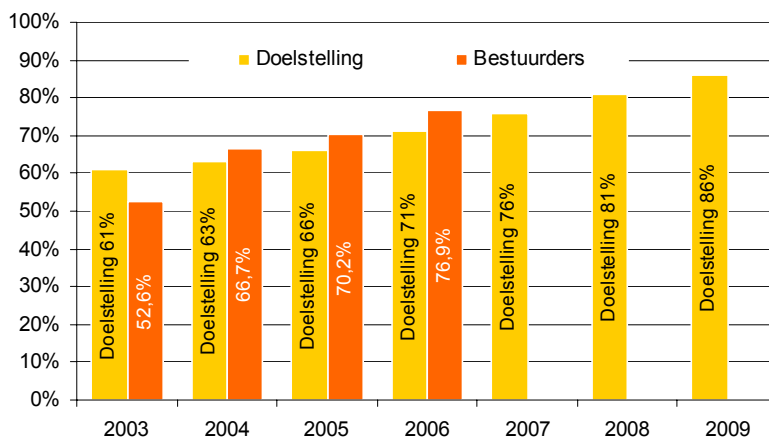
Gordeldracht auto-inzittenden voorin

%	2003	2004	2005	2006	Doelstelling 2006	Evolutie 2006/2003 (%)
Bestuurders	52,6	66,7	70,2	76,9	71,0	46,2%
mannen	48,2	64,5	69,7	75,1		55,8%
vrouwen	64,7	71,5	71,8	81,5		26,0%
Passagiers voorin	65,2	65,7	68,1	72,5	73,0	11,2%
mannen	57,9	49,1	57,4	64,9		12,1%
vrouwen	69	75,8	75,2	75,9		10,0%
Totaal voorin	56,6	66,3	69,5	75,3		33,0%

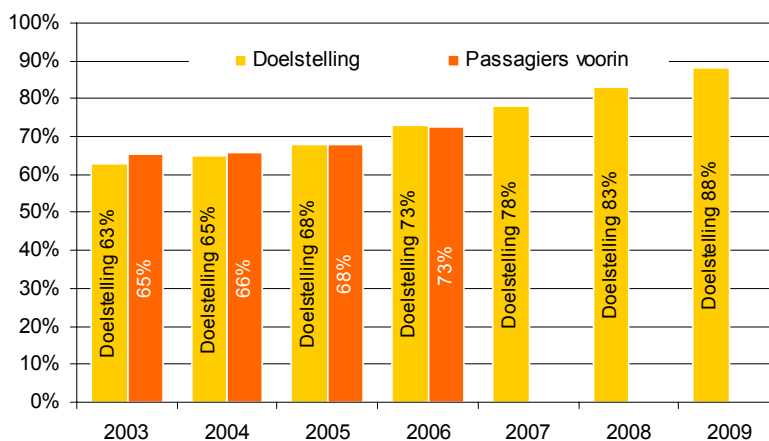
Gordeldracht bestuurders – Evolutie 2003-2006



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**



Gordeldracht passagiers voorin – Evolutie 2003-2006



De gordeldracht bij bestuurders is in de periode 2003-2006 sterk gestegen (+46,2%). De stijging van de gordeldracht het sterkst bij mannelijke bestuurders (+55,8%). Bij vrouwelijke bestuurders bedraagt ze +26,0%.

De gordeldracht voorin de auto ligt voor alle groepen voor het eerst boven de 75%, met uitzondering van de mannelijke passagiers (64,9%). Bij de bestuurders wordt de doelstelling van de Staten-Generaal voor 2006 ruim gehaald, bij de passagiers voorin wordt deze nagenoeg behaald.

De gordeldracht gaat bij alle snelheidsregimes in stijgende lijn, behalve bij passagiers voorin op 90 km/u-wegen. Ze blijft echter het laagst bij 30 en 50 km/u en het hoogst bij 120 km/u (zie bijlage III).

De Staten-generaal van de verkeersveiligheid had ook doelstellingen geformuleerd voor de verbetering van de gordeldracht achterin. Ondanks deze doelstellingen zijn er geen metingen gebeurd waardoor het niet mogelijk is na te gaan of de doelstellingen al dan niet bereikt zijn.

