

230

Besluit van 22 mei 1975, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens

Wij Juliana, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 maart 1975, nr. RV 18778, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Waterstaatsrecht;

Gelet op de Wegenverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 16 april 1975 nr. 22);

Gezien het nader rapport van Onze Minister voornoemd van 16 mei 1975 nr. RV 32055, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Waterstaatsrecht;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens¹ wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 95 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 95a

1. Het is de bestuurder van een motorvoertuig op drie of meer wielen, dat is ingericht voor het vervoer van niet meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, of dat beurtelings voor het vervoer van personen of goederen kan worden ingericht, voor zover dit bij gebruik voor het vervoer van personen is ingericht voor het vervoer van niet meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, verboden met dat voertuig te rijden zonder dat hij en de persoon die naast hem is gezeten op een zitplaats, die aan een portier grenst, gebruik maakt van een autogordel.

2. Het in het vorige lid bepaalde geldt niet voor:

I. bestuurders van motorvoertuigen op twee wielen met zijspanwagen;

II. bestuurders van motorvoertuigen ten aanzien waarvan, blijkens een aantekening in het voor het motorvoertuig afgegeven kentekenbewijs de door Onze minister met de afgifte van kentekenbewijzen belaste ambtenaar van oordeel is, dat er in verband met de bouw of inrichting van het motorvoertuig aanleiding bestaat de verplichting tot het aanwezig zijn van autogordels niet op het voertuig van toepassing te doen zijn;

III. bestuurders van motorvoertuigen voor zover deze motorvoertuigen vóór 1 januari 1971 in Nederland in gebruik zijn genomen;

- IV. bestuurders van motorvoertuigen tijdens achteruitrijden;
- V. bestuurders van motorvoertuigen waarmede achtereenvolgens bij op korte afstand van elkander gelegen plaatsen goederen worden afgeleverd of opgehaald, tijdens deze werkzaamheden;
- VI. bestuurders van motorvoertuigen die in het buitenland woonachtig zijn voor zover het motorvoertuig waarvan gebruik wordt gemaakt:
- tijdelijk in Nederland is ingevoerd;
 - niet is voorzien van een kenteken als bedoeld in artikel 9 van de Wegenverkeerswet, en
 - niet is uitgerust met autogordels bestemd voor gebruik op de zitplaatsen in het vorige lid bedoeld;
- VII. bestuurders van motorvoertuigen, uitsluitend voor zover het hunzelf betreft, indien zij in verband met een lichamelijk gebrek slechts een motorvoertuig kunnen besturen dat voldoet aan bepaalde eisen, voor zover het aan hen afgegeven rijbewijs slechts geldig is voor het besturen van een motorvoertuig dat aan die eisen voldoet, indien het hun als gevolg van het lichamelijk gebrek niet mogelijk is de in hun motorvoertuig aanwezige autogordel in de sluiting te bevestigen;
- VIII. bestuurders van motorvoertuigen, uitsluitend voor zover het hunzelf betreft, indien met deze motorvoertuigen personen tegen vergoeding als bedrijf of als nevenbedrijf als bedoeld in de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1939, 527) worden vervoerd, tijdens dit vervoer;
- IX. bestuurders van motorvoertuigen voor zover het betreft personen waarvan de lichaamslengte minder dan 1.50 m bedraagt.

3. Het is passagiers verboden zich in een rijdend motorvoertuig, als in het eerste lid bedoeld, te bevinden op naast de bestuurderszitplaats aanwezige zitplaatsen, voor zover deze zitplaatsen aan een portier grenzen, zonder van een autogordel gebruik te maken. Het in het tweede lid onder I t/m VI en IX bepaalde is van overeenkomstige toepassing.

4. Het in het eerste en derde lid bepaalde geldt niet voor personen woonachtig in het buitenland die overeenkomstig de aldaar geldende wettelijke voorschriften van de verplichting tot het gebruik maken van een autogordel zijn vrijgesteld.

5. Door of vanwege Onze minister dan wel door degene die daartoe door hem is gemachtigd kan van het bepaalde in het eerste en derde lid ontheffing worden verleend.

Artikel II

Dit besluit treedt op 1 juni 1975 in werking.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 22 mei 1975.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Westerterp.

Uitgegeven de *negenentwintigste* mei 1975.
De Minister van Justitie,
Van Agt.

