

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 1 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

WOORD VOORAF

In dit gedeelte behandelen we uitrusting die de gevolgen van een ongeval kan reduceren voor de gebruiker ervan, en die niet automatisch in werking treedt of permanent aanwezig is. In die zin verschillen de gordel, kinderzitjes en de helm van andere passieve veiligheidsuitrusting zoals bv airbags, en is actie nodig om bestuurders en passagiers te overtuigen van de noodzaak om deze middelen te gebruiken.

A. VEILIGHEIDSGORDEL

I. INLEIDING

Algemeen wordt aangenomen dat de veiligheidsgordel één van de goedkoopste en eenvoudigste manieren is om de verkeersdodencijfers af te remmen. Deze stelling is gebaseerd op een massa wetenschappelijke bevindingen over de letselreductie bij ongevallen door het dragen van de gordel. Algemeen genomen vermindert de gordel het risico op schedelletsel bij een ongeval met 41 %, en het risico op overlijden of letsel met gemiddeld 50 %. Wie de gordel draagt, kan ongevallen tot 100 km/u overleven. Zonder gordel bestaat het risico om te sterven vanaf 20 km/u.

Minder geweten is dat de gordel het meeste bescherming biedt bij lage en middelmatige snelheden, dat airbags een bijkomende risicoreductie van slechts 6 à 8% genereren, en dat de gordel ook achterin bijzonder effectief is. Hierover bestaan vaak misvattingen, die worden weerspiegeld in het gebruik. Gordeldracht is namelijk sterk gebonden aan type weg, de aard van de rit en de plaats in de wagen: meer gordeldracht op autosnelweg en voor lange ritten, minder binnen bebouwde kom en voor korte ritten, meer voorin dan achterin.

Verder wordt een relatie vastgesteld tussen ongevalbetrokkenheid en gordeldracht: bestuurders die de gordel niet dragen, zijn vaker betrokken bij ongevallen, waarschijnlijk omdat zij ook andere verkeersregels minder goed naleven. Negatieve attitudes i.v.m. veiligheidsgordel zijn vaak gelinkt met positieve attitude t.o.v. andere verkeersovertredingen.

Diverse enquêtes en tellingen wijzen uit dat de attitudes over de gordel en de werkelijke gordeldracht verschillen; dit is weerspiegeld in afwijkende cijfers tussen peiling (zelf verklaard gedrag) en telling (werkelijk gedrag) – een afwijking van 20 tot 34 procentpunten naargelang het type weg. 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.

De gordel wordt minst gedragen door jongeren (- 25 jaar) en mannen, net de meest bedreigde groep automobilisten.

In België is de gordel nog steeds geen reflex, dit in tegenstelling tot de Europese landen die tot de meest verkeersveilige behoren (zie tabel) (NB op wereldvlak zijn Australië en Canada de absolute koplopers met resp. 95 en 90% algemene gordeldracht)

In 1999 schreef de rijkswacht 42.033 pv's uit voor overtredingen inzake gordeldracht. Daarmee is het niet dragen van de gordel de 3^{de} meest vastgestelde inbreuk, na snelheid en andere overtredingen.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 2 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Tabel: Gordeldracht (%)

	Voorin	Achterin	Gemiddeld (voorin + achterin)
Verenigd Koninkrijk	89	59	74
Nederland	76	-	-
Noorwegen	-	-	80
België (2001)	57	45	51

Indien de gemiddelde gordeldracht (voorin + achterin) in ons land met 15 procentpunten zou toenemen (van 51 naar 66%), zouden jaarlijks 10 doden minder vallen (berekeningswijze BIVV: toename draagpercentage, uitgedrukt in procentpunten, gedeeld door (200 – huidige draagpercentage), x 100)

Onderzoek wijst uit dat gordeldracht meest wordt beïnvloed door invoering van de gordelplicht, vervolgens door handhaving in combinatie met communicatie. Ook blijkt dat gordelgebruik van de bestuurder de passagiers beïnvloedt. In sommige landen is de bestuurder trouwens verantwoordelijk voor de gordeldracht van zijn passagiers.

Een aparte categorie is het correcte gebruik van de gordel of andere bevestigingsystemen door personen met een handicap. Exacte cijfers zijn niet beschikbaar, maar men vermoedt dat de huidige situatie nog sterk voor verbetering vatbaar is.

II. HUIDIGE MAATREGELEN

Educatie en voorlichting

Sinds 1971 voert het BIVV regelmatige voorlichtingscampagnes over de gordel (gemiddeld om de 1,5 jaar een zes weken durende campagne), via affiches, radio en/of tv, soms met begeleidende acties op het terrein ("below the line", bv uitdelen van gadgets). Via o.a. de politiediensten worden informatiefolders over de gordel verspreid.

Na elke campagne zien we een gemiddelde stijging van het gebruik met 5 à 10% op korte termijn, met een terugval na ca. 3 à 6 maanden.

Sinds 1995 zijn er ook acties op het terrein waarbij het publiek proefondervindelijk het nut van de gordel kan nagaan (tolwagen en "crashtest" van de Federale Politie).

Het BIVV en andere instellingen verdelen een waaier aan educatief materiaal over de gordel en andere beveiligingsmiddelen (folders, boekjes, video's,...).

Wetgeving

Nadat de gordelplicht voorin en achterin personenauto's in de jaren '70, resp. '80 in vrijwel alle Europese landen werd ingevoerd, steeg het gordelgebruik overal aanzienlijk.

De gordelplicht wordt steeds verder uitgebreid tot andere categorieën voertuigen (bv vanaf oktober 2001 is de aanwezigheid van gordels, en dus ook het dragen ervan, verplicht in alle nieuwe autocars op alle zitplaatsen).

Voor kinderen jonger dan 12 geldt in België nog steeds de 2/3 regel voor zitplaatsen achterin (een kind van minder dan 12 jaar wordt voor 2/3 van een persoon geteld). Uit veiligheidsoogpunt is dit onverantwoord. Er bestaat een wetsontwerp om de 2/3 regel af te

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 3 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

schaffen, dat momenteel ter advies bij de Gewesten werd ingediend en nadien nog naar de Raad van State moet.

Technisch

Sinds zijn ontwikkeling in 1958 heeft de driepuntsgordel een belangrijke technische ontwikkeling doorgemaakt, waardoor het gebruiksgemak en de efficiëntie sterk is toegenomen. Deze evolutie gaat nog steeds verder (bv systeem met bevestigingspunten van de gordel ingewerkt in de zetel).

Sommige constructeurs installeren een waarschuwingssysteem (auditief signaal) dat afgaat als de gordel niet wordt gedragen. Technisch is het ook mogelijk het systeem zodanig te ontwerpen dat het voertuig niet kan starten als de inzittenden de gordel niet dragen (zgn. interlock systeem).

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

ETSC stelt 95% gordelgebruik als streefdoel tegen 2005.

Voor België lijken de volgende streefdoelen realistisch:

- + 10 procentpunten in 2005 tov. 2001 (67% voorin, 55% achterin)
- + 20 procentpunten in 2009 tov. 2005 (87% voorin, 75 % achterin)

1) Maatregelen op organisatorisch vlak

De geïntegreerde strategie waarbinnen de voorstellen van het Begeleidingscomité kaderen, impliceert de noodzaak de geleverde inspanningen inzake promotie van het gordelgebruik op gezette tijden nauwkeurig op te volgen, alsook de effecten ervan op het gedrag (gebruik). Daartoe kan gedeeltelijk een beroep worden gedaan op de pre- en posttests die nu reeds bij elke campagne worden uitgevoerd, en dienen gedeeltelijk specifieke, gestandaardiseerde meetmethodes te worden bepaald. Monitoring van het gebruik maakt bovendien integraal deel uit van "enhanced enforcement" acties (zie Maatregel 7.4).

Maatregel 7.1: Uitwerken van een nauwkeurige meetstrategie voor de inspanningen inzake handhaving en communicatie op diverse niveaus (lokaal, regionaal, federaal), en regelmatige meting van de gordeldracht (1x per jaar).

