

**Belgische Kamer  
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1994-1995 (\*)

10 FEBRUARI 1995

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot bevordering van  
het dragen van de autogordel  
door wagenbestuurders en  
passagiers**

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR**

**UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEMUYT**

DAMES EN HEREN,

De commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergadering van 31 januari 1995.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Harmegnies (M.).

**A. — Vaste leden :**

C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen,  
HH. Vandendriessche, Van  
Eetvelt, Vanpoucke.  
P.S. HH. Flahaut, Harmegnies  
(M.), Léonard, Walry.  
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt,  
Taelman, Vautmans.  
S.P. HH. De Mol, Moyaerts,  
Schellens.  
P.R.L. HH. Knoops, Pivin.  
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncelet.  
Agalev/HH. Dallons, Van Diende-  
Ecolo ren.  
Vl. H. Van Nieuwenhuysen.  
Blok

**B. — Plaatsvervangers :**

HH. Ansoms, Breyne, Brouns,  
Schuermans, Vanleenhove, Van  
Rompuy.  
HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin,  
HH. Perdieu, Poty.  
HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,  
Van houtte.  
HH. De Bremaeker, Dielens, Van  
der Sande, N.  
HH. Draps, Pierard, Saulmont.  
HH. Gehlen, Hollogne, Sénéca.  
HH. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.  
HH. Buisseret, Van Hauthem.

Zie :

1306 - 93 / 94 :

- N° 1 : Voorstel van resolutie van de heer Van Eetvelt.
- N° 2 : Amendement.

Zie ook :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de Commissie.

(\*) Vierde zitting van de 48<sup>e</sup> zittingsperiode.

**Chambre des Représentants  
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (\*)

10 FÉVRIER 1995

**PROPOSITION DE RESOLUTION**

**sur l'adoption de mesures visant à  
promouvoir le port de la ceinture de  
sécurité par les automobilistes et  
leurs passagers**

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE**

**PAR M. DEMUYT**

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution a été examinée par la Commission lors de sa réunion du 31 janvier 1995.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Harmegnies (M.).

**A. — Titulaires :**

C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen,  
MM. Vandendriessche, Van  
Eetvelt, Vanpoucke.  
P.S. MM. Flahaut, Harmegnies  
(M.), Léonard, Walry.  
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt,  
Taelman, Vautmans.  
S.P. MM. De Mol, Moyaerts,  
Schellens.  
P.R.L. MM. Knoops, Pivin.  
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncelet.  
Agalev/MM. Dallons, Van Diende-  
Ecolo ren.  
Vl. M. Van Nieuwenhuysen.  
Blok

**B. — Suppléants :**

MM. Ansoms, Breyne, Brouns,  
Schuermans, Vanleenhove, Van  
Rompuy.  
MM. Dufour, Henry, Mme Lizin,  
MM. Perdieu, Poty.  
MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,  
Van houtte.  
MM. De Bremaeker, Dielens, Van  
der Sande, N.  
MM. Draps, Pierard, Saulmont.  
MM. Gehlen, Hollogne, Sénéca.  
MM. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.  
MM. Buisseret, Van Hauthem.

Voir :

1306 - 93 / 94 :

- N° 1 : Proposition de résolution de M. Van Eetvelt.
- N° 2 : Amendement.

Voir également :

- N° 4 : Texte adopté par la Commission.

(\*) Quatrième session de la 48<sup>e</sup> législature.

## I. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN HET VOORSTEL

De voorgestelde resolutie beoogt de overheid ertoe aan te zetten maatregelen te nemen om met het dragen van de autogordel door de autobestuurders en hun passagiers het grootst mogelijke effect te bereiken.

Studies tonen aan dat als men de autogordel draagt, het risico om bij een ongeval gedood te worden of zware letsels op te lopen met 50 % afneemt. Toch blijkt dat de verplichting om de autogordel te dragen veel te weinig wordt nageleefd.

