

PERSCONFERENTIE VAN 9 FEBRUARI 2010

Voorstelling van de campagne:

“De gordel, altijd. Ook achterin.”

08/02/2010 – 07/03/2010



Etienne SCHOUPPE

Staatssecretaris voor Mobiliteit

Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

INLEIDING

Wetenschappers laten er geen twijfel over bestaan: de gordel is één van de goedkoopste en eenvoudigste manieren om de gevolgen van een ongeval te reduceren en het aantal verkeersslachtoffers te doen afnemen. Hoewel ze overtuigd zijn van het nut van de gordel, “vergeten” veel inzittenden echter zich vast te klikken in de auto, vooral achterin. Mensen wéten ook dat de gordel op alle plaatsen verplicht is, maar gaan daar vaak heel nonchalant mee om - vooral in de stad en bij korte ritten. Een nonchalance die levensgevaarlijke gevolgen kan hebben...

WAAROM EEN GORDEL DRAGEN?

De veiligheidsgordel zoals wij die kennen bestaat al meer dan 50 jaar en is in de loop der tijd uiteraard geëvolueerd. Zo zijn in veel moderne auto's gordelspanners aanwezig en dragen elektronische systemen bij om de gordels bij een naderende crash te activeren. Het principe blijft evenwel ongewijzigd: bij een plotse schok het lichaam op zijn plaats houden in de auto. Bij een botsing komen immers enorme krachten vrij. Daardoor smakken inzittenden die niet zijn vastgeklikt tegen de binnenkant van het voertuig of tegen elkaar aan, en lopen ze het risico om uit de auto te worden geslingerd.

Als dat laatste gebeurt, zijn de overlevingskansen miniem. Iemand die uit het voertuig wordt geslingerd loopt vijf keer meer risico om te overlijden dan iemand die de gordel draagt. Zelfs in een wagen met airbags is het van levensbelang dat de veiligheidsgordel correct wordt gedragen. De gordel houdt de inzittenden in de juiste positie, zodat de airbag zijn rol van bijkomende bescherming naar behoren kan vervullen.

Sommigen denken dat ze zichzelf of hun kind bij een ongeval kunnen beschermen zonder gebruik te maken van de veiligheidsgordel. Tegen de kracht van een botsing is echter geen mens opgewassen - zelfs al gaat het om een aanrijding met relatief lage snelheid. Om één voorbeeld te geven: de impact bij een botsing met een snelheid van 50 km/u stemt overeen met 35 maal het gewicht van de persoon. Zo verandert een kind van 25 kg in een massa van bijna één ton....

Algemeen gesproken vermindert de gordel het risico op schedelletsels bij een ongeval met meer dan 40 % en het risico op overlijden of letsels met 50 %. Wie de gordel draagt, kan ongevallen tot 100 km/u overleven. Wat veel weggebruikers echter niet weten, is dat zonder gordel de kans om te sterven reeds bestaat vanaf 20 km/u. Het veiligheidseffect van gordels is vooral hoog bij lage snelheden en neemt af bij hogere snelheid. Daarom is het belangrijk om ook binnen de bebouwde kom de gordel te gebruiken.

Tot slot kunnen niet-vastgeklikte passagiers achterin bij een ongeval tegen de inzittenden voorin gesmakt worden en zo ernstige letsels veroorzaken. Zo blijkt uit een Japanse studie dat het sterftecijfer bij de passagiers voorin met 80% zou kunnen worden gereduceerd indien de passagiers achterin zich zouden vastklikken.¹ Reden te meer voor deze laatsten om hun gordel te dragen...

OOK VOOR KINDEREN!