2) Maatregelen inzake voorlichting en educatie

Campagnes (en wetgeving) inzake veiligheidsgordel en kindersitjes werden door de Europese Commissie in 2000 aangeduid als 1 van 6 topprioriteiten in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Voorlichting en educatie dienen dus zeker te worden voortgezet, en zelfs versterkt.

Algemeen kan men stellen dat voor de inburgering van een dagelijks weerkerende "gewoontehandeling" de voorbeeldfunctie van bepaalde bekende personen (bv tv-vedetten, politici,...) en van de politiediensten een niet te onderschatten belang heeft. Spijtig genoeg

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 4 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

zien we dat het “goede voorbeeld” door deze personen eerder zelden wordt gegeven (cf ongeval minister Vandenbossche).

Aanleren van het correcte gedrag begint best zo vroeg mogelijk, en zeker in de periode voor het behalen van het rijbewijs.

Maatregel 7.2: met medewerking van scholengemeenschappen, oudercomités, Min. Onderwijs kan het juiste (gordel)gedrag vanaf de kindertijd worden aangeleerd (specifieke nadruk in de lessen verkeerseducatie, maar ook daarbuiten). In de rijopleiding moet het gordelgebruik sterke nadruk krijgen (ism FAB en GOCA), zodat de kandidaat-autobestuurder de “gordelreflex” heeft.

Onderzoek (Hagenzieker) wijst uit dat aanmoedigingsprogramma’s (“incentive programmes”) een aanzienlijke stijging in het gordelgebruik kunnen teweegbrengen. Bij dergelijke programma’s of acties, die zowel op grote schaal (provincie, gewest, land) als in kleinere entiteiten (bedrijven, scholen, verenigingen, gemeenten) kunnen worden gevoerd, krijgen gordel dragers een beloning (van bioscooptickets tot lotjes voor een wedstrijd waarmee bv een tv te winnen is), en wordt de gordeldracht strikt opgevolgd en medegedeeld. Aanmoedigingsprogramma’s zijn steeds beperkt in de tijd, en kunnen op korte termijn grote winst opleveren.

Maatregel 7.3: Uitwerken van een grootschalige aanmoedigingscampagne met een beloningselement voor gordel dragers. Uitwerken van handleiding (“best practice”) waarmee dergelijke acties kunnen worden overgenomen in kleinere entiteiten, en aanmoedigen dat scholen, bedrijven etc. deze acties voeren. Strikte monitoring van het gordelgebruik is hiervoor essentieel (zie Maatregel 7.1).

Voorlichting en educatie inzake gordeldracht moet verder worden toegespitst op specifieke doelgroepen (jonge bestuurders, beroepschauffeurs, ... - doelgroepsegmentering), waarbij kan worden ingegaan op motieven voor niet-gebruik, gewoontevorming en sociale druk d.m.v. peer groups (inschakelen van sociale-controlemechanismen).

3) Maatregelen inzake handhaving

Kortlopende zgn. “enhanced enforcement” campagnes (handhaving gecombineerd met communicatie), die uitsluitend gericht zijn op gordeldracht, blijken in het buitenland zeer succesvol en kostenefficiënt te zijn. De algemene resultaten wijzen op 20 % tijdelijke stijging, resulterend in 10 % blijvende stijging op lange termijn. Met dergelijke campagnes worden ook de 10 à 20 % overblijvende niet-gordel dragers bereikt, die bij de voorlichtings-/aanmoedigingscampagnes uit de boot vallen. “Enhanced enforcement” campagnes lopen typisch 1 à 4 weken, verschillende malen per jaar, en krijgen maximum visibiliteit door de combinatie met communicatie. Inzet van bv een tolwagen of “crashtest” voor bestuurders die de gordel niet dragen kan hierbij worden overwogen. Perioden met intensief toezicht/communicatie kunnen worden afgewisseld met “kalmere” periodes zonder terugval van de resultaten.

Maatregel 7.4: Uitwerken van “enhanced enforcement” campagnes, met bv. 2 weken intensieve voorlichting gevolgd door 2 weken intensieve controles die een maximum aan publiciteit krijgen. Uitwerken van handleiding (“best practice”) waarmee dergelijke acties

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 5 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

kunnen worden overgenomen in kleinere entiteiten, en aanmoedigen dat bv gemeenten dergelijke acties op hun grondgebied voeren. Strikte monitoring van het gordelgebruik is essentieel (zie Maatregel 7.1).

4) Maatregelen inzake wetgeving

Verhogen van de straffen voor niet-gebruik wordt in sommige landen (onder andere Denemarken) als mogelijke maatregel naar voren geschoven.

Algemeen verdient het aanbeveling alle “gaten” in de wetgeving te dichten. Wat de veiligheidsgordel betreft, gaat het vooral om wijziging van technische normen binnen het EU of UN/ECE kader (België kan buiten het EU of UN/ECE kader niets verplichten).

Maatregel 7.5: binnen kader van UN/ECE voorstel indienen om alle categorieën motorvoertuigen op alle plaatsen verplicht uit te rusten met gordels of beveiligingssystemen (= de facto gordelplicht in alle voertuigen op alle plaatsen).

Tevens kan worden overwogen de intelligente waarschuwingssystemen te verplichten in nieuwe voertuigen, eventueel in een later stadium gevolgd door verplichte installatie van "interlock" systemen. Een dergelijke maatregel heeft echter pas effect op lange termijn.

Maatregel 7.6 (OPTIONEEL): binnen kader van UN/ECE voorstel indienen om alle categorieën motorvoertuigen op alle plaatsen verplicht uit te rusten met intelligente waarschuwingssystemen voor niet-dragen van de gordel.

IV. BESLUIT

Het verhogen van de gordeldracht is een zeer efficiënt middel om het dodencijfer onder inzittenden van voertuigen terug te dringen. Zeker in België valt er op dit vlak nog veel winst te boeken, in vergelijking met de buurlanden.

De belangrijkste maatregelen die nodig zijn om de streefcijfers te bereiken (2005: 67% gordeldracht voorin, 55% achterin – 2009: 87% gordeldracht voorin, 75 % achterin) zijn te situeren op organisatorisch vlak (maatregel 7.1 inzake statistiek), op het vlak van voorlichting en educatie (maatregel 7.3), en handhaving (maatregel 7.4).

V. PRIORITAIRE MAATREGELLEN

Maatregel 7.1: Uitwerken van een nauwkeurige meetstrategie voor de inspanningen inzake handhaving en communicatie op diverse niveaus (lokaal, regionaal, federaal), en regelmatige meting van de gordeldracht (1x per jaar)

Commentaar: Nauwkeurige opvolging van het gordelgebruik en van de handavingsinspanningen is een noodzakelijke voorwaarde om verdere acties te plannen, en maakt integraal deel uit van een “enhanced enforcement” strategie.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 6 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Doelstelling: Beschikken over regelmatige, betrouwbare cijfers inzake gordeldracht en de inspanningen om deze te verhogen

Middelen: Regelmatige tellingen van het aantal gordel dragers volgens een verder te bepalen systeem (tellingen verdienen de voorkeur boven enquêtes, gezien de belangrijke verschillen tussen attitude en gedrag), centrale registratie van de geleverde inspanningen inzake handhaving.

Planning:

- Bepalen van de te volgen procedures 03/02
- Start tellingen en gegevensregistratie 06/02

Indicatoren:

Gordeldracht:

- aantal gordel dragers volgens type weg (binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom, autosnelweg), zitplaats (bestuurder, passagier voorin, passagier achterin), leeftijd, geslacht, aard gordeldracht (correct of niet) – bij voorkeur meting door tellingen, ook voor passagiers achterin (cf. Nederlandse telmethode door tellers, niet in uniform, aan verkeerslichten, tankstations e.d.)

% gordeldracht	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

Handhaving :

- aantal voertuigen dat jaarlijks specifiek inzake gordeldracht en kinderbeveiligingsmiddelen wordt gecontroleerd (één voertuig kan meerdere inzittenden tellen, niet allemaal bezitten ze een rijbewijs)

In 1999 werden door de rijkswacht 42.000 pv's uitgeschreven voor overtredingen op de gordelplicht. Uitgaande van de minimumbezettingsgraad (enkel bestuurder) en een gemiddeld draagpercentage van 50%, betekent dit dat de rijkswacht in 1999 minstens 84.000 voertuigen controleerde inzake gordel (controles vielen meestal samen met andere controles).

