DE EFFECTEN VAN EEN COMBINATIE VAN POLITIETOEZICHT EN VOORLICHTING OP HET GEBRUIK VAN AUTOGORDELS

Een verslag van het evaluatie-onderzoek van een autogordelcampagne onder auspiciën van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland.

R-86-26
Drs. C.M. Gundy
Leidschendam, 1986
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

De autogordel wordt reeds lang beschouwd als een van de meest effectieve voorzieningen voor de bescherming van de automobilist tegen dodelijk of zwaar letsel bij verkeersongevallen. Het wettelijk verplichtstellen van het dragen van de gordel is een belangrijke maatregel ter bevordering van dat gebruik. Toch blijkt in vele landen, waaronder ook Nederland, dat alleen verplichtstelling niet voldoende is om volledige naleving te bewerkstelligen.
Om deze reden nam het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland het initiatief om een campagne op te zetten met als doelstelling het autogordelgebruik in Friesland te stimuleren.
De campagne bestond uit een combinatie van politietoezicht en activiteiten op het gebied van voorlichting en publiciteit. De SWOV heeft, in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zorg gedragen voor de opzet van het evaluatie-onderzoek naar de effecten van de campagne en voor de analyse en rapportage van de resultaten.

Doelstelling van het evaluatie-onderzoek was in de eerste plaats het effect te meten van een campagne waarin politietoezicht en voorlichting zijn gecombineerd. Daarnaast zou een antwoord moeten worden gegeven op de volgende vragen:
- is er een verschil in effectiviteit tussen diverse informatiedragers (bijv. de massamedia, het "via horen zeggen", het zelf door de politie gecontroleerd zijn, enz.)?
- is er sprake van verschillende patronen van informatie-overdracht?
- is er een verschil in effectiviteit voor verschillende doelgroepen en/of situaties?
- is er sprake van negatieve bijwerkingen van de campagne en/of opvallende hiaten of tekortkomingen in de uitvoering daarvan?

De campagne, waarvoor in augustus 1984 het startsein werd gegeven, had een aantal kenmerkende aspecten: politietoezicht, informatie en publiciteit via de massamedia, het uitreiken van folders en stickers en het geven van demonstraties met neerstortende auto's en met botssimulatoren.

De politie investeerde ongeveer 2800 manuren in het toezicht. Ongeveer 41.000 automobilisten werden op hun gordelgebruik gecontroleerd; ongeveer 1300 daarvan werden in de tweede helft van de campagne bekeurd. De tijd die daadwerkelijk aan het toezicht werd besteed bedroeg ongeveer 12% van wat aanvankelijk

was voorgenomen en varieerde sterk van korps tot korps en van maand tot maand. Als controlegebied fungeerde de kop van Noord-Holland. Hier was geen sprake van verhoogd politietoezicht. Een belangrijk detail is dat tegelijkertijd met de campagne in Friesland door Veilig Verkeer Nederland ook een landelijke voorlichtingscampagne werd gevoerd. Het gevolg daarvan was dat zowel het onderzoekgebied als het controlegebied door de landelijke campagne werden bestreken en dat het onderzoekgebied zich onderscheidde door de speciale activiteiten.
Zowel in Friesland, als in de kop van Noord-Holland, beter bekend als West-Friesland, is een tijdreeks van waarnemingen gehouden. De metingen werden uitgevoerd in vijf meetgolven in een periode die duurde van enkele maanden voor de start van de campagne tot twaalf maanden na het einde van de campagne. Een meetgolf bestond uit het waarnemen van het gordelgebruik van individuele autobestuurders gedurende werkdagen. De waarnemingen werden uitgevoerd op met verkeerslichten geregelde kruispunten zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Om de andere geobserveerde bestuurder werd een enquêteformulier overhandigd met het verzoek dit ingevuld terug te zenden.
Tijdens het gehele onderzoek werden ruim 28.000 waarnemingen verricht, waarbij de verdeling van het aantal waarnemingen per meetgolf en per regio ongeveer gelijk was. Er werden ongeveer 14.000 enquêteformulieren overhandigd, waarvan 46% werd geretourneerd.

Als gevolg van de campagne ontstond in Friesland, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, een toename van het gordelgebruik. Daarnaast is er een effect op de lange termijn te zien dat duurt tot minstens een jaar na het einde van de campagne. In het controlegebied is geen belangrijke verandering van het gordelgebruik gevonden. Voorts bleek weer dat jonge, mannelijke, bestuurders hun gordel relatief minder vaak dragen. Er is geen verschil gevonden in het effect van de campage op geslacht en leeftijd: het effect op beide geslachten en alle leeftijdgroepen is gelijk.
Bij de verwerking van de enquêtegegevens bleek dat er sprake was van enige selectiviteit: gordeldragers en in een iets mindere mate mannelijke bestuurders zijn oververtegenwoordigd. Er is geen relatie met regio of meetgolf gevonden.

De enquête bestreek een grote hoeveelheid variabelen, zoals het zelf aangeven onder welke omstandigheden de gordel wordt gedragen, de redenen om de gordel niet te dragen, de mate waarin men iets had gelezen, gehoord of gezien over

het toezicht en/of de voorlichtingscampagne, of wetgeving, toezicht en voorlichting al-of-niet aanvaardbare en effectieve middelen zijn om het gordelgebruik te bevorderen enz.
De voornaamste regiospecifieke verandering in de antwoordpatronen heeft betrekking op het feit dat respondenten in het campagnegebied betrekkelijk goed op de hoogte zijn van het bestaan van de campagne en dat door middel van een groot aantal informatiekanalen. Dit houdt in dat zij er over hadden gehoord via de radio, er over hadden gesproken met anderen, er over hadden gelezen in de krant, enz.
Ook blijkt dat de automobilisten in Friesland na afloop van de campagne beweren hun gordel vaker te gebruiken. Zij zijn ook redelijk positief over wetgeving, toezicht en voorlichting en zijn ook relatief vaak van mening dat er veel aandacht aan gordels wordt besteed. Er is blijkbaar eerder sprake van positieve dan van negatieve neveneffecten.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat een intensief gevoerde campagne waarin politietoezicht en voorlichting samengaan een aanzienlijke verandering in het gordelgebruik kan bewerkstelligen en dat gedurende een periode van tenminste een jaar na afloop daarvan. Er is geen tijdeljke negatieve publieke reactie op de campagne gevonden. Er is, integendeel, een lichte meetbare positieve reactie gevonden die duurde tot minstens een jaar na afloop van de campagne. Daarnaast is er geen verschil in effectiviteit gevonden voor ritsoort of type bestuurder: er lijkt een algemene, niet specifieke, toename van het gordelgebruik te ontstaan.
Het blijkt dat de meeste bestuurders zijn bereikt via de (lokale) massamedia en via het horen zeggen. Slechts weinigen geven aan zelf door de politie gecontroleerd te zijn of zelfs een controle te hebben gezien, hoewel wel wordt gezegd dat de kans op controle tijdens de duur van de actie is toegenomen.
Het lijkt er verder op dat het organiseren van inspanningen door de politie en het motiveren van politiepersoneel bij dit soort campagnes een tamelijk lastig probleem vormt en dat er veel aan kan worden gedaan om hun inspanningen in het veld voor het publiek beter zichtbaar te maken. Het is zelfs mogelijk dat het minder belangrijk is wat de politie doet en de mate waarin zij dat doet zolang de weggebruiker maar de indruk heeft dat er nauwlettend wordt gecontroleerd.
De resultaten geven aan dat er sprake is van enige gewoontevorming en de daarbij behorende verandering van de mening. Gehoopt kan worden dat deze

campagne resulteert in een meer blijvende gedragsverandering gebaseerd op de mogelijkheid dat de automobilisten het feit dat zij hun gordel vaker dragen toeschrijven aan hun eigen gezonde verstand in plaats van aan de dreiging van politie-optreden.
Tenslotte laten voorlopige berekeningen zien dat een veiligheidsmaatregel als deze kosteneffectief is.