Voor kinderen die kleiner zijn dan 1,35 m gelden aparte regels. Hun lengte en gewicht, maar ook de verdeling van het lichaamsgewicht, eisen speciale beveiligingsmiddelen, zoals zitverhogers en kinderzitjes. Het effect van deze speciale beveiligingsmiddelen is zelfs nog groter dan het gebruik van autogordels, ongeacht leeftijd en plaats in de auto.²

Met als voorwendsel dat het toch maar om een korte rit gaat, plaatsen tal van ouders hun kind echter zomaar op de achterbank of in een autozitje, zonder de tijd te nemen om het vast te klikken. Hierbij vergeten ze evenwel dat een ongeval om het even wanneer kan gebeuren – dus ook tijdens een ritje van 5 minuten - en vooral dat een kinderzitje correct moet worden gebruikt om de nodige bescherming te kunnen bieden...

Om een beter idee te krijgen van de impact, kunnen we de vergelijking maken met een val. Zo staat een schok met een snelheid van 30 km/u voor een niet-vastgeklikt kind gelijk met een val van de eerste verdieping van een flatgebouw! Bij 50 km/u komt een ongeval overeen met een val van ongeveer 10 meter, dus van ongeveer 3 verdiepingen! Kortom: een niet-vastgeklikt kind vervoeren in de wagen is net alsof je het zou laten spelen op een balkon zonder leuning.

¹ Deze studie ging over ongevallen waarin auto's waren betrokken met minstens 2 passagiers achterin en waarbij alle passagiers minstens gewond raakten.

² SWOV (2007). Factsheet autogordels en kinderzitjes. SWOV, Leidschendam.

DE BELGEN EN DE GORDEL: KAN BETER

Ondanks de onmiskenbare doeltreffendheid van de gordel hinkt ons land nog steeds achterop wat de gordeldracht betreft. Uit de recentste cijfers blijkt dat gemiddeld 80% van de Belgen verklaart “altijd” de veiligheidsgordel te dragen wanneer ze voorin de wagen zitten. Achterin is dat slechts gemiddeld 62%.³ Ter vergelijking: in onze buurlanden dragen meer dan 9 op 10 inzittenden de gordel. Er is dus geen enkele reden waarom dat ook bij ons niet zou kunnen.

Ik draag altijd de veiligheidsgordel... (%)			
	In de stad	Op gewestwegen	Op autosnelwegen
Als bestuurder	74	78	81
Als passagier voorin	79	82	84
Als passagier achterin	60	62	65

De cijfers variëren naargelang van het type weg, de leeftijd en het geslacht van de inzittenden, en de regio. Op autosnelwegen en voorin wordt de gordel het meeste gedragen, in de stad en achterin de auto het minst – en dit terwijl de gordel vooral bescherming biedt bij lage snelheden! Bovendien wordt de gordel minder vaak gedragen door 15- tot 34-jarigen, en door mannen. Tot slot hinkt de gordeldracht in Wallonië achterop, in vergelijking met Vlaanderen en Brussel.

Ik draag altijd de veiligheidsgordel... (%)									
	Bestuurder			Passagier voorin			Passagier achterin		
	Stad	Gewest-weg	Autosnel-weg	Stad	Gewest-weg	Autosnel-weg	Stad	Gewest-weg	Autosnel-weg
Man	67	71	76	70	73	77	49	54	59
Vrouw	84	87	88	87	88	90	67	67	69
15-34	68	70	73	70	73	78	49	52	56
35-54	75	79	82	85	88	89	65	67	67
55+	80	82	86	84	84	86	69	72	76
Vlaanderen	77	78	82	79	79	84	67	67	69
Brussel	78	86	94	86	95	91	46	58	72
Wallonië	68	73	75	79	81	83	51	53	54

³ IPSOS (2009). Post-test gordelcampagne 2009. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van het BIVV door middel van een face-to-face enquête bij een representatieve steekproef van 1024 personen.

Het BIVV peilde ook naar de beweegredenen waarom mensen de gordel niet dragen. De vaakst vernoemde zijn hinder, verstrooidheid en luiheid. Ook het feit dat het maar om een korte rit gaat is een vaak gehoord excuus. Terwijl 4 korte ritten van een kwartier toch evenveel risico opleveren als één ononderbroken rit van een uur... Er is dus geen enkele reden om de gordel in ene geval wel, en in het andere niet te dragen.