Ook over het correct vervoeren van kinderen bestaan onvoldoende gegevens. De enige gegevens waarover we beschikken zijn een recent rapport van het Steunpunt Verkeersveiligheid en een beperkt onderzoek door Touring.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

In 2006 verscheen een rapport 'Gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen in de wagen' van L. Vesentini en B. Willems van het Steunpunt Verkeersveiligheid. Dit onderzoek beperkte zich tot Vlaanderen. Er werden op 30 verschillende locaties (deels bij scholen en deels bij recreatiegebieden) 780 auto's geobserveerd die in totaal 1376 kinderen bevatten. Bij de observatie is genoteerd of kinderen beveiligd worden vervoerd en zo ja, met welk type beveiligingsmiddel. Eveneens heeft men gekeken of de schoudergordel van het kind onder de arm of achter de rug is geplaatst. Ook de positie van het kind in de wagen (voarin of achterin) is vastgesteld. Vervolgens is ook de gordeldracht van de bestuurder geobserveerd. Tot slot, na/tijdens het observeren, is de bestuurder aangesproken en gevraagd naar de leeftijd, lengte en gewicht van het kind en naar de duur van de rit.

De voornaamste conclusies zijn dat:

- kinderen meer beveiligd worden indien de bestuurder ook beveiligd is, de rit minder dan een uur lang is, de kinderen jonger zijn, de kinderen voorin zitten, naar een recreatiegebied gereden wordt en indien er minder dan 5 kinderen in de auto zitten
- bijna 37% van de kinderen tussen 0 en 12 jaar wordt los in de wagen vervoerd
- meer dan de helft van de kinderen die wel beveiligd zijn, wordt met een ongeschikt beveiligingsmiddel vervoerd

Touring<sup>2</sup> organiseerde in 2003, via de wegenwachters, een enquête. De enquête gebeurde op basis van wat de wegenwachters vaststelden: 1803 kinderen werden vervoerd waarvan 1573 achterin en 230 voorin. Ze concludeerden dat 1 op 2 kinderen niet vast geklikt vervoerd wordt in de wagen. Een tweede vaststelling was het gegeven dat hoe meer kinderen er mee rijden, hoe minder de veiligheidsgordel gedragen wordt. Een derde conclusie was dat van alle chauffeurs die de gordel dragen er toch 32% van de vervoerde kinderen niet vast zat. Bij bestuurders die geen gordel dragen stelde men vast dat eveneens 4 op de 5 kinderen niet vastgemaakt werden.

Ten slotte concludeerde men uit de enquête dat kinderen het minst vastgemaakt worden binnen de bebouwde kom.

**Besluit**

- Specifieke aandacht is nodig voor mannelijke passagiers voorin, en 30 en 50 km/u-wegen. Daarnaast is er nood aan aandacht voor het vastklikken van kinderen.
- Meer gegevens over de gordeldracht achterin en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen zijn nodig om eventuele maatregelen op af te stemmen.

**2.4b) Vergelijking vastgesteld gedrag in België – rest van Europa**

Ondanks de recente vooruitgang scoort België nog steeds middelmatig in Europees verband. Volgens cijfers van de ETSC voor 2004 varieert het draagpercentage binnen Europa tussen 59 en 96% voorin de wagen, en 21 en 90% achterin (ETSC, 2006b). In 13 van de 25 EU-lidstaten bedraagt de gordeldracht voorin de auto meer dan 80%. In de directe buurlanden liggen de percentages rond 90% of meer.

<sup>2</sup> Persbericht, Touring enquête: gordeldracht bij kinderen. 1 op 2 kinderen potentieel verkeersslachtoffer. Brussel, 2 september 2003.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

Gordeldracht in de Europese Unie. Gegevens voor 2004, tenzij anders vermeld (ETSC, 2006b).

Country	Wearing rate, front seats (%)	Wearing rate, rear seats (%)
Austria	77	56
Belgium	66	not available
Cyprus	n/a	n/a
Czech Republic	75	n/a
Denmark	84	63
Estonia	75	21
Finland	89	80
France	97	68
Germany	94	90
Greece	40 (2003)	15 (2003)
Hungary	59	20 (2003)
Ireland	85 (2003)	46 (adults, 2003)
Italy	n/a	n/a
Latvia	n/a	n/a
Lithuania	n/a	n/a
Luxembourg	88	72
Malta	95	43
Netherlands	86 (2003)	63 (2003)
Poland	71	49
Portugal	88	25
Slovakia	n/a	n/a
Slovenia	81	40
Spain	86 (2003)	42 (2003)
Sweden	92	79
UK	93	83

### **2.5) Handhavingsbeleid door de politiediensten**

Statistieken over de controle-activiteiten inzake gordeldracht door de politiediensten zijn voorlopig nog niet beschikbaar als beleidsindicator. Dit aspect wordt daarom doorgeschoven naar de WG Statistiek.