Voorts voorziet de desbetreffende regelgeving thans in te veel uitzonderingen op die algemene draagplicht. Zo zijn er niet minder dan 7 soorten van uitzonderingen, met name voor :

- de bestuurders die achteruitrijden;
- de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren;
- de bezorgers (wanneer voor de levering over korte afstanden heel vaak halt moet worden gehouden);
- de personen met een lichaamslengte van minder dan 1,50 m;
- de zwangere vrouwen;
- de personen die op grond van medische redenen vrijgesteld zijn;
- de bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen.

Die vrijstellingen werden ingevoerd in de jaren '70, omdat de toentertijd gebruikte autogordels nog vrij rudimentair waren. De meeste van die vrijstellingen hebben ten gevolge van de aangebrachte verbeteringen geen reden van bestaan meer.

Zo belemmeren de nieuwe driepuntsgordels geenszins het achteruitrijden of het besturen van een taxi. Ook personen met een kleine gestalte ondervinden geen hinder van dergelijke gordels.

Voorts zijn de specialisten van drie Vlaamse universitaire ziekenhuizen van oordeel dat de zwangere vrouwen voortaan maar beter de autogordel kunnen dragen.

Uit het enorme aantal vrijstellingen om medische redenen (300 000) kan men afleiden dat van die mogelijkheid tot uitzondering ook misbruik wordt gemaakt.

Op grond daarvan lijkt het dus aangewezen in veel minder mogelijkheden tot vrijstelling van het dragen van de autogordel te voorzien.

De voorgestelde resolutie beoogt dit vraagstuk bijgevolg te onderwerpen aan een onderzoek, dat binnen zes maanden tot tastbare resultaten zou moeten leiden.

Ten tweede streeft de resolutie een aangescherpt beleid na inzake de naleving van de verplichting tot het dragen van de gordel, teneinde de veiligheid te doen toenemen en de zeer zware maatschappelijke en menselijke nasleep van ongevallen te reduceren.

## I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION

L'objet de la résolution en proposition est d'inciter les pouvoirs publics à adopter des mesures qui rendent plus effectif le port de la ceinture de sécurité par les automobilistes et leurs passagers.

Alors qu'il ressort d'études menées que le port de la ceinture réduit de moitié le risque d'être tué ou d'encourir des blessures graves lors d'un accident, il apparaît que l'obligation de porter la ceinture de sécurité est très insuffisamment respectée.

La réglementation actuelle en la matière fait d'ailleurs la part bien trop belle aux exceptions à cette obligation générale. Elle ne connaît en effet pas moins de sept catégories d'exceptions :

- pour les conducteurs effectuant une marche arrière;
- pour les chauffeurs de taxi quand ils véhiculent des clients;
- pour les livreurs (quand la livraison implique des arrêts très fréquents sur de courtes distances);
- pour les personnes de moins de 1,50 mètre;
- pour les femmes enceintes;
- pour les personnes exemptées pour raison médicale;
- pour les conducteurs et passagers de véhicules prioritaires.

Instaurées dans les années septante, à une époque où le type de ceinture de sécurité en usage était assez rudimentaire, la plupart de ces exceptions ont depuis lors perdu toute justification à la suite des progrès qui ont eu lieu.

Ainsi, les nouvelles ceintures à trois points ne sont en rien incompatibles avec les manœuvres de marche arrière ou avec celles qui sont requises des chauffeurs de taxi; elles conviennent également aux personnes de petite taille.

En ce qui concerne les femmes enceintes, les spécialistes travaillant dans trois hôpitaux universitaires flamands ont estimé qu'il serait préférable qu'elles portent dorénavant la ceinture de sécurité.

Quant aux exemptions pour raisons médicales, leur nombre très élevé (300 000) porte à croire que cette possibilité de dérogation est utilisée de manière abusive.

Il apparaît donc souhaitable de réduire sensiblement les possibilités d'exception à l'obligation de porter la ceinture.

La résolution en proposition vise dès lors à soumettre cette question à un examen dont les résultats devraient être effectifs dans un délai de six mois.

Son deuxième objet est d'inciter à une politique rigoureuse en matière de respect du port obligatoire de la ceinture, de manière à augmenter la sécurité et à diminuer le coût, socialement et humainement très élevé, des accidents.

Tot slot moet ook de ontwikkeling van nieuwe technologieën waarbij autorijden zonder veiligheids gordel uitgesloten is, worden aangemoedigd; bepaalde constructeurs hebben die technologieën overigens al geïntroduceerd.