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, zouden jaarlijks 500.000 voertuigen specifiek inzake gordeldracht en kinderzitjes moeten worden gecontroleerd.

	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal controles gordel & kinderzitjes	Ca. 100.000	200.000	300.000	400.000	500.000

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 7 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Maatregel 7.3: Uitwerken van een grootschalige aanmoedigingscampagne met beloningselement voor gordel dragers en declinatie naar kleinere entiteiten (scholen, bedrijven,...).

Commentaar: Aanmoedigingscampagnes gebaseerd op beloningsprincipe zijn zeer effectief in het op korte termijn verhogen van het gewenste gedrag.

Doelstelling: Gordeldracht op korte termijn verhogen en onder de aandacht brengen

Middelen: Uitwerken van aanmoedigingscampagne gebaseerd op beloningsprincipe (door reclamebureau), bij voorkeur met betrekking van diverse sponsors (prijzen/cadeaus!). Uitwerken van handleiding voor declinatie van dergelijke actie naar kleine entiteiten.

Planning:

- Briefing reclamebureaus voorjaar 2002
- Uitwerking campagne najaar 2002
- Uitwerken handleiding declinatie naar kleine entiteiten najaar 2002

Indicatoren:

Zie Maatregel 7.1

Maatregel 7.4: Uitwerken van “enhanced enforcement” campagnes inzake veiligheidsgordel, en handleiding (“best practice”) waarmee dergelijke acties kunnen worden overgenomen in kleinere entiteiten

Commentaar: Enhanced enforcement campagnes zijn complementair aan campagnes gebaseerd op het beloningsprincipe, en laten toe op lange termijn een stijging van 10% gordeldracht te verwezenlijken

Doelstelling: Gordeldracht op korte termijn met 20% verhogen, op lange termijn 10% blijvend resultaat boeken (zie Maatregel 7.1)

Middelen: Aanzienlijke inspanning inzake controles over korte, welbepaalde periode (omvang nog te bepalen) gekoppeld aan communicatiecampagne uit te werken door gespecialiseerd bureau.

Planning:

- Overleg politiediensten inzake mogelijkheden voor dergelijke campagnes, uitwerken communicatiestrategie voorjaar 2002
- Uitwerking concept najaar 2002
- Start enhanced enforcement campagnes op regelmatige basis vanaf 2003

Indicatoren: zie Maatregel 7.1

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 8 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

B. KINDERZITJES

I. INLEIDING

Onbeschermde kinderen lopen in de auto bij botsingen meer risico dan volwassenen (hoe jonger kind, hoe meer gevaar). Voor de meeste kinderen is de gordel echter geen goede oplossing (omwille van hun kleine gestalte). Het gebruik van aangepaste beveiligingsmiddelen is absoluut noodzakelijk.

Algemeen bieden dergelijke middelen 70 % risicoreductie op overlijden bij kinderen jonger dan 1 jaar, tegenover 54 % risicoreductie bij kinderen 1-4 jaar (met gewone gordel: 47 % reductie). Alle kinderen aangepast beveiligen zou gemiddeld 50 % minder slachtoffers maken onder kinderen.

Zitjes tegen de rijrichting in zijn vooral voor jonge kinderen veiliger (80 à 90 % verwondingsreductie tegenover 30 à 60 % reductie bij naar voor gerichte zitjes). De veiligste plek in de auto is achterin, in het midden (35 % minder dodelijke slachtoffers dan voorin).

Sinds 1993 verplicht een Europese richtlijn het gebruik van beveiligingsmiddelen op alle plaatsen die ermee uitgerust zijn (EU richtlijn 91/671/EEC).

In functie van de morfologie van het kind legt de Europese reglementering (ECE R 44) vier types beveiligingsmiddelen op:

- 0) baby's 0-9 maanden/ < 9 kg, moet tegen rijrichting in (is veiligst voor baby's en kleine kinderen)
- 1) kinderen 9 maanden tot 3 jaar/9-19 kg
- 2) kinderen 3-6 jaar/ 15-25 kg
- 3) kinderen 6-10 jaar/ 22-36 kg

(NB. De Zweedse norm is strenger dan ECE R44, tot 3 jaar/19 kg enkel zitjes tegen rijrichting toegelaten)

Desondanks is het gebruik van kinderzitjes nog steeds problematisch, vooral bij iets oudere kinderen (3-12 jaar), en blijft er een belangrijke mate van verkeerd gebruik (geschat op 60 à 80%).

Voorin de auto bestaat er bovendien gevaar vanwege uitklappende airbags (vooral bij jonge kinderen kan dit tot levensgevaarlijke verwondingen leiden) (34 tot 70 % meer risico).

In België wordt 79 à 84 % jonge kinderen (volgens wegtype) vastgeklikt, en 56 % van de oudere kinderen (vanaf 4 jaar) (2001). Deze cijfers zijn afkomstig van enquêtes. Men moet dus rekening houden met een bepaalde vertekening tov de realiteit.

Voor andere landen zijn de cijfers (bekomen door tellingen) iets beter:

- VS, 1998: 64 - 75 % gebruik (< 12 jaar), 92 % (0-4 jaar)
- UK: voorin 94 %, achterin 86 tot 65 % (kinderen 0-13 jaar)
- Nederland: achterin 75 % (0-4 jaar) 43 % (5-11 jaar)

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 9 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

II. HUIDIGE MAATREGELEN

Wetgeving

De Belgische wetgeving bepaalt dat kinderen vanaf 3 jaar en minder dan 12 jaar steeds de gordel of een aangepast bevestigingssysteem moeten dragen. Kinderen van minder dan 3 jaar mogen voorin enkel worden vervoerd als er een kinderzitje, goedgekeurd om vooraan geplaatst te worden, aanwezig is. Achterin is het gebruik van een zitje verplicht als er een voorhanden is.

Voor kinderen jonger dan 12 geldt in België nog steeds de 2/3 regel voor zitplaatsen achterin (een kind van minder dan 12 jaar wordt voor 2/3 van een persoon geteld). Uit veiligheidsoogpunt is dit onverantwoord. Er bestaat een wetsontwerp om de 2/3 regel af te schaffen, dat momenteel ter advies bij de Gewesten werd ingediend en nadien nog naar de Raad van State moet.

Voorlichting en educatie

Sinds 1986 voert het BIVV regelmatig voorlichtingscampagnes (affichage, tv- en/of radiospots) en diverse acties (Musti-boekje voor zeer jonge kinderen, informatiefolders voor ouders).

Op kleinere schaal zijn er verschillende campagnes van verzekeringsondernemingen, ziekenfondsen ed.

Technisch

Kinderzitjes hebben de laatste jaren belangrijke technische ontwikkelingen doorgemaakt, waardoor het gebruiksgemak en de efficiëntie zijn toegenomen. Testen van kinderzitjes maakt vaak deel uit van integrale crashtest programma's, al gebeuren ook aparte tests (onder meer door consumentenorganisaties).

Het Begeleidingscomité merkt op dat de evolutie op het gebied van kinderzitjes echter minder snel is verlopen dan deze van bv de passieve veiligheidsuitrusting van de voertuigen. Op dat vlak is een inhaalbeweging nodig door de constructeurs, die meer aandacht zouden moeten hebben voor het aanbieden van goede kinderzitjes.

Een voorbeeld van de aan de gang zijnde evolutie is de recente invoering van het ISOFIX-bevestigingssysteem, een gestandaardiseerd vast bevestigingssysteem dat toelaat het zitje eenvoudig en veilig vast te klikken in elke wagen die voorzien is van ISOFIX-ankerpunten. ISOFIX kan verkeerd gebruik met 50 % reduceren, en veralgemeend gebruik van ISOFIX kan ernstige verwondingen in de categorie 0-4 jaar met 22 % verminderen. Binnen het gamma zitjes dat beantwoordt aan het ISOFIX-concept bestaan er echter nog altijd kwaliteitsverschillen.