Als **doelstelling** werd vooropgesteld om tegen 2005 jaarlijks 500.000 voertuigen specifiek op gordeldracht en kinderzitjes te controleren. De Staten-Generaal formuleerde deze doelstelling uitgaande van het aantal autovoertuigen (ca. 5 miljoen) en van de stelling dat jaarlijks één op tien voertuigen moet worden gecontroleerd om een effect te hebben op het gedrag.

Het probleem van deze doelstelling is dat ze niet geverifieerd kan worden. De doelstelling om 500.000 voertuigen te controleren is weinig aangezien gordelcontrole tot de dagelijkse werking van de politiediensten behoort. Daarom stelt de werkgroep voor om de doelstelling aan te passen naar het controleren van 1 op 3 voertuigen per jaar.

Opmerking: de Europese Commissie beveelt aan om minstens 3 maal per jaar een handhavingsactie inzake gordelgebruik te organiseren, waarbij elke actie minimum 2 weken duurt. De acties moeten vooral gebeuren op plaatsen met een verhoogd risico op ongevallen. Ze dienen intensief te zijn, zeer zichtbaar en er dient veel publiciteit rond te worden gemaakt (European Commission 2004; ETSC 2006).

### **2.6) Sensibilisatieacties door de politiediensten**

Gegevens federale politie: preventieve activiteiten en educatieve activiteiten aan de scholen en met de tuimelwagen.

Uit het activiteitenverslag van de federale politie (2005) blijkt het volgende:

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

<i>Gebruik tuimelwagen</i>	2003	2004	2005
Aantal acties		207	242
Aantal dagen	345	397	435
Aantal deelnemers	101.744	139.082	129.595

<i>Controles veiligheidsvoorschriften</i>	2003	2004	2005
Aantal manuren controle door WPR	10.528	11.209	4.908
Aantal manuren gericht toezicht tijdens permanenties		23.286	45.358

<i>Aantal vaststellingen gordel &amp; kinderzitjes</i>	2003	2004	2005
Processen verbaal	11.360	3.659	2.702
Onmiddellijke inningen	20.733	24.823	22.591

De lokale politie beschikt over gegevens maar op lokaal niveau en dus niet gecentraliseerd. We namen contact op met CGL en DSB om na te vragen in welke mate er gecentraliseerde gegevens beschikbaar zijn over de activiteiten van de politiezones. Uit de bevraging bleek dat DSB geen informatie ter beschikking heeft en dat CGL voor 2006 slechts een beperkt aantal actieplannen verkeer in haar bezit heeft en er geen conclusies getrokken kunnen worden voor wat betreft de activiteiten gordeldracht.

Het ontbreekt de lokale politie aan mogelijkheden om gegevens over te maken aan een centraal orgaan. Er bestaat echter wel een nood voor dergelijke applicatie om de gegevens te vatten en feedback te krijgen zodat zij kunnen evalueren en bijsturen.

## **2.7) Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid**

Inbreuken op het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen zijn overtredingen van de 1<sup>e</sup> graad en worden bestraft met een boete van 55 tot 1375 euro. Een verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar is mogelijk bij herhaling na 3 veroordelingen. Een onmiddellijke inning van 50 euro of een minnelijke schikking van 60 euro kan worden toegepast (Verkeerswet van 20 juli 2005 en koninklijke besluiten van 30 september 2005).

Met de nieuwe procedures die samen met de nieuwe verkeerswet van kracht werden, wordt het systeem van de onmiddellijke inningen veralgemeend.

We hebben bij Justitie nagevraagd hoeveel minnelijke schikkingen er voorgesteld werden door het parket en welke straffen er uitgesproken zijn door de politierechters voor de jaren 2004, 2005 en 2006. Tot op heden beschikken we niet over meer informatie. Justitie beschikt niet over het aantal onmiddellijke inningen.

## **2.8) Informatie en sensibilisatie**

De Staten-Generaal vermeldde 3 prioritaire aanbevelingen inzake informatie en sensibilisatie. Deze werden in de periode 2002-2006 grotendeels gerealiseerd.

1) *Uitwerken van een grootschalige aanmoedigingscampagne met beloningselement voor gordel dragers en declinatie naar kleinere entiteiten (scholen, bedrijven,...) via handleiding.*

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

Grootschalige aanmoedigingscampagnes werden jaarlijks gerealiseerd sinds 2002. Vanaf 2003 werden de campagnes 2x per jaar georganiseerd, en vanaf 2005 werd daarbij gebruik gemaakt van een beloningselement (Gordeldier). In 2005 werden er om en bij de 350.000 gordeldiertjes verspreid naar politiediensten en scholen. Voor 2006 wordt een zelfde verspreidingsaantal verwacht.