## II. — BESPREKING

*De verschillende leden* die bij de bespreking hun standpunt te kennen geven, scharen zich eensgezind achter de inhoud van het voorstel.

Dit verslag geeft derhalve alleen een overzicht van de bijkomende opmerkingen.

\*  
\* \*

Volgens *de heren De Mol en Ramoudt* moet ook worden stilgestaan bij het dragen van de gordel in autocars.

*De heer Van Nieuwenhuysen* wijst erop dat het laatste punt van de resolutie (« *de autoconstructeurs aan te moedigen inzake innoverende technologieën...* ») geen hout snijdt omdat er geen Belgische autoconstructeurs zijn.

Dezelfde spreker is er niet voor te vinden om de vrijstelling ten gunste van zwangere vrouwen op te heffen. Dreigt het ongeboren kind geen hinder te ondervinden van het dragen van de gordel?

Volgens *de heer Knoops* moeten over dat laatste vraagstuk medische adviezen worden ingewonnen.

*De vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven* verklaart dat het voorstel van resolutie aan zijn bedoelingen tegemoet komt. Het niet dragen van de veiligheidsgordel is immers een van de drie factoren die de meeste verkeersslachtoffers veroorzaken, samen met overdreven snelheid en overmatig alcoholgebruik; zelfs bij relatief lage snelheden blijkt dat verzuim zeer zware consequenties te hebben.

Feit is dat de publieke opinie er niet altijd van overtuigd is dat de gordel wel degelijk moet worden gedragen. Jammer genoeg blijkt men al te vaak op irrationele gronden te denken dat het in bepaalde gevallen verkieslijker is geen gordel te dragen.

In de overgrote meerderheid van de gevallen vermindert de veiligheidsgordel evenwel aanzienlijk de gevolgen van een ongeval.

De in België geldende regeling, die voorziet in een aantal uitzonderingen op de draagplicht van de veiligheidsgordel (art. 35.2 van het verkeersreglement), heeft als bijzonder kenmerk dat een groot aantal bestuurders en passagiers kunnen worden vrijgesteld van het dragen van de veiligheidsgordel.

Er zijn evenwel al stappen ondernomen om de draagplicht strikter toe te passen. Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de

Enfin, le développement des technologies nouvelles — déjà introduites par certains constructeurs — excluant la conduite sans ceinture de sécurité doit être encouragé.

## II. — DISCUSSION

*Les différents membres* qui interviennent dans la discussion marquent tous leur accord avec le contenu de la proposition.

Le présent rapport se limite dès lors à reprendre les observations formulées pour le surplus.

\*  
\* \*

*MM. De Mol et Ramoudt* estiment que la question du port de la ceinture dans les autocars doit également être étudiée.

*M. Van Nieuwenhuysen* fait observer que le dernier point de la résolution (« *d'encourager les constructeurs automobiles à développer des techniques nouvelles...* ») n'a guère de portée, puisqu'il n'y a pas de constructeur automobile belge.

Le même intervenant exprime sa réticence à ce que soit supprimée l'exception en faveur des femmes enceintes : le port de la ceinture ne risque-t-il pas d'être dommageable à l'enfant à naître?

*M. Knoops* attire l'attention sur la nécessité de s'entourer d'avis médicaux sur cette dernière question.

*Le vice-premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques* déclare que la résolution en proposition rencontre ses préoccupations. Le non-port de la ceinture de sécurité constitue en effet l'un des trois facteurs principaux — avec les excès de vitesse et l'imprégnation alcoolique — responsables du nombre de victimes de la route. Les conséquences de l'« oubli » de la ceinture se révèlent en effet extrêmement graves, même à des vitesses relativement peu élevées.

Il faut bien constater que l'opinion publique n'est pas toujours convaincue du bien-fondé du port de la ceinture : le sentiment — irrationnel — que, dans certains cas, il est préférable de ne pas porter la ceinture demeure malheureusement trop répandu.

Pourtant, dans la toute grande majorité des cas, la ceinture de sécurité réduit considérablement la portée de l'accident.