¹ Stb. 1966, 181, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 27 november 1974, Stb. 757.

Algemeen

De onderhavige wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeers-tekens betreft de invoering van de verplichting tot het dragen van autogordels.

Reeds geruime tijd staat vast dat het dragen van autogordels de kans op dodelijk of ernstig letsel in aanzienlijke mate doet verminderen bij aanrijdingen.

Er is zowel in Nederland als in het buitenland een groot aantal onderzoeken gedaan, waarbij getracht is de effectiviteit van het gebruik van autogordels te bepalen.

Als basis daarvoor worden meestal ongevallen-onderzoeken gehanteerd. Afhankelijk van ondermeer de aard van het verkeer, de verkeerssamenstelling en de plaatselijke omstandigheden lopen de resultaten van dergelijke onderzoeken enigszins uiteen.

Voor Nederland kan er op grond van het uitgebreide ongevallen-onderzoek verricht door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) van worden uitgegaan dat door het dragen van autogordels de kans op dodelijk letsel met tenminste 60 % afneemt.

De kans op ernstig tot levensgevaarlijk letsel neemt met ongeveer 30 % af. Dit heeft dan ook reeds aanleiding gevormd om in het Wegenverkeersreglement op te nemen (art. 66 onder s) dat personenauto's en combinatie-auto's die na 1 januari 1971 in Nederland in gebruik worden genomen, moeten zijn voorzien van autogordels voor de bestuurder en de naast deze gezeten persoon, voor zover diens zitplaats aan een portier grenst.

Tevens is op ruime schaal voorlichting gegeven omtrent het dragen van gordels.

Onderzoekresultaten leren echter dat buiten de bebouwde kom niet meer dan ongeveer 35 % van de betreffende voertuiggebruikers vrijwillig tot het dragen van gordels overgaat, terwijl het draagpercentage binnen de bebouwde kom aanzienlijk lager ligt.

Een overzicht van de bevindingen op dit punt, verzameld via regelmatig door de SWOV verrichte onderzoeken, volgt hieronder.

Percentage gordelgebruikers onder bestuurders ten opzichte van aanwezige gordels in personenauto's

	juli. '71	okt. '71	juli. '72	okt. '72	juli. '73	okt. '73
buiten de bebouwde kom	20	24	23	25	30	32
binnen de bebouwde kom	12	10	13	13	15	14*

De ervaring leert derhalve dat met voorlichting, zonder daarnaast een wettelijke regeling, het beoogde doel niet wordt bereikt. In verschillende landen is men zich dan ook gaan beraden over het verplicht stellen van het gebruik van autogordels. Australië, Nieuw Zeeland, Tsjechoslowakije, Frankrijk en Zweden zijn hiertoe inmiddels overgegaan.

Voorts heeft de CEMT (Conferentie van Europese Ministers van Transport) in juni 1973 een resolutie aanvaard, waarin de lidstaten wordt aanbevolen een draagplicht in te voeren. Daarna heeft de Raadgevende Vergadering van de Raad van Europa deze resolutie van de CEMT ondersteund en de lidstaten opgeroepen gehoor te geven aan deze aanbeveling (resolutie 555 d.d. 29 september 1973). Mede op grond van deze resoluties heeft een aantal landen het voornemen de draagplicht eveneens in te voeren, nl. Denemarken, Noorwegen, België, Luxemburg, de Bondsrepubliek Duitsland, Zwitserland

* Deze gegevens aangevuld met die over 1974 zullen medio maart 1975 door de SWOV worden gepubliceerd.

en Groot Brittannië. De Bondsrepubliek Duitsland heeft reeds de invoeringsdatum op 1 januari 1976 vastgesteld.

In Australië werd reeds in 1971 de draagverplichting voor autogordels gedeeltelijk ingevoerd (o.a. in de staat Victoria). Uit de resultaten blijkt dat in Victoria in 1971 en 1972 het aantal gedode inzittenden van personenauto's resp. ruim 17 en 20 % lager lag dan bij achterwege laten van de draagplicht zou mogen worden verwacht.

In 1972 werd de draagplicht ook in de rest van Australië ingevoerd. In dat jaar werd een afname van ruim 17 % van het aantal gedode inzittenden van personenauto's geconstateerd, terwijl het aantal doden in overige categorieën verkeersdeelnemers een trendmatige stijging vertoonde. In Australië geldt overigens de draagplicht ook voor achterinzittenden.