Er werd materiaal ontwikkeld naar de scholen toe, maar een specifieke handleiding voor declinatie van dergelijke actie naar kleine entiteiten werd niet uitgewerkt. Via het project Ikbenvoor worden sinds 2005 lokale verkeersacties aangemoedigd en worden algemene tips gegeven voor het organiseren ervan.

*2) Uitwerken van “enhanced enforcement” campagnes inzake veiligheidsgordel, en handleiding (“best practice”) waarmee dergelijke acties kunnen worden overgenomen in kleinere entiteiten*

Bij alle campagnes die sinds 2002 werden georganiseerd, werden de politiediensten expliciet om hun medewerking gevraagd (uitvoeren van controles + distributie van sensibilisatiemateriaal en eventueel beloningselement). De politiediensten gingen hierop in, in het kader van de zonale veiligheidsplannen. Er zijn evenwel geen gecentraliseerde gegevens beschikbaar over de inspanningen gedurende de campagneperiode die op lokaal vlak werden gerealiseerd.

*3) Goed gebruik kinderzitjes stimuleren door educatieve acties volgens principe van gerichte marketing, opstarten van “child passenger safety teams” (principe van directe voorlichting), creatie van een informatieve website over kinderzitjes.*

Sinds 2002 is de Cel Educatie met een BIVV-stand systematisch aanwezig op beurzen voor jonge ouders (directe voorlichting). (6 salons: 2 in Brussel, 1 in Luik, 1 in Antwerpen, 1 in Charleroi en 1 in Gent).

Sinds 2002 wordt Kind en Gezin / ONE, kinderartsen, verkopers van kinderzitjes etc betrokken bij de distributie van sensibilisatiemateriaal (brochures). In diverse verenigingen wordt ook directe voorlichting gegeven. Gecentraliseerde informatie over deze inspanningen is echter niet beschikbaar.

Ook via de Roze Doos wordt 95% van de jonge ouders bereikt.

Sinds 2005 biedt de educatieve website [www.gordeldier.be](http://www.gordeldier.be) informatie op maat van kinderen. Informatie voor ouders wordt aangeboden op de websites [www.bivv.be](http://www.bivv.be) en [www.ikbenvoor.be](http://www.ikbenvoor.be). Sinds 2006 staat een FAQ-rubriek over kinderbeveiligingsmiddelen online.

Opmerkingen:

- Ruim voor het invoegetreden van de nieuwe wetgeving inzake kinderbeveiligingsmiddelen (1/09/2006) werd in sommige gevallen verkeerde informatie naar het publiek verspreid door de media, handelaars en dergelijke. Wanneer nieuwe wetgeving wordt ingevoerd is er nood aan duidelijke en volledige informatie en dit zo vroeg mogelijk, zowel intern (bv naar de politiediensten en de professionals) als extern (naar het grote publiek). Dit houdt onder meer in dat de wetgever rekening houdt met een voldoende grote tijdsruimte tussen de datum van publicatie en de datum van inwerkingtreding van nieuwe wetgeving, zodat er voldoende tijd is om alle actoren op voorhand te informeren en zo het risico op verkeerde informatie te verkleinen. De werkgroep vraagt minimum 6 maanden te voorzien om de goede werking door de politiediensten te garanderen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

- Bij de communicatie over de nieuwe wetgeving van 1/09/2006 werd gefocust op kinderbeveiligingsmiddelen. Op hetzelfde moment werden echter ook 2 uitzonderingen op de gordeldracht afgeschaft (m.n. kleiner dan 1m50 en de deur aan deur besteldiensten), waarover niet werd gecommuniceerd. Informatie over nieuwe wetgeving dient steeds volledig te zijn.
- Uitzonderingen dienen beperkt te worden en controleerbaar te zijn.

**2.9) Voertuiguitrusting**

De aanwezigheid van een gordelverklikkersysteem kan het gebruik van de veiligheidsgordel positief beïnvloeden (van 5 tot 40%) (Daniels et al., 2004). Een gordelverklikker is een systeem dat de inzittenden van een voertuig waarschuwt indien zij hun veiligheidsgordel niet aan hebben. Gordelverklikkers bestaan er in verschillende uitvoeringen, naar gelang het soort waarschuwing dat wordt gegeven, het aantal inzittenden waarop de gordelverklikker betrekking heeft en de voorwaarden waarbij het systeem een melding geeft. Gordelverklikkers worden de laatste jaren steeds vaker standaard aangeboden, maar zijn nog niet veralgemeend in Europa. In de Verenigde Staten en in Zweden zijn gordelverklikkersystemen verplicht.