Le système en vigueur en Belgique, qui prévoit un certain nombre d'exceptions à l'obligation de porter la ceinture (article 35.2 du Code de la route), présente la particularité de permettre à un nombre important de conducteurs et de passagers de négliger la ceinture de sécurité.

Des actions tendant à renforcer l'obligation de porter la ceinture ont cependant déjà été entamées. Ainsi, la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 concernant le rapprochement des légis-

Lid-Staten betreffende het verplicht gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton (Publikatieblad n° L373 van 31 december 1991) wordt binnenkort omgezet in het Belgische verkeersreglement. Het ontwerp van koninklijk besluit dat die omzetting moet regelen, schaft de vrijstelling voor personen kleiner dan 1,50 meter en voor zwangere vrouwen af. Vrijstellingen op grond van gewichtige medische tegenindicaties zullen nochtans verder mogen worden verleend.

Er moet tevens worden nagedacht over het algemene probleem van de afwijkingen die om medische redenen worden toegestaan : door dergelijke vrijstellingen louter op grond van een medisch getuigschrift toe te kennen, onderscheidt België zich van zijn buurlanden, waar een medische commissie of een controle-arts daarover oordeelt.

Het ministerie van Verkeerswezen probeert al vele jaren dat probleem opnieuw te laten onderzoeken. De minister van Volksgezondheid heeft onlangs verklaard dat hij bereid is een oplossing te zoeken. De minister van Verkeerswezen heeft derhalve voorgesteld een werkgroep op te richten.

De vrijstellingen om medische redenen zouden uitsluitend mogen worden toegekend in behoorlijk gerechtvaardigde gevallen en op grond van duidelijk omschreven medische criteria.

In deze materie zijn nauwkeurige voorschriften noodzakelijk, te meer daar in het verleden is gebleken dat strengere acties met betrekking tot de draagplicht van de gordel — door middel van campagnes van het BIVV en door verscherpte politie- en rijks-wachtcontroles — telkens een toename van het aantal aanvragen tot vrijstelling om medische redenen tot gevolg hadden.

Het succes van een strenger beleid zal derhalve grotendeels afhangen van de hervorming van de regeling betreffende de uitzonderingen om medische redenen. De regeling moet evenwel dwingender worden gemaakt dan ze nu is. Uit recente statistieken blijkt immers dat slechts iets meer dan de helft van de automobilisten hun veiligheidsgordel dragen.

Volgens *de heer Knoops* wordt hiermee het probleem aangeraakt van de waarde die aan het medische getuigschrift moet worden gehecht.

*De heer Pivin* vraagt aan hoeveel personen vrijstelling wordt verleend omdat ze kleiner zijn dan 1,50 meter. *De minister* antwoordt dat daarover geen statistieken bestaan, omdat artikel 35.2, 4°, van het verkeersreglement de bestuurders en passagiers die kleiner zijn dan 1,50 meter *van rechtswege* vrijstelt van de draagplicht van de veiligheidsgordel.

*De minister* bevestigt voorts de woorden van *de heer Van Eetvelt*, die heeft opgemerkt dat medisch onderzoek van de jongste jaren de — bij het publiek zeer verbreide — opvatting ontkracht dat het dragen van de gordel door een zwangere vrouw schadelijk zou zijn voor het ongeboren kind. Aangezien die opvatting sterk verbreid is bij het publiek, zal de minis-

trations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes (JOCE n° L373 du 31 décembre 1991) sera prochainement transposée dans la réglementation belge. L'arrêté royal en projet qui opérera cette transposition supprimera la dispense en faveur des personnes de moins d'1,50 mètre et en faveur des femmes enceintes. Des dérogations pour contre-indications médicales graves pourront cependant continuer à être délivrées.

La question générale des dérogations accordées pour raisons médicales doit inciter à une réflexion : en octroyant ce type de dispense sur la base d'un simple certificat médical, la Belgique se distingue des pays voisins où il y a intervention soit d'une commission médicale soit d'un médecin-contrôle.

Depuis de nombreuses années, le département des Communications tente de faire réétudier cette question. Le ministre de la Santé s'est récemment déclaré prêt à rechercher une solution. Le ministre des Communications a dès lors proposé la création d'un groupe de travail.