Hoewel vaste kinderzitjes geïnstalleerd door de constructeur een oplossing kunnen betekenen voor de beveiliging van kinderen die nu eens met de ene, dan weer met de andere wagen vervoerd worden, verdient ISOFIX volgens veiligheidsspecialisten toch de voorkeur. Het biedt immers de voordelen van een vast zitje (geen problemen met

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 10 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

bevestiging) zonder de nadelen ervan (vaste zitjes bieden minder comfort en zijn niet aangepast aan alle leeftijden).

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

ETSC stelt 95% algemeen gebruik als streefdoel tegen 2005.

Het is van prioritair belang om het verkeerd gebruik (nu 60 à 80%) terug te dringen en correcte het gebruik van aangepaste kinderzitjes te veralgemenen bij alle leeftijdscategorieën tot 12 jaar, in alle zitposities.

1) Maatregelen op organisatorisch vlak

De geïntegreerde strategie waarbinnen de voorstellen van het Begeleidingscomité kaderen, impliceert de noodzaak om de geleverde inspanningen inzake promotie van het gebruik van kinderzitjes op gezette tijden nauwkeurig op te volgen, alsook de effecten ervan op het gebruik. Daartoe kan gedeeltelijk een beroep worden gedaan op de pre- en posttests die nu reeds bij elke campagne worden uitgevoerd, en dienen gedeeltelijk specifieke, gestandaardiseerde meetmethodes te worden bepaald.

Maatregel 7.7: Uitwerken van een nauwkeurige meetstrategie voor de inspanningen inzake handhaving en communicatie op diverse niveaus (lokaal, regionaal, federaal), en regelmatige meting van het gebruik van kinderzitjes (1x per jaar). Deze metingen kunnen gelijktijdig worden uitgevoerd met de metingen inzake gordeldracht (zie Maatregel 7.1). Tellingen verdienen de voorkeur boven enquêtes, gezien er verschillen kunnen optreden tussen attitude en gedrag.

2) Maatregelen inzake voorlichting en educatie

Campagnes (en wetgeving) inzake veiligheidsgordel en kinderzitjes werden door de Europese Commissie in 2000 aangeduid als 1 van 6 topprioriteiten in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Voorlichting en educatie dienen dus ook op dit vlak zeker te worden voortgezet, en zelfs versterkt.

De informatieverstrekking naar het grote publiek inzake kinderzitjes kan beter. Meer publiciteit en "rumour around the brand" zal zorgen voor een groter gebruik. Voorlichting en educatie inzake kinderzitjes moet bovendien worden toegespitst op informatie over correct gebruik, bijvoorbeeld door naast de gebruikelijke informatie en sensibiliseringsmiddelen (folders, affichettes, educatief materiaal,...) allerhande direct marketing acties op te zetten en "child passenger safety" teams te introduceren, die op het terrein voorlichting geven over correct gebruik van kinderzitjes. Een aparte website die de actie toelicht en tal van informatierubrieken bevat (bv uitleg over het correct installeren van zitjes, aankoopinformatie,...) kan het geheel aanvullen.

Het ISOFIX-systeem kan tijdens het autosalon en andere grote evenementen gepromoot worden door de autoconstructeurs en fabrikanten van kinderzitjes.

Maatregel 7.8: Goed gebruik kinderzitjes stimuleren door educatieve acties volgens principe van gerichte marketing waarbij bijvoorbeeld scholengemeenschappen, oudercomités,

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 11 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

ziekenfondsen, socio-culturele verenigingen, Kind en Gezin, de Bond van Grote en Jonge Gezinnen, huisartsen, verkopers van kinderzitjes etc kunnen worden betrokken. Uitwerken van een methodologie (“best practice”) en handleiding voor dergelijke acties, en voor het opstarten van “child passenger safety” teams. Creatie van een informatieve website over kinderzitjes.

Socio-economische factoren schijnen mee te spelen in het gebruik van kinderzitjes voor kinderen ouder dan 3 (relatief hoge kostprijs van zitjes die slechts enkele jaren dienst kunnen doen,...). Door het opzetten van financiële aanmoedigingsprogramma’s (kortingbonnen, ruilacties,...) kan het gebruik van kinderzitjes stijgen.

Maatregel 7.9: hoogwaardige beveiligingsmiddelen voor elke leeftijd toegankelijk maken door het opzetten van financiële aanmoedigingsprogramma’s (kortingbonnen, ruilacties,...), bv in samenwerking met Kind & Gezin, Bond van Grote en Jonge Gezinnen, ziekenfondsen, Ministerie Volksgezondheid en de handelaars en producenten.

3) Maatregelen inzake handhaving

Handhavingsmaatregelen inzake kinderzitjes moeten focussen op het correct gebruik en kunnen worden geïntegreerd in acties rond de veiligheidsgordel (zie Maatregel 7.4). Hierbij kan de politieambtenaar optreden als “specialist/raadgever” terzake. Een “educatief praatje” van de politieman/vrouw in kwestie zou een constante moeten zijn.

Over het algemeen geldt de regel dat handhaving steeds een maximum aan publiciteit moet krijgen (maximum zichtbaarheid).

4) Maatregelen inzake wetgeving

Prioritair is om de “gaten” in wetgeving te dichten en tot een eenvoudige, uniforme regel te komen. Dit betekent verplicht gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen op alle plaatsen voor alle leeftijden <12 jaar, in elk type voertuig. Kinderen < 3 jaar/19 kg zitten best steeds achterin tegen rijrichting in (opmerking: kinderzitjes tegen de rijrichting in zijn nog niet wijdverspreid in ons land, in tegenstelling tot bv Scandinavië).

Maatregel 7.10: aangepaste beveiligingsmiddelen voor alle kinderen <12 jaar verplichten op alle plaatsen in het voertuig, en kinderen <3 jaar verplicht achterin tegen de rijrichting vervoeren.

Door verbetering van de technische ontwerprichtlijnen kan gebruiksgemak verbeteren en risico op verkeerd gebruik verminderen. Invoering van bv ISOFIX als wettelijke standaard kan op termijn veel winst opleveren. Dit thema zou naar aanleiding van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie alleszins ter sprake gebracht kunnen worden.

Maatregel 7.11: invoering van wettelijke standaard voor bevestiging kinderzitjes (bv ISOFIX-systeem).

Door beveiligingsmiddelen voor de consument goedkoper te maken, worden zij voor zo breed mogelijke lagen van de bevolking beschikbaar. Op structureel vlak kan dit door de

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 12 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

huidige BTW-tarieven op beveiligingsmiddelen te herzien. Mogelijks is hiervoor overleg op Europees niveau noodzakelijk.

Maatregel 7.12: Verlaging of afschaffing van het BTW-tarief op beveiligingsmiddelen.

IV. BESLUIT

Het veralgemeend gebruik van kinderzitjes kan het aantal doden en zwaargewonden onder kinderen in de wagen sterk doen afnemen. In België valt vooral bij oudere kinderen (> 4 jaar) nog winst te boeken op dit terrein, terwijl ook een leemte in de wetgeving opvalt voor kinderen van minder dan 3 jaar.

Voorlichtings- en aanmoedigingsacties, maar ook wettelijke en technische maatregelen zijn de belangrijkste instrumenten om het gebruik van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen te promoten.

V. PRIORITAIRE MAATREGELEN

Maatregel 7.7: **Uitwerken van een nauwkeurige meetstrategie voor de inspanningen inzake handhaving en communicatie op diverse niveaus (lokaal, regionaal, federaal), en regelmatige meting van het gebruik van kinderzitjes.**

Commentaar: Nauwkeurige opvolging van het gebruik van kinderzitjes is een noodzakelijke voorwaarde om afgelopen acties te evalueren en verdere acties te plannen in functie van de beoogde doelstellingen.

Doelstelling: Beschikken over regelmatige, betrouwbare cijfers inzake gebruik van kinderzitjes en de inspanningen om deze te verhogen

Middelen: Regelmatige tellingen (1x per jaar) van het gebruik van kinderzitjes volgens een verder te bepalen systeem (tellingen verdienen de voorkeur boven enquêtes, gezien de belangrijke verschillen tussen attitude en gedrag). Deze metingen kunnen gelijktijdig worden uitgevoerd met de metingen inzake gordeldracht (zie Maatregel 7.1).