Aanwezigheid van een standaard verankeringsmethode (ISOfix) kan het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen positief beïnvloeden. Het ISOfix systeem is echter lang niet veralgemeend. Er ontbreekt ook een universele norm voor ISOfix, welk bovendien een voertuigspecifiek systeem blijkt te zijn. De discussie hierover is nog niet rond op Europees niveau.

Steeds meer voertuigbouwers plaatsen frontale airbags achterin, die niet altijd uitgeschakeld kunnen worden waardoor er geen kinderzitjes tegen de rijrichting meer achteraan geplaatst kunnen worden.

Bovendien verkorten veel constructeurs tegenwoordig de driepuntsgordel zodat deze te kort wordt om kinderzitjes tegen de rijrichting in te kunnen plaatsen. Kortere driepuntsgordels leveren ook problemen op voor personen met overgewicht.

De kinderbeveiligingssystemen worden ontwikkeld om vastgemaakt te worden met een driepuntsgordel. Daarom lijkt het aangewezen om de tweepuntsgordel af te schaffen en alle zitplaatsen uit te rusten met een driepuntsgordel, ook de middenste zitplaats achterin.

Er bestaat een grote verscheidenheid aan beveiligingssystemen (al dan niet uitschakelbare airbags, al dan niet aanwezigheid van sensoren,...). Goede informatie hieromtrent is noodzakelijk.

Verder stelt de werkgroep vast dat de ECE-normen minimumnormen zijn. De huidige ECE-normen leggen te weinig verplichtingen op inzake de tests die nodig zijn om de kwaliteit van de kinderbeveiligingsmiddelen optimaal te kunnen waarborgen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

**3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID**

**1. Aanbevelingen inzake sensibilisatie en handhaving**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de huidige gedragsdoelstellingen inzake gordeldracht te verhogen, zodat het draagpercentage tegen 2010 dat van de best presterende landen evenaart. Daarbij worden volgende gedragsdoelstellingen voorgesteld:

<b>% geobserveerde gordeldracht</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Bestuurder	78	84	90	95
Passagier voorin	78	84	90	95
Passagier achterin	65	70	75	80

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bij de sensibilisatie inzake gordeldracht specifieke aandacht te richten op mannelijke passagiers voorin, passagiers achterin, lage snelheidsregimes, en het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de sensibilisatie-inspanningen in het algemeen te richten op duidelijke, tijdige, correcte en volledige informatie naar burgers, politiediensten en andere actoren.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bij geïntegreerde controle-acties jaarlijks de inzittenden van minstens 1.800.000 autovoertuigen (1 voertuig op 3) te controleren op gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen, en in overeenstemming met de Europese aanbevelingen jaarlijks minstens 3 geïntegreerde controle-acties te organiseren die elk 2 weken duren.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid benadrukt het belang van de veiligheidsgordel en aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen voor de verkeersveiligheid zowel van de gebruikers als van de andere inzittenden. Om deze reden dient het niet gebruiken van de gordel of van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen te worden beschouwd als een belangrijke overtreding, die rechtvaardigt dat de parketten en politierechters er een gepast gevolg aan geven.

**2. Aanbevelingen inzake educatie**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om kennis van de wetgeving betreffende kinderbeveiligingsmiddelen op te nemen als specifiek thema in de rijopleiding en bij het theorie-rijexamen. De belangrijkste doelstelling dient te zijn dat kandidaten voor het rijbewijs weten wanneer ze kinderbeveiligingsmiddelen moeten gebruiken, zonder dat ze echter de praktische details van het gebruik dienen te kennen.

**3. Aanbevelingen inzake wetgeving**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de huidige wetgeving betreffende veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen kritisch te analyseren en fouten, onnauwkeurigheden en tegenstrijdigheden op te lossen, om daarna correcte,

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

duidelijke en goed controleerbare wetgeving te ontwikkelen. (zie pagina 3 en overzicht in bijlage IV)

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de vraag uit te klaren betreffende de verantwoordelijkheid van de bestuurder wanneer minderjarigen en kinderen ouder dan 16 jaar de gordel niet dragen.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de uitzonderingen op de wetgeving betreffende veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen te verduidelijken en tot een strikt minimum te beperken. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt tevens aan om de procedure voor het verkrijgen van een permanente uitzondering om medische redenen opnieuw te evalueren en deze te objectiveren door de toekenning van permanente uitzonderingen toe te vertrouwen aan een neutrale controle-instantie met de nodige know-how.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de uitzonderingen betreffende gordelgebruik door inzittenden van prioritaire voertuigen opnieuw te evalueren met de betrokken diensten, en daarbij rekening te houden met de voorbeeldfunctie van de politiediensten naar de bevolking toe.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om inbreuken op de wetgeving betreffende veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen te beschouwen als overtredingen van de 2<sup>e</sup> graad volgens de logica van de definities in de Verkeerswet.