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding

2. Bespreking van de literatuur

3. Doelstelling en opzet van het evaluatie-onderzoek

4. Uitvoering van de campagne
4.1. Inleiding
4.2. Massamedia
4.3. Algemene activiteiten
4.4. Demonstraties
4.5. Het politie-optreden
4.6. Discussie en conclusies

5. Uitvoering van het onderzoek
5.1. Inleiding
5.2. Procedure
5.2.1. De locaties
5.2.2. De observaties
5.2.3. Het registratieformulier
5.3. Implementatie van het veldonderzoek

6. Onderzoekresultaten
6.1. Inleiding
6.2. Het effect van de Friese campagne op het waargenomen autogordelgebruik
6.2.1. De samenstelling van de steekproef
6.2.2. Log-lineaire analyse van de gordeldraagpercentages
6.3. Selectiviteit van de respons op de enquête
6.3.1. Methode
6.3.2. Resultaten
6.4. Regio-specifieke veranderingen
6.4.1. Methode
6.4.2. Resultaten

6.5. Relatie tussen achtergrondkenmerken en beweerde veranderingen in gordelgebruik
6.5.1. Methode
6.5.2. Resultaten

7. Aanverwante vragen

8. Discussie en conclusies
8.1. Doelstelling en implementatie
8.2. Bevindingen

9. Een beschouwing achteraf

Literatuur

Afbeeldingen 1 t/m 23

Tabellen 1 t/m 16

Bijlagen 1 t/m 4

VOORWOORD

De autogordel is reeds lang erkend als één van de meest effectieve voorzieningen voor de bescherming van de automobilist tegen dodelijk of zwaar letsel bij verkeersongevallen. Het wettelijk verplichtstellen van het dragen van de gordel is een belangrijke maatregel ter bevordering van het gebruik. Toch blijkt in vele landen, o.a. in Nederland, dat alleen verplichtstelling niet voldoende is om volledige naleving te bewerkstelligen.
Om deze reden nam het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF) in 1983 het initiatief om een campagne op te zetten met als doelstelling het autogordelgebruik in Friesland te stimuleren.
Dit initiatief sloot aan bij de plannen en denkbeelden van de Directie Verkeersveiligheid (DVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en leidde tot de oprichting van een werkgroep belast met de uitwerking ervan en met de begeleiding van een evaluatie-onderzoek.
De campagne bestond uit een combinatie van politietoezicht en activiteiten op het gebied van voorlichting en publiciteit en werd uitgevoerd onder auspicieën van het ROF. Verschillende korpsen Rijks- en Gemeentepolitie, de ANWB en lokale afdelingen van VVN hebben alle een grote rol gespeeld bij de implementatie van de campagne, die bovendien werd ondersteund door een landelijke, door VVN gevoerde, autogordelcampagne.
Naast haar begeleidende en adviserende rol in de werkgroep heeft de SWOV, in opdracht van de DVV, zorg gedragen voor de opzet van het evaluatie-onderzoek naar de effecten van de campagne en voor de analyse en rapportage van de resultaten. De uitvoering van het veldwerk werd opgedragen aan de afdeling Veldwerk van de Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (DSWO) van de Rijksuniversiteit Leiden.

Dit verslag van het evaluatie-onderzoek is samengesteld door drs. C.M. Gundy (SWOV) die daarbij werd gesteund door medewerkers van zowel de SWOV als de DSWO. Hierbij gaat bijzondere waardering uit naar drs. P.C. Noordzij, R.F. de Rooij en drs. A. Meester (allen DSWO) en ing. J.A.G. Mulder (SWOV) voor hun inhoudelijke, organisatorische en methodologische bijdragen. Speciale dank is verschuldigd aan de interviewsters van DSWO die, blootgesteld aan uitlaatgassen en vaak in de regen en bij koude, trouw en enthousiast de gegevens verzamelden.

I. INLEIDING

Het gebruik van de autogordel is zeer effectief als middel voor het voorkomen van dodelijke en zware letsels bij automobilisten die bij een ongeval betrokken raken. Het verplicht stellen van het dragen van de gordel kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bevorderen van dat gebruik, zoals o.a. in 1974 in Nederland bleek. Hoewel het gebruik van de gordel in Nederland sinds 1974, op enige schommelingen na, redelijk constant is gebleven, blijft het toch verre van volledig.
Mits effectief vanuit een oogpunt van kosten en baten, zouden maatregelen om het gordelgebruik verder te bevorderen een wezenlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen betekenen. Uitgaande van een populatie van autobestuurders en -passagiers die welwillend of in ieder geval niet erg negatief staan ten opzichte van de autogordel zijn er tal van maatregelen te bedenken. Toch stuiten veel van deze mogelijke maatregelen op bezwaren omdat ze irritatie bij het publiek zouden kunnen opwekken, duur of arbeidsintensief zijn of omdat er weinig of niets bekend is over hun mogelijke effectiviteit.
Een maatregel die wel veel perspectief biedt is een combinatie van politietoezicht en voorlichting en/of publiciteit (Gundy, 1983).
Er blijkt weliswaar aanleiding te zijn om te menen dat zo'n maatregel een verandering in het gordelgebruik kan bewerkstelligen, maar er kan zich ook een aantal problemen voordoen, zoals:

- het publiek wordt niet bereikt door de maatregel, d.w.z. men raakt niet of slechts gedeeltelijk op de hoogte van de campagne,
- het effect van de maatregel is slechts kortstondig, bijvoorbeeld hij wordt niet meer nageleefd op het moment dat de indruk ontstaat dat het niet meer nodig zou zijn,
- de maatregel zou irritatie of onwelwillendheid bij het publiek en/of de uitvoerders kunnen opwekken, enz.

De mogelijkheid dat zo'n gecombineerde maatregel enerzijds een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van het gordelgebruik, maar anderzijds niet of slechts kortstondig zou kunnen werken of negatieve neveneffecten zou kunnen oproepen levert een interessant terrein voor onderzoek.

2. BESPREKING VAN DE LITERATUUR

Men is er in het algemeen over eens dat het dragen van autogordels de letselernst doeltreffend vermindert. Recent Amerikaans onderzoek wijst aan dat de kans om bij een ongeval te worden gedood door het dragen van een autogordel met 40 à 50% wordt verminderd (Evans, 1986). Toch is het positieve effect op de verkeersveiligheid vaak minder dan op grond van deze cijfers wordt verwacht.

Ook veel automobilisten zeggen het nut van gordeldragen in te zien, maar dit is blijkbaar niet voldoende aanleiding om de gordel altijd te dragen. Factoren die hierbij een rol spelen zijn o.a. ongemak van gebruik, de al-dan-niet aangenomen gewoontes, de inschatting van de kleine kans op een ongeval, persoonskenmerken en de verkeersomgeving (of ritlengte of -motief) (Edwards & Jago, 1978; Fhanér & Hane, 1973, 1974, 1975, 1979; Knapper et al., 1976; Jonah & Dawson, 1982; Slovic et al. 1978).

Bij afwezigheid van wetten die het dragen van de gordel verplicht stellen, is het vrijwillig gebruik meestal erg laag, namelijk bijna altijd minder dan 50%, waarbij een draagcijfer van 15% geen uitzondering is. Om hierin verandering te brengen zijn (tenminste) vier verschillende gedragsbeïnvloedende technieken in gebruik, te weten:
- voorlichting via de massamedia en publiciteitcampagnes;
- kleinschalige en intensieve campagnes in een meer gesloten kring, zoals discussies over het nut van de gordel, het uitlokken van beloften en het aanbieden van beloningen e.d. aan scholen en bedrijven, enz.;
- het verplicht stellen van autogordelgebruik;
- politietoezicht; dit laatste vereist wetgeving die gordelgebruik voorschrijft.

Combinaties van bovengenoemde maatregelen zijn ook regelmatig toegepast. Campagnes voor vrijwillig gebruik via de massamedia leveren onduidelijke resultaten op: soms is er geen meetbare invloed op het dragen, soms kan er geconstateerd worden dat de draagpercentages met 15% worden verhoogd (Edwards & Jago, 1978; Jonah et al., 1982b). Bij evaluatie van deze soort campagnes is er vaak sprake van methodologische gebreken bij de opzet.
Eveneens onder omstandigheden van vrijwillig gebruik, blijken kleinschalige en intensieve campagnes regelmatig behoorlijke verbeteringen in het dragen van de gordel op te leveren. Motiverende campagnes bijvoorbeeld, waarbij ter

stimulering beloningen worden gegeven, tonen verbeteringen aan in de orde van 20 à 30%, maar gezien het relatief lage niveau van het gebruik bij voormetingen (hooguit 25%) komt men haast nooit hoger uit dan 50% gebruik. Op wat langere termijn blijken deze draagcijfers weer terug te zakken naar een niveau dat toch wat hoger is dan het uitgangsniveau (Campbell et al., 1982; Elman & Killebrew, 1978; Geller et al., 1982; Cope et al., 1986).
Ondanks af en toe wat onverwachte resultaten, lijkt deze benadering veelbelovend te zijn, en meer onderzoek te rechtvaardigen. Toch blijft er veel ruimte voor verbetering over - deze gedragsbeïnvloedende technieken blijken op de helft van de onderzochte automobilisten geen of slechts beperkte invloed te hebben,ook is het nog geheel onbekend of zulke programma's enig nut zouden hebben in situaties waarin gordelgebruik wel verplicht is.

Bij verplicht gesteld gordelgebruik is de situatie nogal duidelijk: de gebruikspercentages nemen over het algemeen zeer belangrijk toe (Hakkert et al., 1981; Robertson, 1978), al blijft het gebruiksniveau meestal variëren met het type verkeersomgeving. Een gebruiksniveau van 60 à 70% op wegen buiten de bebouwde kom is niet bijzonder. Toch zijn er grote verschillen: de draagcijfers in Finland en Groot Brittannie liggen boven de 90%, terwijl ze in Japan blijkbaar onder de 25% liggen (UMTRI, 1984). De redenen hiervoor zijn onbekend.