Planning:

- Bepalen van de te volgen procedures 03/02
- Start tellingen en gegevensregistratie 06/02

Indicatoren:

Gebruik kinderzitjes:

- percentage kinderen dat wordt beveiligd volgens type weg (binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom, autosnelweg), zitplaats (voorin, achterin), leeftijd, aard van beveiliging (correct of niet) – bij voorkeur meting door tellingen (cf. Nederlandse telmethode door tellers, niet in uniform, aan verkeerslichten, tankstations e.d.).

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 14 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Planning:

- Uitwerken van voorstel tot wetwijziging en behandeling in parlement voorjaar 2002

Maatregel 7.12: Verlaging of afschaffing van het BTW-tarief op beveiligingsmiddelen.

Commentaar: Door beveiligingsmiddelen voor de consument goedkoper te maken, worden zij voor zo breed mogelijke lagen van de bevolking beschikbaar. Deze relatief eenvoudige maatregel is snel door te voeren en kan een belangrijk aanmoedigingseffect hebben, ook al door de aandacht die men op die manier verkrijgt

Doelstelling: kwalitatief goede beveiligingsmiddelen binnen het bereik van zoveel mogelijk mensen brengen

Middelen: voorstel tot wijziging BTW-reglementering (*Mogelijks is hiervoor overleg op Europees niveau noodzakelijk.*)

Planning:

- voorstel tot wijziging BTW-reglementering: voorjaar 2002

Indicatoren:

- Verkoopscijfers beveiligingsmiddelen
- Aantal personen dat kwalitatief goede beveiligingsmiddelen ter beschikking heeft in een gegeven situatie (als ouder, als motorrijder of bromfietser, als fietser,...).

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 15 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

C. HELM MOTORFIETSERS EN BROMFIETSERS – BESCHERMINGSKLEDIJ VOOR MOTORFIETSERS

I. INLEIDING

Het dragen van een valhelm vermindert het aantal fatale hoofdletsels bij motorfietsers en bromfietsers met 50 %. De helm is dus een beschermingsmiddel bij uitstek voor deze categorieën weggebruikers, zeker als men weet dat hoofdletsels de belangrijkste doodsoorzaak zijn bij ongevallen (80 % van de doden onder bromfietsers en motorrijders in de EU heeft fatale hoofdletsels).

Deze bescherming geldt natuurlijk evengoed voor de bestuurder als voor eventuele passagiers.

Het dragen van beschermende kledij (vest, broek, handschoenen, laarzen) door motorfietsers vermindert de ernst van kwetsuren bij ongevallen.

Motorfietsers

Bij bestuurders en passagiers van motorfietsen is het helmgebruik algemeen ingeburgerd, al is er soms sprake van incorrect gebruik (slecht of niet vastmaken van de bevestigingsriem). Het draagpercentage is nagenoeg 100%, maar er zijn voor België geen cijfergegevens over niet-correct gebruik bekend.

Inzake dragen van beschermende kledij zijn geen exacte cijfers beschikbaar, maar we weten wel dat ze in de huidige omstandigheden lang niet altijd gedragen wordt omwille van een aantal factoren (prijs, comfort, "imago",...). De aanschaf van een volledige uitrusting kost minstens 30.000 BEF, en dit wordt door een aantal motorrijders als een rem ervaren.

Bromfietsers

In Frankrijk geldt de helmplicht voor bromfietsers sinds 1994 zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Buiten bebouwde kom ligt het draagpercentage op 100 %, binnen bebouwde kom op 93 % (cijfers 1995).

In Nederland berekende men dat 10 % van de doden en zwaargewonden onder bromfietsers geen helm droeg op het moment van het ongeval. Bij tellingen in 1999 stelde men vast dat 93 % van de bestuurders de helm gebruikte, tegenover 70 % van de passagiers. Daarbij valt op te merken dat de kinband vaak niet (15 %) of slecht (23 %) werd gebruikt.

Algemeen kan men stellen dat het draagpercentage bij bestuurders hoger ligt dan bij passagiers.

In België geldt de draagplicht voor bestuurders en passagiers van bromfietsen categorie B sinds 1976. Voor bestuurders en passagiers van bromfietsen cat. A zal deze binnen afzienbare tijd in voege treden. Bij deze laatste categorie is het helmgebruik nog lang niet ingeburgerd.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 16 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

II. HUIDIGE MAATREGELEN

Wetgeving

De Belgische wetgeving voorziet in de helmdraagplicht voor motorrijders en bromfietzers cat. B. De draagplicht voor categorie A treedt binnen afzienbare tijd in voege. Wanneer er draagplicht is, geldt die steeds voor bestuurders én passagiers.

Helmen moeten voldoen aan de geldende Europese normen.

Het KB van 23/03/98 betreffende het rijbewijs, waar Art. 38, §.2, derde lid bepaalt dat de kandidaat voor het praktisch examen cat. A (moto) moet uitgerust zijn met ten minste handschoenen, een vest met lange mouwen en een lange broek of een overall alsook met laarzen of bottines die de enkel beschermen. Deze nieuwe bepaling is in werking getreden op 01/10/98 met het oog op een sensibilisatie van de motorrijder voor het dragen van (beschermings)kledij.

Voorlichting en educatie

In de verschillende educatieve pakketten (video + publicaties) die het BIVV heeft samengesteld ten behoeve van bromfietzers, en in de publicaties voor motorrijders, komt de helmdraagplicht uitgebreid aan bod.

In 1976 werd een affichagecampagne gewijd aan de helmdraagplicht voor bromfietzers cat. B.

Inzake beschermende kledij zijn er in de huidige situatie geen maatregelen om het gebruik te stimuleren, buiten vermelding in communicatie (brochures, tv-uitzendingen) van het BIVV en diverse belangenorganisaties.

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

100 % correct helmgebruik voor motorfietzers zowel als bromfietzers tegen 2005 moet een haalbare kaart zijn, indien er wordt geïnvesteerd in de nodige voorlichtingscampagnes en – acties, en indien er wordt gecontroleerd op het terrein.

Een veralgemeend gebruik van veiligheidsuitrusting door motorrijders tegen 2005 is haalbaar mits inspanningen worden geleverd qua voorlichting (gerichte campagnes en acties), en wettelijke maatregelen.

1) Maatregelen op organisatorisch vlak

De geïntegreerde strategie waarbinnen de voorstellen van het Begeleidingscomité kaderen, impliceert de noodzaak om het helmgebruik van bromfietzers dmv specifieke, gestandaardiseerde meetmethodes op te volgen en de inspanningen op het vlak van

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 17 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

voorlichting en handhaving te evalueren. Dergelijke opvolging maakt bovendien integraal deel uit van “enhanced enforcement” acties (zie Maatregel 7.16).

Maatregel 7.13: Uitwerken van nauwkeurige meetstrategie voor regelmatige meting van het helmgebruik bij bromfietzers. Tellingen verdienen de voorkeur boven enquêtes, gezien er verschillen kunnen optreden tussen attitude en gedrag.

2) Maatregelen inzake voorlichting en educatie

Motorrijders

Voorlichting bij motorrijders moet focussen op correct gebruik, juiste keuze en regelmatig vervangen van de helm – van de nood tot dragen van een helm zijn ongeveer alle motorrijders overtuigd. Bij deze voorlichting kunnen belangenorganisaties (bv Motorcycle Action Group, Motorcycle Council) en motorclubs ondersteuning bieden.

Voorlichting inzake het belang van veiligheidskledij kan bij uitstek verlopen via motorclubs, belangenorganisaties, de rijopleiding voor motorrijders en de vakhandel. Ook politiemensen op de motor kunnen een voorbeeldfunctie vervullen en ingeschakeld worden bij de voorlichting. Het lijkt belangrijk om in de communicatie te focussen op het "professionele" aspect ("echte motorrijders zijn behoorlijk uitgerust"). In samenwerking met fabrikanten en vakhandel kunnen aanmoedigingsacties worden opgezet (vb wedstrijd waarbij gratis uitrusting kan worden gewonnen).