Een prognose met betrekking tot de Nederlandse situatie van de te verwachten afname van het aantal gedode inzittenden van personenauto's bij invoering van de draagverplichting van autogordels, geeft eveneens (afhankelijk van het daarbij te verwezenlijken draagpercentage) een vermindering van ongeveer 20% te zien, ten opzichte van het aantal doden dat verwacht kan worden als geen draagverplichting wordt ingevoerd.

Bij deze prognose is er onder meer van uitgegaan dat de draagplicht voor vóórinzittenden zal gelden, dat de aanwezigheid van autogordels op de voorzitplaatsen normaal blijft stijgen tengevolge van de toename van nieuwe auto's en de afname van oudere auto's en dat de verplichting een draagpercentage van 60 à 80% van de aanwezige gordels zal bewerkstelligen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

In absolute aantallen uitgedrukt kunnen zodoende 250 à 350 mensenlevens per jaar gespaard worden, daarbij inbegrepen het aantal dat thans jaarlijks reeds wordt gespaard door vrijwillig gebruik (ruim 100).

De ambtsvoorganger van de ondergetekende heeft op vragen die hieromtrent werden gesteld tijdens de mondelinge behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1973 toegezegd de invoering van een dergelijke verplichting te zullen bevorderen. Het bekend worden van dit voornemen heeft, naast vele positieve, ook tot enkele negatieve reacties geleid waarin de reeds meermalen naar voren gebrachte - vermeende - bezwaren tot uiting werden gebracht waaronder de gevaren die zouden zijn verbonden aan het dragen van gordels bij te water raken, in brand vliegen van het voertuig na botsingen e.d.

Deze bezwaren gaan er aan voorbij, dat het zeer de vraag is of men, indien geen gordel wordt gedragen, nog wel in staat zou zijn, als gevolg van opgelopen verwondingen, verlies van bewustzijn enz., zelf het voertuig te verlaten. Tijdens een botsing treden enorme krachten op, waartegen het menselijk lichaam niet is opgewassen. Bij een botsing vliegen inzittenden met ongeveer dezelfde snelheid als vóór de botsing als losse voorwerpen door het interieur van de auto en komen met dat interieur op zeer krachtige wijze in aanraking. Bij een frontale botsing van 50 km/h is deze botsnelheid vergelijkbaar met die van een val van 10 meter hoogte. Dit alles gebeurt in enkele honderdsten van seconden, waarbij het menselijk reactie- en weerstandsvermogen niet in staat zijn in enige mate voldoende te reageren. De autogordel houdt de inzittende vast op de zitplaats en zorgt ervoor dat de kracht wordt uitgeoefend op die plaatsen van het menselijk lichaam, die daarvoor het meest geschikt zijn (vooral de heup). Tot nog toe is niet gebleken van gevallen waarin kon worden aangetoond dat het dragen van de gordel van nadelige invloed is geweest, in vergelijking met de afloop van ongevallen waarbij geen gordel werd gedragen.

De ondergetekende meent dan ook dat het verplicht stellen een gordel te dragen uit die overwegingen zeker niet achterwege behoeft te blijven.

Het bezwaar dat men zich 'opgesloten' zou voelen of moeilijk bepaalde bedieningsorganen van het voertuig zou kunnen bedienen, dan wel dat men de gordel steeds weer aan een bepaald lichaamspostuur moet aanpassen bij gemeenschappelijk gebruik van een voertuig, kan gemakkelijk worden ondervangen door een gordel te gebruiken met een bandspoelmechanisme en

blokkeerinrichting (z.g. oprolgordel), die een even veilige bescherming biedt als de andere typen gordels.

Het voordeel is dat langzame lichaamsbewegingen steeds mogelijk blijven, waarbij de gordel door de veerkracht in de spoel, steeds met lichte druk het lichaam omsluit.

Bij grotere vertragingen (zoals bij een aanrijding) blokkeert de spoel automatisch en is de werking overeenkomstig met die van een normale autogordel.

Heupgordels komen ook tegemoet aan de hierboven aangegeven bezwaren tegen het dragen, zonder dat de effectiviteit van de beveiliging noemenswaard minder is ten opzichte van die van bijvoorbeeld driepuntsgordels.