Terwijl er vaak beweerd is dat politietoezicht op het gordelgebruik (dat veronderstelt dat gordelgebruik verplicht gesteld is) nodig is voor een hoog draagpercentage (DOT, 1980, geciteerd in IIHS, 1984), is er betrekkelijk weinig (quasi) experimenteel onderzoek gedaan om die uitspraak te bevestigen. Uitzondering hierop is een reeks van onderzoekingen die in Ottawa (Canada) verricht is (Jonah et al., 1982a; Jonah et al., 1982b; Jonah & Grant, 1985). Daar werd een speciaal toezicht- en voorlichtingsprogramma uitgevoerd, dat bestond uit een verhoogd niveau van toezicht, uit surveilleren op plaatsen met veel verkeer en in sommige gevallen uit het opstellen van wegversperringen. Het programma werd vergezeld van publiciteit waarmee geprobeerd werd de opvattingen en de kennis van het publiek via diverse media te veranderen, en was opgezet als een onderbroken tijdserie met een controlegebied. Zowel het werkelijke als het door de verkeersdeelnemers ervaren niveau van toezicht werd aanzienlijk beïnvloed door het "Selective Traffic Enforcement Program" (STEP). Na beëindiging van het programma zakten deze niveaus terug naar hun oorspronkelijke waarden. De subjectieve kans op een bekeuring steeg tijdens

STEP, maar keerde snel naar de oorspronkelijke waarde terug. De opvattingen van het publiek over autogordels en autogordelwetten verslechterden tijdens STEP, en keerden maar langzaam naar de oorspronkelijke waarde terug. Na verloop van tijd werden deze laatste effecten ook teruggevonden in het controlegebied. Jonah et al. (1982a) schreven dit negatieve effect op de opvattingen van de automobilisten toe aan psychologische weerstand tegen iets dat zij als een vrijheidsbeperking ervoeren. Het belangrijkste aspect is echter dat het geobserveerde en het beweerde niveau van gordelgebruik tijdens STEP stegen (het geobserveerde niveau van 58% tot 80%). Na de beëindiging van STEP daalden ze langzaam, maar desalniettemin bleef het nalevingsniveau hoog (70%) gedurende zes maanden na beëindiging van het programma. Het controlegebied toonde zo'n verandering niet. Jonah et al. (1982b) merken op dat het nalevingsniveau hoog bleef (66%) gedurende twee jaar na het oorspronkelijke STEP-programma. Een heruitvoering van het programma joeg het niveau weer omhoog: tot drie maanden na beëindiging van het programma bedroeg het ca. 80%. Het controlegebied bleef zeer passief (zie ook Jonah & Grant, 1985). Er was echter geen indicatie dat het programma het aantal of de ernst van letsels bij ongevallen tijdens de eerste proefperiode verminderde (Jonah et al., 1982a). Er zijn tenminste drie verklaringen mogelijk voor deze laatste bevinding:

1. Het aantal ongevallen met letsel was te klein om statistiek significante effecten van het programma te kunnen ontdekken. (Helaas vermeldden Jonah et al. (1982b) geen ongevallenstatistieken).
2. De automobilisten die hun gedrag veranderden als reactie op STEP vormden een groep met een lager risico dan de automobilisten die verkozen door te gaan met hun niet-naleving (zie Hurst, 1979).
3. Automobilisten die tijdens STEP begonnen gordels te gebruiken, kunnen desalniettemin geprobeerd hebben een constante (letsel)kans te handhaven door een riskanter rijgedrag te tonen (zie Wilde, 1981, voor een bespreking van de risicocompensatietheorie; maar ook Evans et al., 1982).

Dergelijke verbeteringen in draagpercentages door middel van een combinatie van toezicht en publiciteitscampagnes zijn ook bewerkstelligd in de stad Elmira, New York (gerapporteerd in IIHS Status Report, 1985, 1986) en in de Canadese provincie British Columbia, (Lamb, 1982, en Mercer, 1983, geciteerd in Jonah & Grant, 1985).

Samengevat: zowel kleinschalige, intensieve campagnes als wettelijke verplichting van gordelgebruik en combinaties van toezicht en publiciteitscam-

pagnes leiden blijkbaar tot duidelijke verbeteringen in het gebruik van autogordels. De effectiviteit van campagnes via de massamedia blijft problematisch.

Toch blijft een reeks van vragen niet beantwoord. Bijvoorbeeld, zou de kleinschalige, intensieve campagne ook een positieve uitwerking hebben in gebieden waar het dragen van de gordel wettelijk verplicht is, of hebben die twee maatregelen invloed op voornamelijk dezelfde mensen? Is toezicht en de daaruit voortvloeiende publiciteit een manier om een kleinschalige, intensieve campagne te implementeren? Hoeveel toezicht, voor hoelang en op welke manier, moet worden gehouden, en met welke dosering van toezicht en voorlichting/publiciteit is het beste resultaat te bereiken? Welk type automobilisten is het best te beïnvloeden door middel van diverse behandelingen? Wat zijn de meest effectieve informatiebronnen om het publiek op de hoogte te brengen van toezichtprogramma's? Is het eigenlijk nodig antwoord te krijgen op deze vragen of zijn veel toezicht- en publiciteitsstrategieën gelijkwaardig in termen van effect?

Er kan voorlopig geen antwoord gegeven worden op deze vragen, maar wel kan een aantal theoretische opmerkingen gemaakt worden.
Er zullen altijd mensen zijn die hardnekkig weigeren een gordel te dragen (die trouwens ook misschien vanwege andere gedragingen een verhoogd ongevalsrisico hebben (Evans et al., 1982)), maar er kan verondersteld worden dat de meerderheid van automobilisten in principe wel het nut van gordelgebruik inziet. Sommigen van hen zullen een autogordel altijd dragen, misschien omdat ze er een gewoonte van gemaakt hebben. Anderen zullen het al-dan-niet dragen van een gordel onder "bewuste controle" houden, ofwel het gebruik afstemmen op de omstandigheden, zoals ritsoort en -afstand. (Een andere mogelijke interpretatie is dat ze hebben geleerd onderscheid te maken tussen specifieke prikkels.) Een vierde groep draagt hun gordels (haast) nooit of weinig, maar heeft misschien geen principieel bezwaar tegen gordelgebruik. Kennelijk wegen de (al-dan-niet denkbeeldige) negatieve aspecten van gordelgebruik zwaarder dan de positieve aspecten. De laatste twee groepen zijn voor gedragsbeïnvloeding het meest relevant.

Gezien:
- het relatief grote belang van gewoontevorming bij het gordeldragen (zie o.a. Wittenbraker et al., 1983; Budd et al., 1984);

- het succes van zowel toezichtprogramma's als "motiverende campagnes" (zie boven);
- de aanwijzingen dat het dragen van de gordel (op den duur) een gunstige invloed heeft op de opvattingen over het gordelgebruik (zie o.a. Fhanér & Hane, 1979; Jonah & Dawson, 1982) en
- de argumenten vanuit zelf-perceptie- en cognitieve-dissonantietheorieën (Jonah & Dawson, 1982)

is het aannemelijk dat zowel motiverende campagnes als toezichtprogramma's een verandering in het gordelgebruik op korte termijn kunnen bewerkstelligen. Mits lang genoeg (maar het is nog niet bekend hoe lang dat dan precies is) volgehouden, kan gewoontevorming optreden met eventueel een bijbehorende positieve verschuiving in opvattingen omtrent gordelgebruik.
Voorwaarden zijn dat:
- de doelgroep op de hoogte moet zijn van het bestaan, de aard en de doelstelling van het uitgevoerde programma;
- het programma zowel als de doelstelling ervan als gerechtvaardigd en nuttig beschouwd moeten kunnen worden;
- de aard en omvang van de gebruikte beloning of strafdreiging (bij toezicht) niet te klein of te groot mogen zijn. Een te kleine beloning of strafdreiging zou tot een bagatellisering van het programma kunnen leiden; in het andere geval loopt men het risico dat slechts een tijdelijke naleving plaatsvindt (om de beloning te verkrijgen of de straf te vermijden) in plaats van dat het gewenste gedrag duurzaam wordt eigen gemaakt. (Ook dient bedacht te worden dat een waargenomen bedreiging voor de eigen handelingsvrijheid averechts kan werken.) Het is op dit moment onbekend wat de meest gunstige verhouding is.

3. DOELSTELLING EN OPZET VAN HET EVALUATIE-ONDERZOEK

Het voornaamste doel van dit evaluatie-onderzoek, dat in essentie een replica is van het onderzoek van Jonah (Jonah et al., 1982), is te bepalen (of te bevestigen) of een éénmalige campagne bestaande uit een combinatie van politietoezicht en voorlichting een aanzienlijke verbetering (10% of meer) van de gordeldraagpercentages kan bewerkstelligen en dan zowel op de korte als op de lange termijn.
Daarnaast is het van belang om te bepalen of er sprake is van:
- een verschil in effectiviteit tussen diverse informatiedragers (bijv. de massamedia, het "via horen zeggen", het zelf door de politie gecontroleerd zijn, enz.),
- diverse patronen van informatie-overdracht en
- een verschil in effectiviteit voor verschillende doelgroepen en/of situaties.

Voorts is de bedoeling te bepalen of er sprake is van negatieve bijwerkingen van de campagne en/of opvallende hiaten of tekortkomingen in de uitvoering daarvan.
Tenslotte moeten uit de resultaten van het evaluatie-onderzoek aanbevelingen voor verder onderzoek of beleidsmaatregelen worden afgeleid.