*Deze aanbevelingen worden verder behandeld en gecoördineerd in de werkgroep Wetgeving.*

**4. Aanbevelingen inzake andere begeleidende maatregelen**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om een lager BTW-tarief op kinderbeveiligingsmiddelen te implementeren op Belgisch niveau.

**5. Aanbevelingen inzake technische eisen**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de ECE-normen voor kinderbeveiligingsmiddelen verder te verstrengen en een universele vorm van het ISOfix-systeem te integreren in een Europese norm.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om te onderzoeken of het mogelijk is om een gordelwaarschuwingssysteem alsook een standaard bevestigingssysteem voor kinderbeveiligingsmiddelen (ISOfix) te integreren in alle nieuwe voertuigen die op de markt komen, en dergelijk standaard bevestigingssysteem ook toe te passen op alle nieuwe kinderbeveiligingsmiddelen.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bestuurders die kinderen vervoeren beter te informeren over de grote verscheidenheid aan veiligheidssystemen die in auto's worden ingebouwd (al dan niet uitschakelbare frontale airbags vooraan en achteraan, aanwezigheid van sensoren,...) en de mogelijke problemen inzake compatibiliteit met kinderbeveiligingsmiddelen die hierdoor kunnen ontstaan. streven naar een grotere uniformiteit in de gebruikte systemen. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt tevens aan dat autoconstructeurs zouden streven naar een grotere uniformiteit inzake veiligheidssystemen, en dat de problemen betreffende te korte driepuntsgordels verder worden uitgeklaard.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om de tweepuntsgordel in nieuwe types van personenwagens verplicht te vervangen door driepuntsgordels volgens de Europese homologatienormen.



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om bij de autoconstructeurs te pleiten voor het installeren van geïntegreerde kinderzitjes met zijbescherming in nieuwe personenwagens, zodat elke auto van bij de constructie reeds van kinderzitjes zou voorzien zijn.

**6. Aanbevelingen inzake verzameling van indicatoren**

Tot op heden ontbreken een aantal indicatoren die een volledig beeld kunnen geven van de toestand en evolutie inzake gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen enerzijds, en van de inspanningen op het vlak van handhaving en communicatie anderzijds.

- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om indicatoren op te stellen voor kwantitatieve en kwalitatieve meting van de handhavingsinspanningen op lokaal en federaal vlak, en de gegevens hierover te centraliseren.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om specifieke gegevens over de gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen op te nemen in de ongevallenstatistieken.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om indicatoren op te stellen voor de kwantitatieve en kwalitatieve meting van de communicatie-inspanningen op lokaal, regionaal en federaal vlak.
- De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid beveelt aan om een methode te ontwikkelen voor het meten van de gordeldracht achterin en van het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen, en dergelijke metingen op regelmatige basis uit te voeren.

*Deze aanbevelingen worden verder behandeld en gecoördineerd in de werkgroep Statistiek.*

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

## BIJLAGE I - BIBLIOGRAFIE

## Referentiedocumenten:

1. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, Dossier 7 – Gordel, kinderzitjes, helm, BIVV, 2002 en opvolgingsdossier 2004
2. SWOV, Factsheet “Autogordels en kinderzitjes”, 2005
3. ETSC, Factsheet “Seat belts and child restraints”, 2005
4. ETSC, Factsheet “Promoting child safety restraints”, 2006
5. ETSC, Factsheet “Promoting seat belt use”, 2006