Maatregel 7.14: Goed gebruik motorhelm stimuleren door gerichte marketingacties waarbij onder andere belangengroepen, motorclubs, rijopleiding voor motorrijders, fabrikanten van veiligheidskledij, vakhandel en professionele motorrijders (bv politiemensen) kunnen worden betrokken. Uitwerken van een methodologie (“best practice”) en handleiding voor dergelijke acties.

Bromfietzers

Bij het in voege treden van de helmplicht voor bromfietzers A dringt een gerichte mediacampagne zich op (inlichten over nieuwe reglementering), waarbij ook actoren dienen te worden ingeschakeld die dicht bij de doelgroep (voornamelijk jongeren) staan, bv scholengemeenschappen, jeugdbewegingen, –huizen en –verenigingen,... Deze campagne is een goede gelegenheid om ook de reeds bestaande helmplicht voor bromfietzers B opnieuw onder de aandacht te brengen.

Verder dient de nadruk te liggen op het feit dat niet alleen de bestuurder maar ook de passagiers een helm dienen te dragen, en op het correcte gebruik.

Maatregel 7.15: Via gerichte sensibiliseringscampagne doelpubliek inlichten over nieuwe helmplicht bromfietzers A bij in voege treden van wetgeving. Helmgebruik bromfietzers A en B stimuleren door educatieve acties waarbij scholengemeenschappen, jongerenverenigingen en dergelijke, maar ook de vakhandel worden betrokken.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 18 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

3) Maatregelen inzake handhaving

Zowel bij motorrijders als bij bromfietzers moet er bij het routine politietoezicht continu aandacht zijn voor het helmgebruik.

Gezien het lagere helmgebruik bij bromfietzers B en de introductie van de helmplicht bij bromfietzers A is gericht toezicht binnen deze categorieën wenselijk. Dit kan het beste gebeuren door zgn “enhanced enforcement” campagnes waarbij intensief toezicht over een welbepaalde, beperkte periode wordt gecombineerd met communicatie over het hoe en waarom van de acties.

Maatregel 7.16: Uitwerken van handleiding voor “enhanced enforcement” acties op lokaal niveau (gemeenten, ism scholen en dergelijke), met bv. 2 weken intensieve voorlichting gevolgd door 2 weken intensieve controles die een maximum aan publiciteit krijgen, aanmoediging tot het voeren van dergelijke acties. Strikte monitoring van het helmgebruik is hierbij essentieel (zie Maatregel 7.13).

4) Maatregelen inzake wetgeving

Om kwalitatief goede motorfiets/bromfietshelmen en veiligheidskledij binnen het bereik van zoveel mogelijk verkeersdeelnemers te brengen, stelt het Begeleidingscomité voor om de BTW-tarieven op beveiligingsmiddelen te verlagen of tot nul te herleiden.

(Zie Maatregel 7.12)

IV. BESLUIT

Het dragen van een valhelm is van levensbelang voor motorrijders en bromfietzers. Beschermingskledij kan de verwondingen van motorfietsers bij een ongeval beperken.

Bij bromfietzers is de helmdracht nog geen gemeengoed of wordt zij pas in de nabije toekomst wettelijk verplicht.

Gerichte voorlichtingscampagnes in combinatie met handhaving zijn essentieel om het helmgebruik bij bromfietzers te introduceren of verhogen.

V. PRIORITAIRE MAATREGELEN

Maatregel 7.13: Uitwerken van nauwkeurige meetstrategie voor regelmatige meting van het helmgebruik bij bromfietzers.

Commentaar: Monitoring van helmgebruik bromfietzers dmv specifieke, gestandaardiseerde meetmethodes is essentieel om de evolutie inzake gebruik op te volgen en de inspanningen op het vlak van voorlichting en handhaving te evalueren en maken bovendien integraal deel uit van “enhanced enforcement” acties (zie Maatregel 7.16).

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 19 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Doelstelling: Beschikken over regelmatige, betrouwbare cijfers inzake helmgebruik en de inspanningen om deze te verhogen

Middelen: Regelmatige tellingen van het aantal helm dragers volgens een verder te bepalen systeem (tellingen verdienen de voorkeur boven enquêtes, gezien de belangrijke verschillen tussen attitude en gedrag), centrale registratie van de geleverde inspanningen inzake handhaving.

Planning:

- Bepalen van de te volgen procedures 03/02
- Start tellingen en gegevensregistratie 06/02

Indicatoren:

Helmgebruik:

- 1) aantal bromfietzers en motorrijders dat de helm correct draagt, volgens categorie (motoren, bromfiets A – B), type weg (binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom), leeftijd

%	2001	2002	2003	2004	2005
Helmdracht motorrijders	99	99	100	100	100
Helmdracht bromfiets A	-	50 (in functie van hlemplicht)	65	80	95
Helmdracht bromfiets B	80 (schatting)	85	90	95	95

Handhaving :

- 2) aantal bromfietzers en motorrijders dat jaarlijks specifiek inzake helmgebruik wordt gecontroleerd

Uitgaande van een populatie van ca. 500.000 motor- en bromfietzers (aantal bromfietsen onbekend sinds 1989), en van de veronderstelling dat elk jaar één op 10 voertuigen moet worden gecontroleerd om effect te hebben, zouden jaarlijks 50.000 voertuigen moeten worden gecontroleerd specifiek inzake helmgebruik.

	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal controles helm	?	30.000	40.000	50.000	50.000

Maatregel 7.15: Gerichte sensibiliseringscampagne bij in voege treden van helmplicht bromfietzers A.

Commentaar: Dergelijke campagne is essentieel om de doelgroep in te lichten over de verandering in de wetgeving en biedt tevens een goede gelegenheid om ook de reeds bestaande helmplicht voor bromfietzers B opnieuw onder de aandacht te brengen

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 20 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Doelstelling: Kennis van de nieuwe wetgeving veralgemenen binnen doelgroep en aanzetten tot helmgebruik

Middelen: gerichte mediacampagne met inschakeling van actoren die dicht bij de doelgroep (voornamelijk jongeren) staan, bv scholengemeenschappen, jeugdbewegingen, –huizen en –verenigingen,... Uitwerken van educatieve acties waarbij scholengemeenschappen, jongerenverenigingen en dergelijke, maar ook de vakhandel worden betrokken, bv. speciale acties i.s.m. winkeliers om oude/slecht zittende helmen tegen beperkte kostprijs om te ruilen tegen nieuwe exemplaren. Daaraan gekoppeld zouden scholen bijvoorbeeld in het schoolreglement kunnen eisen dat scholieren die met een bromfiets naar school komen, een helm moeten dragen. Uitwerken van een methodologie (“best practice”) en handleiding voor dergelijke acties.

Planning:

In functie van in voege treden helmplicht bromfietzers A

Indicatoren:

Zie Maatregel 7.13

Maatregel 7.16: Uitwerken van handleiding voor lokale “enhanced enforcement” acties inzake helmgebruik, en aanmoedigen van deze acties

Commentaar:

Gezien het lagere helmgebruik bij bromfietzers B en de introductie van de helmplicht bij bromfietzers A is gericht toezicht binnen deze categorieën wenselijk. Dit kan het beste gebeuren door zgn lokale “enhanced enforcement” campagnes waarbij intensief toezicht over een welbepaalde, beperkte periode wordt gecombineerd met communicatie over het hoe en waarom van de acties.

Doelstelling: 95% correct helmgebruik bij bromfietzers tegen 2005

Middelen: 2 weken intensieve voorlichting (campagne uitgewerkt door reclamebureau) gevolgd door 2 weken intensieve controles die een maximum aan publiciteit krijgen. Uitwerken van handleiding (“best practice”) waarmee dergelijke acties lokaal kunnen worden opgezet, en aanmoedigen dat bv gemeenten dergelijke acties op hun grondgebied voeren. Strikte monitoring van het helmgebruik is hierbij essentieel (zie Maatregel 7.13).