Het evaluatie-onderzoek is opgezet als een quasi-experiment met een tijdreeks van waarnemingen in zowel een (quasi) experimenteel gebied (de provincie Friesland) als in een (quasi) controlegebied (de kop van Noord-Holland oftewel West-Friesland).
In het experimentele gebied werd de campagne gevoerd zoals die was uitgewerkt na het initiatief van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. Het controlegebied werd gekozen wegens de overeenkomst met het experimentele gebied met betrekking tot bevolkingsdichtheid, weertype, economische opbouw e.d. terwijl er toch sprake was van een fysieke scheiding (met name het IJsselmeer). Er was dus sprake van een oppervlakkige vorm van "matching", terwijl toch de kans op "besmetting" van het controlegebied door activiteiten in het experimentele gebied zo gering mogelijk was.
Na een eerste voormeting in beide gebieden is het experimentele gebied "behandeld" met de landelijke gordelcampagne van VVN die o.a. gebruik maakte van de massamedia, kort daarop gevolgd door de speciale Friese toezichts- en voorlichtingscampagne. Het controlegebied was slechts onderhevig aan de landelijke VVN-campagne.

Zowel in het experimentele gebied als in het controlegebied werden ook metingen verricht tijdens en na de campagne. De vorm van deze metingen was identiek aan die van de voormeting.
Een probleem dat aan deze opzet kleeft is dat de effecten van de landelijke VVN-campagne en die van de Friese campagne zijn verstrengeld met seizoensinvloeden en andere factoren van buitenaf. Toch werd er gehoopt dat de effecten daarvan veel kleiner zouden zijn dan die van de Friese campagne.
Bij iedere meting werden gordeldraagcijfers vastgesteld met behulp van de "inkijkmethode autogordels" (IMA), waarmee het mogelijk is om het al-dan-niet dragen van de autogordel door de individuele automobilist redelijk nauwkeurig vast te stellen (Arnoldus et al., 1981). Deze methode is door de SWOV gedurende langere tijd beproefd en heeft ook als voordeel dat het mogelijk is om vragen te stellen of materiaal uit te reiken, omdat geënquêteerd wordt bij voor verkeerslichten stilstaand verkeer.
Een nadeel van de methode is dat zij opvallend is en dat men afhankelijk is van de aanwezigheid van geschikte verkeerslichten. Dit laatste is voornamelijk bezwaarlijk in dun bevolkte of kleine regio's.

Als uitvloeisel van de doelstelling van het onderzoek was het nodig de automobilisten steeds te ondervragen en wel naar:
- achtergrondskenmerken en rijgewoonten of - ervaring;
- beweerd gordelgebruik, al-dan-niet in relatie tot situationele kenmerken;
- motieven voor het al-dan-niet gebruiken van de autogordel;
- opvattingen over en waardering van de autogordel, de wetgeving daarover en het toezicht daarop, alsmede over de voorlichting omtrent gordelgebruik,
- de wijze waarop en de mate waarin men kennis heeft genomen van een toezichts- en/of voorlichtingscampagne.

Om praktische, methodologische en financiële redenen werd gekozen voor een schriftelijke enquête die uitgereikt kon worden aan de automobilisten die met behulp van de IMA-methode geobserveerd waren en die later door hen kon worden teruggezonden. Het voornaamste voordeel van deze werkwijze was dat de non-response gecontroleerd kon worden op grond van in het veld waargenomen gegevens. Dit was van groot belang mede gezien de onmogelijkheid om te rappelleren wegens het ontbreken van voldoende financiële middelen.

4. UITVOERING VAN DE CAMPAGNE

4.1. Inleiding

Zoals eerder vermeld, heeft Veilig Verkeer Nederland met behulp van de massamedia een landelijke voorlichtingscampagne gevoerd ter bevordering van het gordelgebruik. Deze campagne werd bovendien ondersteund door 225 regionale en lokale afdelingen. Ook de Friese en West-Friese afdelingen hebben hieraan meegewerkt.
Verondersteld wordt dat de mate van blootstelling van de Friese en West-Friese regio's aan de landelijke campagne onderling nauwelijks verschilde, en dat de lokale campagne die in West-Friesland werd gevoerd nauwelijks verschilde van de lokale campagnes die elders in Nederland werden gevoerd.
Naast de landelijke en lokale activiteiten binnen een "gewone" VVN-campagne, werden in de Friese regio extra activiteiten ontwikkeld door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF), de Friese Rijks- en Gemeentepolitie, de ANWB en de lokale afdelingen van VVN.
Om de aard en omvang van de in Friesland, West-Friesland en de rest van Nederland gevoerde voorlichtingscampagne(s) te kunnen peilen waren afspraken gemaakt met zowel VVN als het ROF voor een zo goed mogelijke verslaglegging van hun activiteiten.
Hierna volgt een samenvatting van die activiteiten uitgesplitst naar:
- massamedia
- algemene activiteiten
- demonstraties
- het politie-optreden.

Opgemerkt moet worden dat de hier volgende gegevens niet erg systematisch zijn verzameld met als gevolg dat ze slechts beschouwd mogen worden als ruwe indicatoren van de verrichte activiteiten.

4.2. Massamedia

Het begin van de landelijke VVN-campagne werd begin juli 1984 aangekondigd met een persbericht. Als gevolg hiervan verschenen 3 artikelen in landelijke kranten en tenminste 45 artikelen in regionale en lokale kranten. Zes, resp. drie van de laatstgenoemde artikelen verschenen in Friese, resp. West-Friese kranten.

Zowel het begin van de VVN-campagne via radio en televisie als dat van de speciale Friese actie werden eind augustus 1984 met een persconferentie aangekondigd. Dit resulteerde in tenminste 5 artikelen in landelijke kranten. In de daaropvolgende maand verschenen tenminste 42 artikelen in lokale en regionale kranten, waarvan resp. 26 en 3 in kranten in de Friese en West-Friese regio's werden geplaatst (zie Bijlage 4 voor enige voorbeelden).
Na 1 oktober 1984 werd er nog slechts één artikel in een landelijke krant geplaatst. Toch verschenen er tenminste nog 5 krante-artikelen in de Friese regio. Er zijn toen geen artikelen waargenomen in West-Friesland en slechts één artikel in een lokale krant elders in Nederland.
Voor wat betreft de voorlichting via radio en televisie was er een aankondiging van het begin van de landelijke campagne op het NOS-journaal van 20.00 uur. Daarnaast werd tijdens de STER-reclame, 22 maal een TV-spot uitgezonden en werden via landelijke radiozenders ongeveer 100 maal twee radio-spots uitgezonden, alsmede 6 radio-interviews.
Hoewel daarover geen cijfers beschikbaar zijn, bestaat de indruk dat de regionale Friese radiozender, Radio Fryslân, behoorlijk veel aandacht aan de Friese campagne geschonken heeft.
Voor een samenvatting van deze cijfers zie Tabel 1.

Ondanks het feit dat het aantal gevonden krante-artikelen zeker minder is dan het aantal geplaatste artikelen en het vermoeden dat er enige vertekening in de verzameling heeft plaatsgevonden, lijkt, zij het met de nodige voorzichtigheid, een aantal conclusies getrokken te kunnen worden:
- de krante-artikelen verschenen in twee golven: de eerste naar aanleiding van het VVN-persbericht begin juli (dat, helaas, tijdens de zomervakantie verscheen), en de tweede naar aanleiding van de gezamenlijke conferentie van VVN en ROF eind augustus en de daarop volgende activiteiten;
- de Friese kranten hebben in vergelijking met andere regio's onevenredig veel aandacht besteed aan de autogordelcampagne tijdens de tweede golf;
- het is gelukt om via alle massamedia informatie over de autogordelcampagne te verspreiden. Of de hoeveelheid informatie in deze media toereikend was om een redelijke penetratie te bewerkstelligen blijft nog de vraag;
- helaas kan er niets gezegd worden over de door regionale radiozenders aan de campagne bestede aandacht.

4.3. Algemene activiteiten

225 afdelingen van VVN ondersteunden de campagne, ook in Friesland en West-Friesland. Deze ondersteuning vond o.a. plaats door deelname aan lokale beurzen, tentoonstellingen en braderieën. Cijfers hierover zijn onbekend.
Ook zijn affiches, raambiljetten, wandkranten e.d. opgehangen en folders, stickers en auto-afvalzakjes uitgedeeld aan het publiek. Voor Nederland en voor de provincie Friesland zijn hierover globale cijfers vermeld in Tabel 2. De weergegeven cijfers zijn niet-officiële schattingen, die bovendien verzameld zijn door twee verschillende instanties. Ook al zouden ze veel afwijken van de daadwerkelijke afzet van materiaal, lijkt er weinig reden te veronderstellen dat de afzet van materiaal in Friesland onevenredig hoger was dan in de rest van Nederland, behalve misschien voor het uitdelen van folders.

4.4. Demonstraties

In de provincie Friesland zijn 19 keer botssimulatoren gedemonstreerd bij braderieën en andere festiviteiten op verschillende plaatsen en dagen. Ook werd een van een hoogte van 10 meter neerstortende auto drie keer aan het publiek gedemonstreerd. De Friese Rijkspolitie schat dat ongeveer 3700 personen in de botssimulator als proefpersoon hebben gefungeerd en dat in totaal ongeveer 60.000 personen één of andere demonstratie hebben meegemaakt.
Een en ander kon plaatsvinden door samenwerking tussen de ANWB, VVN, het ROF, de Wegenwacht, en diverse Rijks- en Gemeentepolitiekorpsen. Twee van deze demonstraties vonden plaats voor 31 augustus 1984, de rest voor 1 november 1984.
Er is geen indicatie dat tijdens de campagneperiode ook elders in Nederland dergelijke demonstraties plaatsvonden.