Uitgebreide literatuurlijst

- Belgisch Staatsblad (2006a). Koninklijk besluit van 22 augustus 2006 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. Belgisch Staatsblad, 25/08/2006.
- Belgisch Staatsblad (2006b). Ministerieel besluit van 22 augustus 2006 waarbij de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstellingen van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem op grond van gewichtige medische tegenindicaties worden bepaald. Belgisch Staatsblad, 25/08/2006.
- BIVV (2006). Le port de la ceinture de sécurité en Belgique. Résultats mesures de comportement de 2003, 2004 et 2005. Présentation pour la Commission Fédérale, 26 juin 2006.
- Brown, J., Griffiths, M., & Paine, M. (2002). Effectiveness of child restraints; The Australian experience. Research Report RR06/02 for the Australian New Car Assessment Program ANCAP.
- Daniels S, Deben L, De Brabander B, Verlaak J, Vesentini L (2004). De veiligheidsgordel: een eenvoudig, goedkoop en doeltreffend middel voor méér verkeersveiligheid. Steunpuntnota 1. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- De Beuckeleer E, Verlaak J, Van den Bossche F (2004). Beveiligingsmiddelen voor kinderen in de auto. Technische beschrijving en determinanten van het gebruik. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- ETSC (1996). Seat belts and child restraints. Increasing use and optimising performance
- ETSC (1999). Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe.
- ETSC (2003a). Cost-effective EU transport safety measures
- ETSC (2003b). Transport safety organisation in public and private sectors
- European Commission (2004). Commission Recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety (2004/345/EC)
- Evans, L. (1986). The effectiveness of safety belts in preventing fatalities. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.
- Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Evans, L. (1996). Safety-belt effectiveness: the influence of crash severity and selective recruitment. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 28, p. 423-433.
- Henry MC, Hollander JE, Alicandro JM, Cassara G, O'Malley S, Thode HC Jr. (1996). Prospective countywide evaluation of the effects of motor vehicle safety device use on hospital resource use and injury severity. Ann Emerg Med 1996; 28(6): 627-634.
- ICF Consulting (2003): Costs-benefit analysis of road safety improvements. Final Report
- Lammar P, Hens L (2004). Onderzoek naar het gebruik van ziekenhuisgegevens. Minimale Klinische Gegevens. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Nordhoff LS Jr. (1996). Motor Vehicle Collision Injuries. Mechanisms, Diagnosis, and Management. An Aspen Publication. Aspen Publishers, Inc. Gaithersburg, Maryland.
- Orsay EM, Dunne M, Turnbull TL, Barrett JA, Langenberg P, Orsay CP. (1990). Prospective study of the effect of safety belts in motor vehicle crashes. Ann Emerg Med. 1990; 19(3): 258-261.
- Richtlijn 91/671/EG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

3,5 ton, gewijzigd door de Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003.

Schoon, C.C. & Kampen, L.T.B. van (1992). Effecten van maatregelen ter bevordering van het gebruik van autogordels en kinderzitjes in personenauto's. R-92-14. SWOV, Leidschendam.

Silverans P, Drevet M, Vanlaar W (2005). Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Onderzoeksrapport. BIVV Afdeling Gedrag en Beleid, Onderzoeksceel.

Verlaak J (2003). De veiligheidsgordel: technische aspecten en effectiviteit. Steunpunt Verkeersveiligheid.

Vesentini L, Cuyvers R (2003). Gordeldracht. Literatuurstudie over de determinanten van het gordelgebruik en mogelijke interventies. Steunpunt Verkeersveiligheid.

Vesentini L, Cuyvers R (2004). Pilotonderzoek naar determinanten voor het al dan niet aanschaffen en gebruiken van verhogingskussens voor kinderen tussen de 4 en 12 jaar. Steunpunt Verkeersveiligheid.

Vesentini L, Willems B (2006). Gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen in de wagen. Observaties in Vlaanderen. Steunpunt Verkeersveiligheid.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

## BIJLAGE II – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP

VOORZITTER: W. De Dobbeleer

SECRETARIS: M. Adriaensen

## LEDEN:

Etienne Descarte, lokale politie Charleroi

Jean-Christophe Brihaye, Federale Politie

Paul Deblaere, Federale Politie

Rudi Wagelmans, Vertegenwoordiger Vaste Commissie van de Lokale Politie

Patricia Courange, Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Ann De Boeck, Gezinsbond