Il conviendrait que les dispenses accordées pour raisons médicales ne le soient que dans des cas dûment justifiés et sur la base de critères médicaux clairement définis.

La mise en place de dispositions précises en cette matière apparaît d'autant plus nécessaire que, lorsque, dans le passé, des actions ont été ciblées sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité — via des campagnes de l'IBSR et un renforcement des contrôles opérés par la police et la gendarmerie —, on a chaque fois dû constater que cette sévérité accrue engendrait une augmentation des demandes de dispense pour raisons médicales.

Le succès d'une politique plus stricte dépendra dès lors pour beaucoup de la réforme du système des exceptions pour raisons médicales. Or il est impératif de rendre le système plus performant qu'il ne l'est à l'heure actuelle. Des statistiques récentes ont en effet fait apparaître que seulement un peu plus de la moitié des automobilistes portaient leur ceinture.

*M. Knoops* fait observer que l'on touche ainsi à la question de la valeur accordée au certificat médical.

*A M. Pivin*, qui demande combien de personnes sont concernées par la dérogation accordée aux personnes de moins d'1,50 mètre, *le ministre* répond qu'il n'existe pas de statistiques en la matière, l'article 35.2, 4°, du Code de la route dispensant d'office de l'obligation de porter la ceinture conducteurs et passagers de moins d'1,50 mètre.

*Le ministre* confirme par ailleurs les propos de *M. Van Eetvelt*, selon lesquels les études médicales menées ces dernières années infirment l'opinion — très largement répondue dans le public — que le port de la ceinture par une femme enceinte serait dommageable pour l'enfant à naître. Etant donné le caractère bien ancré de cette croyance, il fera examiner par

ter het BIVV vragen of een voorlichtingscampagne over dat probleem kan worden gevoerd.

*De heer Knoops* vestigt de aandacht op het probleem van de voorlichting. Bovendien mogen de aanverwante problemen niet uit het oog worden verloren, zoals bijvoorbeeld die in verband met de constructie van de voertuigen. De bagage die in de koffer wordt opgeborgen kan bij een ongeval verwondingen veroorzaken bij de passagiers op de achterbank die naar behoren hun gordel dragen.

*De minister* verklaart dat de draagplicht van de gordel de algemene regel moet zijn, al moeten sommige bijzondere omstandigheden nader worden bekeken.

\*  
\* \*

In antwoord op de opmerking van *de heren De Mol en Ramoudt* (cf. supra) betreffende de uitbreiding van de draagplicht van de veiligheidsgordels tot de autocars, dient *de heer Van Eetvelt* een amendement in (n° 1), dat punt 1 van het voorstel in die zin aanvult.

### III. — STEMMINGEN

Amendement n° 1 van *de heer Van Eetvelt* wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde voorstel wordt aangenomen met 16 stemmen en een onthouding.

*De rapporteur,*

W. DEMUYT

*De voorzitter a.i.,*

E. KNOOPS

l'IBSR l'éventualité de mener une campagne d'information qui mettrait particulièrement l'accent sur cette question.

*M. Knoops* attire l'attention sur le problème de l'information. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue des problèmes annexes, comme ceux que pose la construction des voitures. Ainsi, le chargement du coffre peut avoir pour effet qu'en cas de collision, les bagages viendront frapper par l'arrière les passagers du siège arrière, dûment ceinturés.

*Le ministre* déclare que la règle générale doit être l'obligation de porter la ceinture, même s'il est exact que certaines circonstances particulières peuvent nécessiter une attention spécifique.

\*  
\* \*

En réponse à l'observation de *MM. De Mol et Ramoudt* (cf. supra) relative à une extension aux autocars de l'obligation de porter la ceinture de sécurité, *M. Van Eetvelt* dépose un amendement (n° 1), qui complète en ce sens le point 1 de la proposition.

### III. — VOTES

L'amendement n° 1 de *M. Van Eetvelt* est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

La proposition ainsi amendée est adoptée par 16 voix et une abstention.

*Le rapporteur,*

W. DEMUYT

*Le président a.i.,*

E. KNOOPS