4.5. Het politie-optreden

Behalve voor de periode september t/m oktober 1984 in de provincie Friesland, is er in Nederland haast niets bekend over de mate en aard van politie-optreden met betrekking tot het niet dragen van de autogordel. Toch bestaat de indruk dat de Nederlandse politie slechts zelden optreedt tegen het niet-dragen en dan soms ook nog naar aanleiding van andere factoren dan het constateren van de overtreding zelf.
Na veel overleg en "coaching" (ook met het uitvoerend politiepersoneel) had

de Friese Rijks- en Gemeentepolitie zich voorgenomen om in de maanden september en oktober van 1984 24.000 manuren te besteden aan op zo opvallend mogelijk toezicht op het dragen van de autogordel. De bedoeling was om iedere surveillerende agent in Friesland gedurende een periode van 8 weken ongeveer 1 uur per werkdag te laten besteden aan toezicht op gordelgebruik. Dit is ongeveer 12% van de totale beschikbare tijd van het surveillerende personeel in die provincie.

Achteraf bleek dat tijdens de speciale actie slechts 2852 manuren waren besteed, ofwel 12% van het voorgenomen streefgetal. Deze speciale toezichtactie heeft dus maar (12% maal 12% =) 1,4% van de totale tijd van de surveillanten gevergd en dan in een periode van twee maanden. (Niet meegerekend zijn de manuren besteed aan overleg, organisatie, begeleiding en incidenteel optreden.)

Als redenen voor deze geringere inzet zijn genoemd:
- een in eerste instantie gebrekkige tijdregistratie;
- het geen rekening houden met ziekte, verlof, opleidingen, bijzondere evenementen e.d.;
- het geen rekening houden met beperkt verkeersaanbod tijdens nachtdiensten;
- de onvoldoende begeleiding;
- een beperkte motivatie van het uitvoerend politiepersoneel;

enz.
Een en ander is aanleiding om ervoor te pleiten dat bij toekomstige toezichtacties betere planning en begeleiding plaatsvindt en dat aandacht wordt besteed aan de motivatie van het uitvoerend personeel.

De Friese Rijkspolitie heeft gedurende de twee maanden lange actie per gemeente en per week gegevens verzameld over het aantal bestede manuren, het aantal staandehoudingen en het aantal bekeuringen. Deze gegevens alsmede het aantal staandehoudingen per manuur en het percentage bekeuringen zijn samengevat in Tabel 3.
Slechts in de maand oktober is er bekeurd; daarvoor zijn overtreders uitsluitend gewaarschuwd.

Bij deze tabel zijn de volgende zaken op te merken:
- Volgens de politieregistratie heeft men contact met gemiddeld 15 automobilisten per manuur, terwijl blijkt dat de DSWO-interviewsters gemiddeld 45

contacten per manuur legden. Terwijl het aannemelijk is dat de politie automobilisten uit het verkeer haalde en bereid was om daarmee meer diepgaande gesprekken te voeren - welke acties beide tijd kosten - is het ook duidelijk dat, als het gaat om het leggen van zowel mogelijk contacten met automobilisten (waarvan een groot deel niet in overtreding is), de werkwijze van de politie voor verbetering vatbaar is.
- Slechts 7% van de in oktober staande gehouden automobilisten is bekeurd, terwijl straks zal blijken dat afhankelijk van de plaats van controle 15% tot 25% van de automobilisten in overtreding was. Het is niet duidelijk hoe dit verschil wordt veroorzaakt. Drie mogelijkheden zijn:
1. de politie heeft controleplaatsen uitgekozen waar een hoge graad van naleving van de gordeldraagplicht bestond;
2. niet alle overtreders zijn bekeurd;
3. overtreders deden hun gordel om bij het naderen van een controleplaats.

Een oppervlakkige inspectie van de door de Rijkspolitie verzamelde gegevens over tijdbesteding laat een aantal grilligheden zien:
- het aantal staandehoudingen per manuur varieerde voor de verschillende gemeenten tussen 8 à 9 en ongeveer 25;
- het aantal bestede manuren per gemeente verschilde enorm van week tot week en van maand tot maand; in een extreem geval waren er 129 manuren besteed in september en slechts 7 manuren in de daarop volgende maand;
- de inzet gemeten in manuren en staandehoudingen was niet altijd evenredig met de grootte van de gemeente of van het betrokken korps, bijv. een relatief kleine gemeente als Opsterland nam 20% van het aantal manuren en 15% van het aantal staandehoudingen van de hele Friese actie voor haar rekening; één van de grotere gemeenten nam zowel wat betreft manuren als staandehoudingen slechts 3% van de totale produktie voor haar rekening;
- het percentage bekeurde automobilisten varieerde in de maand oktober in de verschillende gemeenten van 2% tot 20%; enz.
Vastgesteld kan worden dat de inzet en werkwijze van de verschillende deelnemende politiekorpsen tijdens de loop van de actie onderling enorm verschillen.

4.6. Discussie en conclusies

Veilig Verkeer Nederland lanceerde begin juli 1984 een landelijke campage ter bevordering van het gebruik van de autogordel. Dit resulteerde in tientallen

artikelen in landelijke en regionale of lokale kranten, spots op televisie en radio, en afzet van voorlichtingmateriaal (posters, folders, afvalzakjes, enz.). Er is geen reden om aan te nemen dat in dit opzicht Friesland en West-Friesland een andere behandeling hebben gekregen dan de rest van Nederland. Naast de landelijke VVN-campagne (met regionale of lokale uitwerkingen daarvan) is er in de provincie Friesland beginnend eind augustus 1984 een aanvullende campagne ter bevordering van het gordelgebruik uitgevoerd.
Naast de "normale" VVN-activiteiten in deze provincie, was deze campagne gekenmerkt door speciaal politietoezicht, ruim twintig demonstraties met botssimulatoren of neerstortende auto's, en een redelijk uitvoerige aandacht in de lokale en regionale kranten. (Veel van deze krante-artikelen gingen gepaard met foto's van toezichthoudende politiemensen en van de demonstraties. Kennelijk hebben die twee activiteiten enige "nieuwswaarde" die mogelijk de krantenreportage aantrekkelijker maakte.) Bovendien was het mogelijk dat de regionale radiozender, Radio Fryslân, ook veel aandacht aan het onderwerp besteedde. Helaas zijn er hierover geen cijfers bekend.
Opvallend is dat, terwijl er bijna 3000 manuren aan het toezicht zijn besteed, hetgeen ongeveer 1% van de beschikbare capaciteit omvatte en meer dan 40.000 automobilisten gecontroleerd zijn, slechts 12% van de geplande inzet gehaald is. Bovendien bleken er in de loop van de actie tussen gemeenten grote verschillen te zijn in de inzet van mankracht, in het aantal staandehoudingen per manuur, en in het percentage bekeurden (dat meestal veel lager uitviel dan te verwachten was op basis van het percentage overtredingen).
Het is aan te bevelen om bij eventuele toekomstige acties zowel meer aandacht te besteden aan organisatie en begeleiding als aan de motivatie en de werkwijze van het uitvoerend politiepersoneel.

5. UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

5.1. Inleiding

Zoals eerder vermeld, is in dit onderzoek een tijdreeks van metingen verricht, zowel in het "experimentele" gebied Friesland als in het quasi-controle gebied West-Friesland. In beide gebieden is een "behandeling" toegepast, met name een campagne gericht op het bevorderen van het autogordelgebruik. Aard en intensiteit van behandeling verschilden tussen de twee gebieden, om mogelijke verschillen in effectiviteit te kunnen waarnemen.
Bij iedere meetgolf van de tijdreeks werden automobilisten geënquêteerd en werd hun daadwerkelijke autogordelgebruik waargenomen. In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de gevolgde onderzoekprocedure en geeft een beschrijving van de implementatie ervan. (Bij de opstelling van dit hoofdstuk is dankbaar gebruik gemaakt van het door de Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (DSWO) van de Rijksuniversiteit Leiden opgestelde verslag van het veldwerk (DSWO, 1985).

5.2. Procedure

Tussen juni 1984 en oktober 1985 werden, in vijf meetgolven, in Friesland en West-Friesland (de kop van Noord-Holland) automobilisten geobserveerd op het dragen van hun autogordel. De vijf meetgolven waren als volgt gekozen:
- een voormeting eind juni 1984;
- een tweede meting eind september 1984, drie maanden na het begin van de landelijke VVN-campagne en één maand na aanvang van de specifiek op Friesland gerichte toezicht- en voorlichtingscampagne van het ROF;
- een derde meting eind oktober 1984, een maand nadat in Friesland de toezichtacties gepaard gingen met het bekeuren van overtreders;
- een vierde meting, eind april 1985, om het effect op lange termijn te meten;
- een vijfde meting, eind oktober 1985, om dezelfde reden.