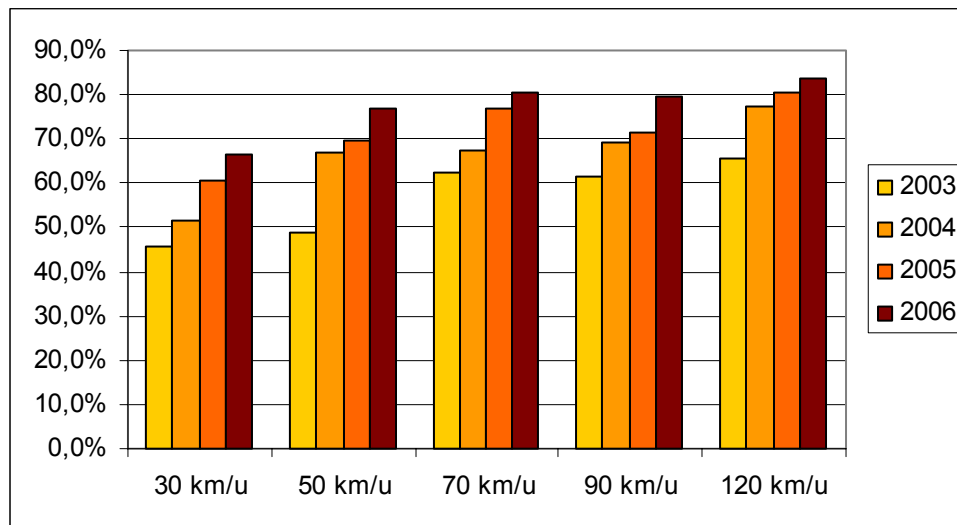
Lynn Dupuis, BIVV

Bénédicte Vereecke, BIVV

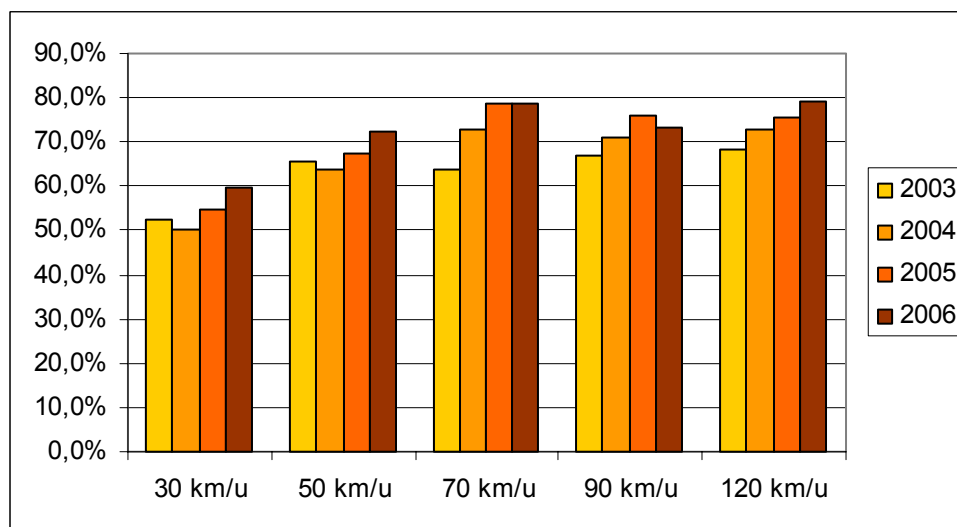
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING

BIJLAGE III – Gordeldracht volgens snelheidsregime

Gordeldracht bestuurders volgens snelheidsregime – Evolutie 2003-2006



Gordeldracht passagiers voorin volgens snelheidsregime – Evolutie 2003-2006



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING**

BIJLAGE IV – Onduidelijkheden in de huidige gordelwetgeving

ARTIKEL	COMMENTAAR
<p>35.1.2. In afwijking van artikel 35.1.1, tweede lid, mag, in voertuigen bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en in voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximale toegelaten massa van <b>ten hoogste 3,5 ton</b>, wanneer het na installatie van twee kinderbeveiligingssystemen, niet mogelijk is nog een derde kinderbeveiligingssysteem te installeren en deze beveiligingssystemen in gebruik zijn, op de andere zitplaatsen dan de zitplaatsen voorin in het voertuig, een derde kind van 3 jaar of ouder en kleiner dan 135 cm worden vervoerd, indien het de veiligheidsgordel draagt.</p> <p>In afwijking van artikel 35.1.1, tweede lid, mogen, in geval van <b><u>incidenteel vervoer</u></b> over <b><u>korte afstand</u></b>, in voertuigen bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en in voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3,5 ton, waarin geen of een onvoldoend aantal kinderbeveiligingssystemen beschikbaar is, op de andere zitplaatsen dan de zitplaatsen voorin in het voertuig, kinderen van 3 jaar of ouder en kleiner dan 135 cm worden vervoerd, indien zij de veiligheidsgordel dragen. Dit geldt niet met betrekking tot kinderen waarvan een <b><u>ouder</u></b> het voertuig bestuurt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ “maximale toegelaten massa van <i>ten hoogste</i> 3,5 ton”, cf. Franstalige versie van KB 22/08/2006 : “masse maximale autorisée <i>de</i> 3,5 tonnes“</li> <li>○ wat is de precieze definitie van “incidenteel vervoer”</li> <li>○ wat is de precieze definitie van “korte afstand”</li> <li>○ wat is de precieze definitie van “ouder” (cf. nieuw samengestelde gezinnen)</li> </ul>