Opvallend is verder dat meer dan 80% van de bestuurders die zelf de gordel dragen, ook aan hun niet-vastgeklikte passagiers vragen om dat te doen. Vrouwelijke bestuurders en 35-plussers scoren op dat vlak het beste. Vooral passagiers voorin krijgen van de bestuurder vaak de vraag om zich vast te klikken. Deze vraag komt minder vaak voor wanneer men in de stad rijdt of wanneer de passagier achterin zit.

Redenen om de gordel niet te dragen %	Bestuurder	Passagier voorin	Passagier achterin
Hinder	37	44	29
Verstrooidheid	24	29	30
Luiheid	21	25	32
Korte afstand	15	11	7

DRIJFVEREN OM DE GORDEL TE DRAGEN

Tot slot werd ook gevraagd naar de drijfveren die inzittenden ervan zouden kunnen overtuigen om wel de gordel te dragen. Zoals verwacht gaven de meeste bevroagden aan dat vooral hogere boetes en meer controles hun gedrag zouden kunnen beïnvloeden. Ook het feit dat men iemand kent die gewond of gedood raakte bij een ongeval vormt een reden om altijd de gordel te dragen. Passagiers voor- en achterin zouden bovendien meer geneigd zijn om zich vast te klikken als de bestuurder hen daarom vraagt.

Drijfveren om de gordel te dragen %	Bestuurder	Passagier voorin	Passagier achterin
Hogere boetes	40	38	25
Meer politiecontroles	39	30	21
Kennis die gewond of gedood werd	20	18	23
Bestuurder die het me vraagt	-	28	29

Studies wijzen uit dat verscherpte controles in combinatie met sensibilisering zeer efficiënt zijn om weggebruikers tot gedragsverandering aan te zetten. Daarom zal de politie ook tijdens de komende weken extra waakzaam zijn. Bij routinecontroles is de gordeldracht sowieso een aandachtspunt. Ook wie achterin de auto niet draagt, kan daarvoor worden beboet met een onmiddellijke inning van 50 euro.

Daarnaast worden meer en meer auto's uitgerust met gordelverklidders, die de inzittenden herinnert aan het gebruik van de autogordel. Dat is uiteraard een goed zaak. Bij de EuroNCAP-autoveiligheidstests krijgen auto's die standaard een gordelverklidder hebben ingebouwd extra punten, en de Europese Commissie overweegt om gordelverklidders in auto's verplicht te stellen.

Tot slot is er nog de problematiek van de vrijstellingen voor de gordeldracht. Momenteel beschikken zo'n 250.000 Belgen over een permanente vrijstelling om medische redenen, terwijl de boodschap in feite dient te zijn dat het altijd beter is de gordel te dragen. Het is daarom aangewezen dat artsen over een leidraad zouden beschikken met informatie over het belang van de gordel en de beperkte draagwijdte van een vrijstelling. Om artsen beter te kunnen laten inschatten in welke gevallen een vrijstelling om medische redenen wel verantwoord is, zal een lijst worden opgesteld met aandoeningen die daarvoor in aanmerking komen.

BESLUIT

Hoewel de meeste inzittenden overtuigd zijn van het nut van de gordel, hebben nog steeds te weinig mensen de gewoonte om zich overal en altijd vast te klikken, vooral wanneer het om korte ritten gaat. Meer nog dan een gewoonte, dient het zich vastklikken in de auto een reflex te worden, iets wat je doet zonder er bij stil te staan. Dat is immers essentieel om jezelf én je medereizigers te beschermen als het fout gaat. Met de campagne die we vandaag voorstellen willen we een stap verder in de goede richting zetten. De uiteindelijke bedoeling is om het aantal verkeersslachtoffers substantieel te verminderen. Eén simpele klik kan immers levens redden.