Planning:

- | | |
|--|---------------|
| • Overleg politiediensten inzake mogelijkheden | voorjaar 2002 |
| • Uitwerking concept | najaar 2002 |
| • Start campagnes op regelmatige basis | voorjaar 2003 |

Indicatoren: zie Maatregel 7.13

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 21 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

D. FIETSEL

I. INLEIDING

De fietshelm kan heel wat (gevaarlijke of dodelijke) hoofdletsels bij ongevallen en valpartijen met fietsers voorkomen.

Er is veel literatuur beschikbaar die het nut van de fietshelm kwantificeert. Enkele citaten:

- Goedgekeurde & goed gedragen fietshelm vermindert hoofdletsel met - 45 % (Mc DERMOTT en al 1993)
- Australië kende een daling met 55 % van het aantal dodelijke fietsslachtoffers na invoering van de fietshelmplicht (1990), en een daling van de ziekenhuisopnamen bij fietsers met 26 %
- Fietshelm kan meer hoofdletsel voorkomen dan maatregelen gericht op vermijden van conflicten tussen snel en langzaam verkeer (Verkeerskunde, NL)
- In Zwitserland zouden jaarlijks 7700 gewonden en 30 doden minder vallen indien alle fietsers helm zouden dragen (BFV), dit betekent een besparing van 700 mio CHF
- De fietshelm vermindert het risico op zwaar hersenletsel bij een ongeval met 21 procentpunten (zonder helm 22 %, met helm 1 %) (Spaite et al.)
- Hoofd/hersenletsels maken over het algemeen 1/3 uit van alle letsels bij fietsongevallen, 2/3 van de fietsers moet worden gehospitaliseerd omwille van schedeltrauma, dodelijke ongevallen met fietsers zijn voor 85 % te wijten aan schedeltrauma
- Het risico op hoofdletsels bij kinderen daalt met 63 % bij fietshelmgebruik

In ons land blijft het fietshelmgebruik nog zeer beperkt, dit in tegenstelling tot landen waar de fietshelmplicht werd ingevoerd (Victoria/Australië: 80 à 90% gebruik, Nieuw-Zeeland: > 90% gebruik).

Ook in landen waar geen helmplicht geldt maar waar de laatste jaren intensief aan voorlichting werd gedaan, steeg het helmgebruik (Zweden: helmgebruik bij kinderen jonger dan 10 jaar steeg van 20 % in 1988 naar 45 % in 1995, terwijl het aantal hoofdletsels met 43 % daalde; Zwitserland: van 4 % naar 18 % gebruik tussen 1990 en 1998).

Voor ons land zijn geen cijfers bekend over de mate waarin de fietshelm, indien gebruikt, ook correct wordt gebruikt. In bv Nieuw-Zeeland zijn er aanwijzingen dat niet alle categorieën fietsers (in het bijzonder kinderen) de helm op de correcte manier dragen, wat de positieve effecten tenietdoet.

II. HUIDIGE MAATREGELEN

Educatie en voorlichting

Via diverse campagnes en acties (onder andere BIVV ism Ministerie van Volksgezondheid, verzekeringsmaatschappijen en ziekenfondsen) wordt het helmgebruik de laatste jaren actief gestimuleerd bij vooral schoolgaande kinderen, bv onder de vorm van bulkaankopen met grote korting voor scholen, ter beschikking stellen van kortingbons, sponsoring van lokale acties,...

Verder heeft het BIVV voorlichtingsmateriaal (folders, video) over het thema beschikbaar en wordt de fietshelm gepromoot in alle BIVV-communicatie gericht op fietsers.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 22 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

Wetgeving

Op Europees vlak werd in 1997 de CEEN 1078 norm ingevoerd, die de eisen bepaalt waaraan fietshelmen moeten voldoen. Enkel goedgekeurde helmen mogen nog in de handel worden gebracht.

Er bestaat in België geen enkele wettelijke verplichting tot het dragen van een fietshelm. Dergelijke verplichting lijkt ook niet wenselijk, aangezien ze zeker in dit stadium zou leiden tot een daling van het aantal gebruikers van dit milieuvriendelijke vervoermiddel.

III. VOORGESTELDE MAATREGELEN

50 % correct helmgebruik tegen 2005 lijkt een ambitieuze doelstelling maar valt waarschijnlijk binnen bepaalde categorieën fietsers (kinderen, sportieve fietsers?) te bereiken door een combinatie van maatregelen. Volgens het Zwitserse BFU kan de combinatie voorlichting + incentives + training + lokale acties het gebruik met 30 % doen stijgen. Ter informatie: Zwitserland mikt in 2005 op 60 % gebruik door kinderen + sportief, 40 % gebruik door anderen, tegen 2010 op resp 95% en 80%.

1) Maatregelen inzake voorlichting en educatie

Onderzoek wijst uit dat informatiecampagnes inzake fietshelm het aantal verwondingen jaarlijks met 3 % kunnen verminderen bij kinderen onder de 15 (Ekman 1997). Gezien de grotere kwetsbaarheid van fietsende kinderen in het verkeer, dienen zij in elk geval behouden te blijven als doelgroep nr.1 voor het promoten van fietshelmgebruik.

De promotie dient verder te worden uitgebreid naar andere categorieën fietsers, bv sportieve fietsers (cf promotieactie fietshelmen op Gordel door KBC) en utilitaire fietsers (blijkt moeilijkst te overtuigen categorie).

Verder dient de nadruk bij alle categorieën te liggen op het correcte gebruik en op de risicoperceptie, en kan in sommige gevallen (jongeren ouder dan 10) gefocust worden op "lifestyle" aspecten en elementen sociale druk (peergroup pressure). De helm moet worden beschouwd als standaard fietsuitrusting door alle betrokkenen.

Maatregel 7.17: Promotiecampagnes en –acties voor fietshelmgebruik intensiveren naar kinderen toe en uitbreiden naar andere doelgroepen. Uitwerken van een methodologie ("best practice") en handleiding voor acties op lokaal niveau, bv binnen scholengemeenschappen en bedrijven. Scholen, bedrijven, wielclubs kunnen in het intern reglement bv eisen dat fietsers een helm moeten dragen, en deze helmen goedkoop ter beschikking stellen. Verder uitbreiden van specifieke aanmoedigingsprogramma's die gebruik maken van beloningsmechanismen, of waaraan een of andere vorm van financieel voordeel verbonden is (diverse kortingen,...). Door het inschakelen van bv wielervedetten of bekende mediafiguren in de campagne kan het imago van de fietshelm een positieve impuls krijgen, de reikwijdte van promotiecampagnes kan worden vergroot door samenwerking met grote fietsmerken en –winkels.

2) Maatregelen inzake wetgeving

Introductie van een fietshelmplicht, eventueel in verschillende fasen voor bepaalde specifieke gebruikers (bv kinderen die achterop de fiets worden vervoerd (lopen groot risico bij valpartijen),

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 23 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

fietsende kinderen en sportfietsers), dient pas te worden overwogen indien het vrijwillige draagpercentage de 50% overschrijdt (althans, dit cijfer wordt vermeld door de Zwitserse organisatie BFU. Men merkt op dat men bv. evengoed zou kunnen uitgaan van een minimum vrijwillig draagpercentage van 75% alvorens de helmplicht in te voeren). In geval er onvoldoende draagvlak bestaat, kan invoering van de helmplicht het fietsgebruik negatief beïnvloeden, en dat willen we te allen koste vermijden.

Om de toegankelijkheid tot goede fietshelmen te verhogen, stellen wij voor het BTW-tarief op beveiligingsmiddelen te verlagen of af te schaffen.

(Zie Maatregel 7.12)

IV. BESLUIT

De fietshelm is zeer nuttig in het voorkomen van (gevaarlijke of dodelijke) hoofdletsels bij ongevallen en valpartijen met fietsers. Promotie van fietshelmgebruik kan bijgevolg het aantal doden en zwaargewonden binnen deze categorie weggebruikers positief beïnvloeden. In ons land blijft het fietshelmgebruik tot op heden zeer beperkt, er is zeker ruimte voor verbetering. Aanmoediging van het vrijwillig gebruik door voorlichtings- en educatieve activiteiten lijkt de meest geschikte manier.