In dit verband zij nog opgemerkt, dat er enkele misvattingen bestaan over het nuttig effect van de verschillende typen autogordels.

Het eerdergenoemde ongevalsonderzoek van de SWOV heeft duidelijk aangetoond, dat voor alle typen gordels geldt, dat de voordelen veel groter zijn dan de eventuele nadelen, waarbij er overigens met nadruk op moet worden gewezen, dat de gordel zo strak mogelijk moet worden gedragen. Een te los gedragen gordel kan een averechts effect hebben.

De heupgordel en de driepuntsgordel zijn ongeveer even effectief, de diagonaalgordel heeft een lagere graad van effectiviteit.

De heupgordel is voor iedereen geschikt, ook voor kinderen van omstreeks 4 á 5 jaar en ouder.

De driepuntsgordel is in principe voor alle volwassenen geschikt, maar personen met een geringe lichaamslengte kunnen beter een heupgordel gebruiken. Wanneer zij namelijk een driepuntsgordel gebruiken, bevindt het schoudergedeelte van de driepuntsgordel zich veelal niet op de juiste plaats, deze loopt dan direct langs de hals in plaats van verderweg over de schouder, wat gevaar voor ernstig letsel inhoudt.

De ondergetekende heeft derhalve, gelet op het voorgaande, gemeend niet langer meer te moeten wachten met de invoering van een maatregel die weliswaar de individuele vrijheid raakt maar anderzijds, naar is bewezen, het aantal doden en ernstig gewonden aanzienlijk meer zal beperken, dan met welke andere op dit ogenblik ter beschikking staande maatregel zou kunnen worden bereikt.

Het is de bedoeling de verplichting, die zowel binnen als buiten de bebouwde kom zal gelden, voor die groepen voertuigen waarin ingevolge de hiervoor genoemde bepaling uit het Wegenverkeersreglement autogordels aanwezig moeten zijn, te doen ingaan op 1 juni 1975. Tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat van de drie Beneluxlanden is als invoeringsdatum 1 juni 1975 afgesproken. De invoering van de draagplicht wordt voorafgegaan door een grote voorlichtingscampagne, die reeds is gestart. Deze zal vooral gericht zijn op het motiveren van de bestuurders en passagiers tot het uit eigen inzicht dragen van autogordels.

Overwogen is de verplichting ook te doen gelden voor voertuigen die voor 1 januari 1971 in Nederland in gebruik zijn genomen, voor zover deze voertuigen – op vrijwillige basis – met gordels zijn uitgerust.

Een dergelijk voorschrift is echter moeilijk uitvoerbaar omdat van deze voertuigen niet vaststaat dat de aanwezige bevestigingspunten aan de Nederlandse normen voldoen. Overwogen is voorts dat dit aantal voertuigen automatisch afneemt, zodat na enige jaren hun aandeel op het totaal gering is.

In overweging is nog of het aanbeveling verdient in de toekomst de aanwezigheid van gordels tot andere categorieën motorvoertuigen uit te breiden met daarop aansluitend een uitbreiding van de draagplicht. De studie is echter nog niet afgerond.

Artikelsgewijze toelichting

De verplichting is opgenomen in het eerste lid van artikel 95a. Overeenkomstig de regeling welke geldt ten aanzien van de draagplicht van helmen door

duopassagiers van motorfietsen en bromfietsen (artikelen 94a en 97a) is de verbodsbepaling in de eerste plaats gericht tot de bestuurder, ook wat betreft de naast hem gezeten passagiers.

Om praktische redenen is ten aanzien van het gebruik van de autogordel niet met deze bestuurdersverantwoordelijkheid volstaan en is – na de in het tweede lid opgenomen uitzonderingen – in het derde lid een afzonderlijke aansprakelijkheid van de passagier voor het niet dragen van de gordel opgenomen.

Ten aanzien van de in het tweede lid opgenomen uitzonderingen moge het volgende worden opgemerkt.

De onder I en onder II opgenomen uitzonderingen hebben betrekking op dezelfde groepen voertuigen die ingevolge het bepaalde in artikel 66 onder s van het Wegenverkeersreglement niet van autogordels behoeven te zijn voorzien.