De observaties vonden plaats op 32 verschillende locaties, 16 in Friesland en 16 in West-Friesland, waarvan voor beide gebieden weer de ene helft van de locaties binnen de bebouwde kom en de andere helft erbuiten. Gedurende elke meetgolf werd, op vier opeenvolgende werkdagen, geobserveerd tussen 7 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds, in vier perioden van steeds twee uur. Elke

locatie werd per meetgolf twee maal bezocht, en wel op een verschillende dag en een verschillend tijdstip, namelijk één keer in spitstijd en één keer buiten de spitstijd. Tijdens de observaties werd om de andere automobilist een vragenlijst meegegeven, die men thuis kon invullen en vervolgens aan de onderzoekers terug kon sturen (zie Bijlage 2).

5.2.1. De locaties

Om 32 geschikte locaties te vinden, werden meer dan 125 potentiële locaties in Friesland en West-Friesland bekeken. Bij de keuze van de observatieplaatsen is met de volgende criteria rekening gehouden:
- er moet een verkeerslicht aanwezig zijn;
- het verkeerslicht moet minimaal 15 seconden op rood staan;
- het verkeerslicht mag niet verkeersafhankelijk zijn;
- er moet voldoende verkeersaanbod zijn tijdens de roodlichtfase; voor dit onderzoek betekent dat gemiddeld 1 observatie per 2 minuten;
- er moet een goede veilige opstelmogelijkheid zijn voor de interviewer en een mogelijkheid om de eigen auto op een redelijke afstand kwijt te kunnen.

Daarnaast is gelet op regionale spreiding van de locaties en een gelijke verdeling van locaties binnen en buiten de bebouwde kom. Van elke geschikte plek is een situatieschets gemaakt, waardoor het voor de interviewer eenvoudig was zich ter plaatse te oriënteren en het juiste verkeerslicht te vinden. In principe is steeds één rijstrook bij de meting betrokken. Bleek een verkeerslicht desondanks op meer dan één rijstrook betrekking te hebben, dan is alleen het verkeer op de meest links gelegen rijstrook geobserveerd. Op deze wijze kon de auto door de interviewer altijd aan de bestuurderszijde benaderd worden en behoefde de interviewer zich nooit tussen twee rijstroken te begeven.

Voor de aldus verkregen locaties is een observatierooster opgesteld. Hierbij is gelet op de volgende zaken:
- de interviewer moet voldoende tijd hebben om naar de volgende locatie te rijden (minimaal 30 minuten);
- locaties waar op een zelfde tijdstip wordt geobserveerd mogen niet te dicht bij elkaar en/of in dezelfde verkeersrichting liggen. Hetzelfde geldt voor locaties die na elkaar geobserveerd worden. Voor alle meetgolven wordt hetzelfde observatierooster gebruikt. In Tabel 4 is een overzicht gegeven van de locaties en de dagen en tijdstippen waarop geobserveerd is.

Hierbij moet opgemerkt worden dat het aantal geschikte locaties dusdanig gering was dat er vaak geen alternatieve locatie beschikbaar was bij eventueel uitvallen van de aangewezen meetlocatie en dat de definitie van "buiten de bebouwde kom" in sommige gevallen wat ruimer moest worden genomen. (Het verkeer moest in die gevallen dan wel naar of vanaf een weg rijden die buiten de bebouwde kom lag.)
Een meer verfijnde uitsplitsing naar wegtype, zoals dat vaak elders gebeurt (o.a. Arnoldus & Scholtens, 1986), was geheel onmogelijk.

5.2.2. De observatie

Bij het onderzoek zijn alleen de bestuurders van personenauto's betrokken (dus geen passagiers); taxi's, politie- leger- en brandweervoertuigen, ambulances en auto's met een buitenlands nummerbord vielen buiten het onderzoek. Voor de observatie is gebruik gemaakt van de zogenaamde IMA-methode (Arnoldus et al., 1981), waarbij het dragen van de gordel wordt gemeten door het observeren van stilstaand verkeer (inkijkmethode). Daartoe wordt de roodlichtfase van een verkeerslicht gebruikt. Springt het verkeerslicht op rood dan wordt de automobilist die op dat moment vooraan staat door de interviewer benaderd. Aan de bestuurder wordt om te beginnen gevraagd welk type autogordel er in de auto zit. De vraag dient om het contact met de automobilist tot stand te brengen. Tevens verschaft het de interviewer de mogelijkheid om tot een zodanige afstand tot de automobilist te geraken, dat het duidelijk waarneembaar is of deze de autogordel al dan niet draagt. Vervolgens stelt de interviewer de vraag hoe vaak de automobilist zijn autogordel draagt. Wordt er in het geheel geen contact gemaakt met de automobilist (een zogenaamde "weigering achter glas"), dan is de observatie niet geldig. Van zo'n weigering wordt wel aantekening gemaakt. Wordt er wel contact gemaakt, maar geeft de automobilist op de vraag naar het type autogordel te kennen niet aan het onderzoek mee te willen werken, dan wordt hiervan aantekening gemaakt en worden alle door observatie waarneembare gegevens geregistreerd (gebruik autogordel, geslacht en leeftijdindicatie). De observatie is nu wel geldig. Wordt de observatie voortijdig afgebroken (bijv. omdat het verkeerslicht op groen springt), dan wordt ook hiervan weer aantekening gemaakt en worden alle waarneembare gegevens weer geregistreerd.

Nadat alle voor het onderzoek relevante gegevens waren geregistreerd, werd een vragenlijst (Bijlage 2) uitgereikt aan de automobilisten die op het regi-

stratieformulier een oneven volgnummer hebben gekregen. (De voor het onderzoek beschikbare middelen lieten niet toe om aan iedere automobilist een vragenlijst mee te geven.) De vragenlijst kon thuis worden ingevuld en met gebruikmaking van een antwoordenvelop aan de onderzoekers worden teruggestuurd.
De vragenlijst was voorzien van een respondentennummer dat correspondeert met het nummer dat de betreffende bestuurder op het registratieformulier heeft gekregen. Hierdoor was het mogelijk gegevens uit de vragenlijst te koppelen aan de gegevens die verkregen werden uit observatie. (Dit maakt het onder meer mogelijk om beweerd gedrag te toetsen aan werkelijk gedrag. Tevens kan er op deze manier iets gezegd worden over de non-respons.) Aan alle geobserveerde bestuurders werd vervolgens nog een informatiekaartje overhandigd waarop algemene informatie over SWOV-enquêtes staat vermeld (Bijlage 3). De observatie was hiermee beëindigd. Indien de verkeerssituatie dit toeliet kon de volgende automobilist in de rij benaderd worden voor een observatie. Per dag waren er vier observatieperiodes van twee uur:
- periode 1 van 7.00- 9.00 uur
- periode 2 van 9.30-11.30 uur
- periode 3 van 13.00-15.00 uur
- periode 4 van 16.00-18.00 uur

5.2.3. Het registratieformulier

De waarnemingen tijdens de observatie zijn geregistreerd op het zogenaamde registratieformulier (Bijlage 1). Indien bekend waren de gegevens op dit formulier reeds voorgedrukt (provincie, binnen of buiten de bebouwde kom, dag, meetperiode, locatie en meting). Overige gegevens moesten door de interviewer ingevuld of omcirkeld worden aan de hand van waarnemingen tijdens de observatie. In de kolom "vragenlijst" werd bij een weigering of een afgebroken observatie de betreffende code ingevuld. In de kolom "doublures" kon aangetekend worden dat automobilisten tijdens de observatie op de één of andere wijze lieten blijken al eerder aan het onderzoek meegewerkt te hebben en tijdens welke meetgolf dit gebeurde. Overigens diende in deze gevallen een volledige observatie afgewerkt te worden en werd, indien van toepassing, aan de automobilist gevraagd de vragenlijst nogmaals in te vullen en op te sturen. Op het registratieformulier kon verder een indicatie gegeven worden van de weersgesteldheid. Naar aanleiding van indicaties tijdens de eerste meetgolf (juni 1984) is op het registratieformulier ook nog ruimte gemaakt voor

het aantekenen van automobilisten die bij het naderen van de locatie alsnog hun autogordel om deden.
Per registratieformulier kunnen 14 observaties genoteerd worden. Voor elke locatie is materiaal beschikbaar voor maximaal 112 observaties per twee uur. Op grond van de criteria die bij de selectie van de locaties zijn gebruikt zouden er in principe 60 observaties per twee uur haalbaar moeten zijn.

5.3. Implementatie van het veldwerk

De observaties werden uitgevoerd door vier DSWO-medewerksters, getrainde interviewsters, die voor dit onderzoek een uitgebreide instructie hebben gekregen. Ieder van hen heeft tijdens de meetgolven steeds dezelfde acht locaties bezocht. Tijdens de perioden van observaties is er tussen de onderzoekers en de interviewers regelmatig contact onderhouden. Na elke meetgolf werden de ervaringen geëvalueerd. De politie ter plaatse werd met een telexbericht op de hoogte gebracht van het onderzoek en de locaties waar geobserveerd zou worden.

In totaal werden er, over alle meetgolven en locaties te zamen, 28.688 observaties verricht. Dit is gemiddeld bijna 90 observaties per twee-urige waarnemingsperiode, hetgeen 50% meer is dan waarnaar oorspronkelijk is gestreefd. Tabel 5 geeft een overzicht van het aantal observaties, hierin vindt men ook een samenvatting van het aantal weigeringen, afgebroken observaties en doublures. Ongeveer 50 automobilisten per meetgolf deden hun autogordel alsnog om bij het naderen van de meetlocatie of "weigerden achter glas". Ook als we (ten onrechte) alle weigeringen, doublures en afgebroken observaties ongeldig zouden verklaren, zou toch ongeveer 95% van alle waarnemingen overblijven. Dit resultaat geeft vertrouwen in de geldigheid van de meetprocedure.