V. PRIORITAIRE MAATREGELEN

Maatregel 7.17: Promotiecampagnes en –acties voor fietshelmgebruik intensiveren naar kinderen toe en uitbreiden naar andere doelgroepen.

Commentaar: Kinderen zijn doelgroep nr. 1 gezien hun grotere kwetsbaarheid in het verkeer, en het effect “jong geleerd, oud gedaan”. Er kan worden verdergebouwd op reeds bestaande acties die hun nut hebben bewezen.

Doelstelling: 50% correct helmgebruik bij kinderen tegen 2005, helmgebruik bij andere groepen eveneens verhogen

Middelen: Uitwerken van een methodologie (“best practice”) en handleiding voor acties op lokaal niveau, bv binnen scholengemeenschappen en bedrijven. Scholen, bedrijven, wielervedetten kunnen in het intern reglement bv eisen dat fietsers een helm moeten dragen, en deze helmen goedkoop ter beschikking stellen. Verder uitbreiden van specifieke aanmoedigingsprogramma’s die gebruik maken van beloningsmechanismen, of waaraan een of andere vorm van financieel voordeel verbonden is (diverse kortingen,...). Door het inschakelen van bv wielervedetten of bekende mediafiguren in de campagne kan het imago van de fietshelm een positieve impuls krijgen, de reikwijdte van promotiecampagnes kan worden vergroot door samenwerking met grote fietsmerken en –winkels.

Planning:

- Uitwerken van een methodologie en handleiding voor acties 2002
- Implementatie Vanaf 2003

Indicatoren:

Aantal fietsers dat de helm draagt, per categorie (kinderen volgens leeftijdsklasse, sportieve fietsers, dagelijkse fietsers) – meting dmv tellingen verdient de voorkeur

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 24 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

E. BEVEILIGING VAN KINDEREN DIE PER FIETS WORDEN VERVOERD

I. INLEIDING

Fietsers zijn op zich al kwetsbaar in het verkeer, kinderen die per fiets worden vervoerd zijn dat des te meer. Bij een ongeval of valpartij hebben zij geen carrosserie om de ergste schokken op te vangen.

Voor kinderen die achterop de fiets in een kinderzitje zitten, zijn zijdelingse valpartijen bijzonder gevaarlijk ivm mogelijke schedelletsels (zijkant van de schedel is meest kwetsbaar). Daarom geldt in bepaalde landen (o.m. staat New York, VS) voor kinderen die op de fiets worden vervoerd een verplichting tot het dragen van een fietshelm.

Omwille van hun lichaamsbouw is het niet aan te raden zeer jonge kinderen per fiets te vervoeren (zwaar hoofd, te kwetsbare nek).

In ons land is het gebruik van specifieke beveiligingsmiddelen niet aan een wetgeving onderworpen. Er bestaan evenmin cijfers over de manier waarop kinderen die per fiets worden vervoerd, worden beveiligd.

Naast de geïntegreerde kinderzitjes (zitje + voetsteun in één stuk) die momenteel op de markt zijn, en die bedoeld zijn om op de fiets zelf gemonteerd te worden, bestaan er ook fietskarren voor het vervoer van kinderen. Dit zijn aanhangwagentjes die achter de fiets worden bevestigd en waarin kinderen kunnen worden vervoerd. In de vakliteratuur worden dergelijke aanhangwagens als over het algemeen veilig beoordeeld. Fietskarren zijn alleszins veiliger dan kinderzitjes op de fiets.

II. HUIDIGE MAATREGELEN

Educatie en voorlichting

In het voorlichtingsmateriaal dat het BIVV naar fietsers verspreidt (o.a. Fietshandboek) wordt uitgelegd hoe men kinderen veilig op de fiets kan vervoeren. Bij diverse fietsersverenigingen e.d. (Fietsersbond,...) is hierover eveneens informatie beschikbaar.

Wetgeving

Het verkeersreglement (art. 44.4) vermeldt dat een fiets moet beschikken over een "ingerichte zitplaats" om iemand te vervoeren, maar geeft geen definitie van dat begrip, noch worden minimum- of maximumleeftijden vermeld waaraan passagiers moeten voldoen. Evenmin bestaan er normen waaraan kinderzitjes moeten voldoen.

Een ontwerp van Koninklijk Besluit tot wijziging van het verkeersreglement (tekst van 6/09/2001) voorziet regels voor het vervoer van kinderen in fietskarren (maximum 2 kinderen, max. leeftijd 7 jaar) en bepaalt ook dat de aanhangwagen "speciaal moet uitgerust zijn voor het vervoer van passagiers".

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 25 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

III. VOORGESTELDE MAATREGELN

Gezien de relatief beperkte en welomschreven doelgroep moet het mogelijk zijn om op vrij korte termijn (2005) te komen tot correcte beveiliging van alle kinderen die per fiets worden vervoerd, op voorwaarde dat de wetgeving duidelijk en sluitend is.

1) Maatregelen inzake voorlichting en educatie

De bestaande voorlichting inzake beveiliging van kinderen die per fiets worden vervoerd kan worden uitgebreid en via meer kanalen worden vervoerd. Het bestaan van een duidelijke en sluitende wetgeving is echter een basisvoorwaarde om de voorlichting te ondersteunen.

Maatregel 7.18 (OPTIONEEL): Promotiecampagnes en –acties inzake beveiliging van kinderen die per fiets worden vervoerd intensiveren en uitbreiden. Uitwerken van een methodologie (“best practice”) en handleiding voor acties op lokaal niveau, bv binnen ouderverenigingen. Scholen kunnen in het intern reglement bv eisen dat ouders hun kind correct beveiligen op de fiets, en deze beveiligingsmiddelen goedkoop ter beschikking stellen. Verder uitbreiden van specifieke aanmoedigingsprogramma’s die gebruik maken van beloningsmechanismen, of waaraan een of andere vorm van financieel voordeel verbonden is (diverse kortingen,...). Samenwerking met de vakhandel om de reikwijdte van de voorlichting te vergroten. Deze maatregel kan worden verbonden aan gelijkaardige acties inzake fietshelm (zie Maatregel 7.17)

2) Maatregelen inzake wetgeving

Een sluitende wetgeving rond het vervoer van kinderen op de fiets is een basisvoorwaarde om het gebruik van beveiligingsmiddelen te verhogen. Tevens dienen er technische normen worden vastgelegd voor kinderzitjes en fietskarren.

Maatregel 7.19: Vervoer van kinderen per fiets wettelijk regelen, definiëren aan welke normen zitjes en fietskarren moeten voldoen.

Introductie van fietshelmplicht voor kinderen die achterop de fiets worden vervoerd, dient te worden overwogen.

Om de toegankelijkheid tot goede beveiligingsmiddelen te verhogen, stellen wij voor het BTW-tarief op beveiligingsmiddelen te verlagen of af te schaffen.

(Zie Maatregel 7.12)

IV. BESLUIT

Aangepaste beveiligingsmiddelen voor kinderen die per fiets worden vervoerd, kunnen het aantal doden en zwaargewonden binnen deze categorie weggebruikers positief beïnvloeden.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 17/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 26 van 26
Dossier 7 – GORDEL, KINDERZITJES, HELM		

V. PRIORITAIRE MAATREGELEN

Maatregel 7.19: Vervoer van kinderen per fiets wettelijk regelen, definiëren aan welke normen zitjes en fietskarren moeten voldoen.

Commentaar: Een sluitende wetgeving rond het vervoer van kinderen op de fiets is een basisvoorwaarde om het gebruik van beveiligingsmiddelen te verhogen.

Doelstelling: 100% correcte beveiliging van kinderen die per fiets worden vervoerd tegen 2005.

Middelen: Wijziging van het verkeersreglement en technisch reglement.

Planning:

- Uitwerken van voorstel tot wetswijziging en behandeling in parlement Tegen najaar 2002
- Uitwerken van technische eisen voor kinderzitjes en fietskarren Tegen voorjaar 2003

Indicatoren:

Aantal kinderen dat correct beveiligd per fiets wordt vervoerd