De onder III opgenomen uitzondering betreft de hiervoor reeds genoemde motorvoertuigen die voor 1 januari 1971 in Nederland in gebruik zijn genomen.

De onder IV opgenomen uitzondering berust op praktische overwegingen. Aangezien achteruitrijden normaliter over korte afstand met geringe snelheid geschiedt, wordt, gelet op de hinder die het dragen van een gordel tijdens deze manoeuvre kan opleveren, deze uitzondering verantwoord geacht.

Hetzelfde geldt voor de onder V opgenomen uitzondering. Ook bij huis-aan-huisbezorging is de snelheid gering en de rij-afstand telkens kort.

Ten aanzien van buitenlandse motorvoertuigen zal de uitzondering slechts kunnen gelden voor die voertuigen waarin gordels niet aanwezig zijn.

De wettelijke voorschriften met betrekking tot de aanwezigheid van gordels in auto's verschillen van land tot land. Het toezicht op de naleving van de draagplicht ten aanzien van auto's met een buitenlands kenteken zou praktisch niet te verwezenlijken zijn indien deze verschillende voorschriften de basis zouden vormen voor de verplichtingen voor buitenlanders om autogordels te dragen.

De regeling vervat in artikel 95a tweede lid onder VI is met het oog op de opsporing eenvoudig en naar de mening van de ondergetekende aanvaardbaar.

De uitzondering onder VII betreft enkel ernstig invalide bestuurders die in aangepaste auto's rijden. Opgemerkt moge worden dat deze uitzondering is beperkt tot de bestuurder en uiteraard niet geldt voor de naast hem gezeten personen.

Omdat momenteel onvoldoende gegevens ter beschikking staan op grond waarvan om andere medische redenen een verdere uitzondering op de draagplicht in de regeling zou kunnen worden opgenomen, meent de ondergetekende dat een mogelijkheid om in individuele gevallen een ontheffing te verlenen niet kan worden gemist.

Het vijfde lid opent daartoe de mogelijkheid. Overigens wordt het onderzoek hiernaar voortgezet aan de hand van daartoe aangemelde gevallen.

Ten aanzien van in het buitenland woonachtige personen is in het vierde lid bepaald, dat zij geen gordel behoeven te dragen, indien zij overeenkomstig de in hun land geldende wettelijke voorschriften van de draagplicht zijn vrijgesteld.

Taxi's zijn, onder punt VIII, eveneens van de draagplicht uitgezonderd tijdens het vervoer van personen. In de taxiwereld is men ernstig beducht voor de gevaren die voor de chauffeur kunnen voortvloeien uit het vastzitten in de gordel bij overvallen door passagiers. Na ampel beraad is de ondergetekende tot het inzicht gekomen dat aan deze wens tegemoet dient te worden gekomen. Ook hier is slechts reden de uitzondering tot de bestuurder te beperken.

De onder IX opgenomen uitzondering betreft personen kleiner dan 1.50 m, waaronder dus ook kinderen vallen, naast kleine volwassenen.

Ingevolge internationale afspraken zijn de bevestigingspunten voor auto-gordels in de zijstijlen van auto's op een zodanige hoogte aangebracht dat voor personen met een normale lichaamslengte een optimale beveiliging wordt geboden. Voor personen met zeer korte lichaamslengte kan echter het schoudergedeelte van een gordel bij een ernstige botsing letsel aan de hals veroorzaken.

In het algemene gedeelte van de toelichting werd hierop reeds gewezen. Het gebruik van een diagonaalgordel en het schoudergedeelte van een driepuntsgordel is voor deze personen derhalve ongewenst. Aangezien internationaal de tendens bestaat auto's in de toekomst uitsluitend met driepuntsgordel uit te rusten, meent de ondergetekende dat aan een algehele uitzondering van de hierbedoelde groep van personen niet is te ontkomen, al weerhoudt niets hen gebruik te maken van een heupgordel, voor zover aanwezig, terwijl in de meeste gevallen de mogelijkheid bestaat de aanwezige driepuntsgordel te vervangen door een heupgordel die in vergelijking met de driepuntsgordel een zeer goede beveiliging biedt.

Ofschoon het niet gewenst wordt geacht dat kinderen op de voorzitplaatsen worden vervoerd, zal een verbod daartoe eerst worden overwogen nadat het overleg in de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) zal zijn afgerond.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Westerterp.