Het aantal observaties per meetlocatie bleef redelijk stabiel over de vijf meetgolven. Toch was er een aantal tegenvallers, naast de te verwachten kleine onregelmatigheden (zoals een kwartier te laat beginnen, e.d.). In Friesland bleek één kruispunt binnen de bebouwde kom steeds slechts ongeveer 20 waarnemingen op te leveren, en er was geen geschikte alternatieve locatie. Een andere locatie in Friesland binnen de bebouwde kom leverde problemen op in de tweede, derde en vierde meetgolf wegens werkzaamheden en/of slecht functionerende verkeerslichten. (Toch zijn er gemiddeld ongeveer 50 observaties verricht tijdens die drie meetgolven.) Eén locatie in Friesland buiten

de bebouwde kom viel geheel weg tijdens de vijfde meetgolf: er was geen geschikte vervangende locatie. Tenslotte viel er nog één locatie in Friesland binnen de bebouwde kom gedeeltelijk weg vanwege een defect verkeerslicht, maar een alternatieve locatie was snel gevonden. Behalve het feit dat meetlocaties in Friesland wat minder betrouwbaar bleken te zijn dan in West-Friesland, waren deze storingen in het meetprogramma eerder wat irritant dan een bedreiging voor de vergelijkbaarheid van de meetprogramma's over de verschillende meetgolven.

De vragenlijst is overhandigd aan 14.012 automobilisten. (Dat het aantal overhandigde vragenlijsten niet de helft is van het aantal observaties wordt verklaard door weigeringen en afgebroken observaties.) Aangezien van de betrokken automobilisten geen naam of adres bekend was, kon de non-respons niet gerappelleerd worden.
In Tabel 6 staat een overzicht van het aantal overhandigde en terug ontvangen vragenlijsten per meetgolf en regio. De respons bleek redelijk stabiel te blijven, rondom 46%, op enige schommelingen na tijdens de laatste twee meetgolven. Een respons van 46% is echter niet als bijster hoog te beschouwen, maar dit resultaat is niet geheel onverwacht, gezien het feit dat rappelleren niet mogelijk was.

De retouradministratie van de vragenlijsten voor een meetgolf werd afgesloten twee weken na de laatste observatiedag van die meetgolf. Dit om overloop tussen meetgolven uit te sluiten.
De geretourneerde vragenlijsten werden gekoppeld aan het bijbehorende registratieformulier van het in het veld waargenomen gedrag. Op deze wijze ontstonden 6436 sets. In 22 gevallen kon de koppeling niet tot stand worden gebracht.

6. ONDERZOEKRESULTATEN

6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zullen we in eerste instantie trachten antwoord te geven op de volgende vragen:
1. Wat is het effect op korte en middellange termijn van een combinatie van toezicht en voorlichting op het dragen van autogordels in vergelijking met een normale voorlichtingscampagne (of een pseudo-controlesituatie)?
2. Is er een verschillend effect voor specifieke verkeerssituaties (in het bijzonder binnen of buiten de bebouwde kom) of voor specifieke groepen verkeersdeelnemers (verschillen in geslacht en leeftijd)?
3. Is er sprake van selectiviteit in de respons op de uitgereikte enquête met betrekking tot gordelgebruik, geslacht, leeftijd, regio, binnen of buiten de bebouwde kom en/of meetgolf?
4. Zijn er in de loop van het onderzoek veranderingen opgetreden die specifiek zijn voor de regio bij:
- beweerd gordelgebruik
- oordeel over draagplicht, politietoezicht, en voorlichting
- motieven voor het al-dan-niet dragen van een gordel
- de mate waarin en de wijze waarop men de gordelcampagne waargenomen heeft?

In de rest van dit hoofdstuk zal verslag worden gedaan van de analyses die verricht zijn naar aanleding van deze vragen.

6.2. Het effect van de Friese campagne op het waargenomen autogordelgebruik

De draagpercentages zijn, uitgesplitst naar regio, bebouwing en meetgolf, weergegeven in Afbeelding 1. Hierbij valt een aantal zaken onmiddellijk op. Ten eerste: de draagcijfers zijn buiten de bebouwde kom altijd hoger dan binnen de bebouwde kom, hetgeen op zich niet erg verrassend is. Ten tweede lijkt, ondanks een kleine verbetering in draagpercentages in West-Friesland buiten de bebouwde kom van ongeveer 5 à 6%, de situatie in West-Friesland in het algemeen redelijk stabiel. Ten derde is er in Friesland, in tegenstelling tot in West-Friesland, duidelijk sprake van een verhoging van de draagpercentages, die zich voortzet tijdens de duur van de campagne. Dit geldt zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Tegen het einde van de campagne blijken de draagpercentages met ongeveer 25% verhoogd te zijn. Bovendien

lijkt er, na een daling van deze cijfers zes maanden na de afloop van de campagne (meetgolf 4), 12 maanden na afloop van de campagne sprake te zijn van een herstel in draagpercentages. Binnen de bebouwde kom in Friesland lijkt dit herstel te leiden tot hogere draagcijfers dan tijdens de campagne zelf! Uiteindelijk één jaar na afloop, is er in Friesland sprake van draagpercentages die binnen de bebouwde kom met ongeveer 28% zijn verhoogd en buiten de bebouwde kom met ongeveer 17%.

Hierbij moet wel een aantal kanttekeningen gemaakt worden.
Ten eerste hoeft niet iedere gevonden verandering in draagpercentages significant te zijn, maar vaststellend dat iedere punt in Afbeelding 1 meer dan 1220 waarnemingen vertegenwoordigt en gebruik makend van de binomiale toets

$$\hat{p}_1 - \hat{p}_2 \pm 1{,}96 \sqrt{\frac{\hat{p}_1 \cdot \hat{q}_1}{n_1} + \frac{\hat{p}_2 \cdot \hat{q}_2}{n_2}}$$

kan gesteld worden dat in dit geval alle verschillen van 3 à 4% in draagpercentages wel significant zijn op het 5%-niveau (tweezijdig).
Ten tweede zijn bovengenoemde cijfers ruwe cijfers, hetgeen o.a. kan inhouden dat ze beïnvloed kunnen zijn door een, in de loop van de tijd, veranderde samenstelling van de steekproef.
Op deze mogelijke bedreiging voor de validiteit van verder te trekken conclusies, wordt nu verder ingegaan.

6.2.1. De samenstelling van de steekproef

Er zijn veel mogelijke oorzaken voor een veranderende steekproefsamenstelling. Wij zullen een aantal van de meest voor de hand liggende onder de loep nemen.
Er is al opgemerkt dat verschillende kruispunten grote verschillen in aantallen waarnemingen konden opleveren. Dit hoeft niet erg te zijn als het aantal waarnemingen per kruispunt gedurende de loop van het onderzoek min of meer hetzelfde blijft. Aselect (gedeeltelijk) uitvallen van kruispunten of variaties in het aantal waarnemingen hoeft in principe ook geen probleem op te leveren. Ook het select (gedeeltelijk) uitvallen van kruispunten (bijv. bij kruispunt A is altijd een kwartier te laat begonnen vanwege de (te) grote afstand die overbrugd moest worden), is niet ernstig voor zo'n tijdreeks. Het is wel ernstig als er selecte uitval is die een verband legt tussen draagper-

centages en de loop van de tijd. Een voorbeeld hierin is dat tijdens de tweede en derde meetgolf kruispunten met lage draagcijfers (gedeeltelijk) uitvielen. Er kan weinig waarde aan deze mogelijke bedreigingen gehecht worden gezien de volgende argumenten:

1. Zoals is opgemerkt, was het aantal waarnemingen per meetgolf redelijk stabiel (zie Tabel 5) en het geheel uitvallen van een meetpunt gebeurde slechts enkele keren van de (32 x 5=) 160 die mogelijk waren.
2. Een kruispunt draagt meer of minder bij aan de totale draagcijfers naarmate er meer of minder waarnemingen plaatsvinden bij dat kruispunt. Dit gewicht, dat trouwens ook in de tijd kan variëren, is enigszins arbitrair. (Ook kan opgemerkt worden dat de keuze van meetlocaties enigszins arbitrair is.) Eén mogelijkheid om ieder kruispunt een in de loop van de tijd constant gewicht te geven is om ieder kruispunt hetzelfde gewicht te geven ongeacht het aantal waarnemingen. Dit komt er op neer dat de draagpercentages per kruispunt zijn gemiddeld over alle kruispunten.

Deze twee wegingsmethoden leveren vrijwel dezelfde draagpercentages op, met verschillen van hooguit 1 à 2%.

Als mocht blijken dat zich op de weg op verschillende tijden van het jaar verschillende typen automobilisten bevinden en dat deze verschillen verband houden met het al-dan-niet dragen van een autogordel, dan zou dit een duidelijke bedreiging kunnen vormen voor de geldigheid van eventuele te trekken conclusies. Hiermee was al rekening gehouden door ervoor te zorgen dat de metingen niet plaatsvonden tijdens weekeinden, grote vakanties of extreme weersomstandigheden en ook niet rond de feestdagen.

Toch is het mogelijk om, vooruitlopend op andere analyses, te kijken of er enige aanwijzing is dat de samenstelling van de steekproef van automobilisten in de loop van de tijd veranderde.

Later wordt een zes-weg kruistabel nader beschouwd: Leeftijd x Sexe x Bebouwing x Meetgolf x Provincie x Gordelgebruik van de automobilisten in deze steekproef. De vraag is dan of er significante interacties te bespeuren zijn tussen kenmerken van automobilisten (leeftijd en sexe) en meetgolf, provincie, en gordelgebruik. Dit bleek niet het geval te zijn.

Het is ook mogelijk om te kijken of er in de loop van de tijd verschillen zijn in de achtergrondkenmerken van de automobilisten die een vragenlijst terugstuurden. Dit bleek wel het geval te zijn, maar de verschillen blijven nogal gering van omvang en ze variëren niet systematisch met de draagcijfers van die meetgolf. Bijvoorbeeld, het aandeel van responderende automobilisten

die beweerden dat ze dagelijks een autorit maakten voor woon-werk of privé daalde met ongeveer 5% tussen de eerste en de daarna volgende meetgolven in Friesland. Ook bleek dat het aandeel van Friezen, die in Friesland aangetroffen zijn, tussen de eerste drie en de daarop volgende meetgolven met 2 à 3% daalde. Bovendien is het aandeel van aangetroffen automobilisten met een MBO-opleiding tijdens de tweede en vierde meetgolf voor zowel Friesland als West-Friesland 8 à 10% lager. (Dit geeft aanleiding te denken aan een mogelijke codeer- en/of ponsfout.) Ook al zijn de verschillen wel significant, het is niet aannemelijk dat zulke kleine verschuivingen in steekproefsamenstelling tot zulke grote verschuivingen in draagpercentages leiden. Mogelijke veranderingen in werkwijze, interview(st)ers, tijdstippen, en andere methodologische aspecten van de steekproeftrekking zouden ook tot een andere steekproefsamenstelling kunnen leiden. Hiermee was rekening gehouden en er is geen aanwijzing dat zulke gebreken zich hebben voorgedaan.
Ook seizoens- of weersinvloeden zouden het dragen van de gordel kunnen beïnvloeden. Deze argumenten zijn ontkracht wegens de redelijke stabiliteit van het controlegebied. Er kan geconcludeerd worden dat er geen bewijsbare reden of aannemelijk argument gevonden is waardoor de gemeten draagpercentages zouden kunnen worden verklaard op grond van verandering in de samenstelling van de steekproef of de wijze waarop of de omstandigheden waaronder deze is getrokken.

6.2.2. Log-lineaire analyse van de gordeldraagpercentages

Er is al opgemerkt dat de draagcijfers, zoals afgebeeld in Afbeelding 1, duidelijke taal spreken. Er is een verbetering in draagpercentages in Friesland tijdens de loop van de Friese campagne en die verbetering blijft grotendeels bestaan tot één jaar na afloop van die campagne. Verandering in draagcijfers in West-Friesland zijn in diezelfde periode, nauwelijks merkbaar. Bovendien is het mogelijk om veel vertrouwen in deze cijfers te hebben, gezien de relatief kleine betrouwbaarheidsgrenzen en de afwezigheid van aantoonbare en plausibele argumenten die het tegendeel beweren.
Afbeelding 1 is eigenlijk een afbeelding van een vier-wegkruistabel: Provincie x Meetgolf x Bebouwing x Gordelgebruik. Men kan nog twee in het veld waargenomen aspecten toevoegen, en wel geslacht en leeftijd van de automobilist. Deze zes-weg tabel is in Afbeelding 2 weergegeven. Deze vertoont een veel grilliger verloop van draagpercentages dan Afbeelding 1. Deze grilligheid kan deels verklaard worden uit de veel kleinere aantallen per meetpunt, die resulteren in veel grotere betrouwbaarheidsgrenzen.

Liever dan iedere willekeurige afwijking te interpreteren, is het beter om deze zes-weg tabel te analyseren met behulp van log-lineaire modellen. Hierdoor kan men (liefst eenvoudige) modellen voorstellen om een meer complexe tabel te beschrijven en de mate van overeenkomst tussen het model en de tabel te evalueren.

Methode

De dataset van meer dan 28.000 observaties wordt allereerst aselect verdeeld in twee deelsteekproeven, en voor beide is de zes-weg tabel (Leeftijd x Sexe x Bebouwing x Meetgolf x Provincie x Gordelgebruik) vervaardigd.
Op een exploratieve wijze, wordt de χ^2 van de eerste tabel uitgesplitst naar alle hoofdeffecten en hun interacties. Omdat het de bedoeling is om later gordelgebruik te voorspellen als afhankelijke variabele wordt alleen gekeken naar effecten waarbij gordelgebruik betrokken is.
Op basis van deze exploratie wordt een aantal modellen geformuleerd en toegepast op de tweede tabel, waarbij een selectie van het meest geschikte model gemaakt wordt (o.a. hoe goed past het model bij de gegevens).
Het geselecteerde model zou dan gebruikt kunnen worden om draagpercentages voor de verschillende cellen van de grote zes-weg tabel te voorspellen. Hierdoor kan men uitspraken doen over structurele verschillen in draagcijfers, in plaats van zich bezig te houden met de interpretatie van door het toeval veroorzaakte afwijkingen.
Hierbij kunnen twee opmerkingen gemaakt worden. Ten eerste worden, zoals gebruikelijk bij het toepassen van logit-modellen de marginalen van de onafhankelijke variabelen (LSBMP) vastgelegd. Met andere woorden, men is niet in de onderlinge relaties tussen de onafhankelijke variabelen geïnteresseerd. Belangrijk is het verband tussen onafhankelijke en afhankelijke variabelen. Ten tweede, de χ^2 ("goodness of fit")-toetsen zijn wel belangrijk, maar niet zaligmakend voor de modelselectie. Met name de grootte van de toetsingsgrootheden wordt mede bepaald door het aantal waarnemingen in de steekproef. Als er voldoende waarnemingen zijn zouden ook relatief kleine en onbelangrijke verschillen zeer significant kunnen zijn.

Resultaten

Alle onafhankelijke variabelen (LSBMP) hebben een significant verband met de afhankelijke variabele G dat bovendien van redelijk grote omvang is.
Daarnaast heeft de eerste-orde interactie MxP (ofwel het effect van de campagne) een relatie met G die redelijk omvangrijk en significant is.

Ook significant zijn de eerste-orde interactie BxP en de tweede-orde interacties BxMxP en SxBxP. Deze interacties hebben alle een veel zwakker verband met G en zijn ook wat moeilijker te interpreteren. (In Tabel 7 zijn de χ^2 en de bijbehorende aantallen vrijheidsgraden en waarschijnlijkheden voor deze effecten weergegeven.)

Op basis van deze resultaten kan men verschillende modellen formuleren en vervolgens "fitten" op de tweede helft van het databestand (N = plm. 14.000). Het eenvoudigste model is om, na het vastzetten van de frequenties van de onafhankelijke variabelen, aan te nemen dat alle hoofdeffecten een significant verband met G hebben; ofwel: (LSBMP) (PG) (MG) (BG) (SG) (LG). Een alternatief en voor de hand liggend model is om bij het eerstgenoemde model het effect (MPG) toe te voegen. (MPG betekent dat er een Meetgolf x Provincie effect voor Gordelgebruik is, hetgeen het campagne-effect genoemd mag worden.)

Men ziet in Tabel 8 de "likelihood ratio χ^2", het aantal vrijheidsgraden en de "AIC" score (Akaike's Information Criterium (Akaike, 1977) voor beide modellen.
In deze tabel vallen twee dingen op:
Het tweede model heeft een beduidend betere "fit" dan het eerste model. De χ^2 daalt met ongeveer 100 ten koste van slechts 4 vrijheidsgraden. Dit betekent dat de hypothese dat er geen campagne-effect is verworpen kan worden.
Het tweede model heeft een "likelihood ratio χ^2" van 126 met 106 vrijheidsgraden, wat net niet significant is en dit betekent dat de hypothese dat de data afwijken van het model verworpen kan worden. Dit resultaat is zeer bevredigend, en wel om twee redenen. Ten eerste kan men, ondanks het redelijk groot aantal waarnemingen in de tabel, het model accepteren op puur statistische gronden. Ten tweede is het model weinig gecompliceerd en eenvoudig te interpreteren. Het is wel mogelijk om meer complexe modellen te fitten met een resulterende betere fit. Dit is echter niet nodig op grond van statistische argumenten en ook niet wenselijk op grond van argumenten van eenvoud.

Op basis van het voorafgaande exploratieve en bevestigende onderzoek, kan men een voorspelling doen voor de afzonderlijke cellen van bovengenoemde zes-weg tabel. Dit wordt gedaan met behulp van stapsgewijze logistische regressie. Analyses zijn uitgevoerd op een 5%-, 10%- en 100%-steekproef uit het complete bestand van 28.233 waarnemingen. Het model bleek de data voor de kleinere

steekproeven goed te beschrijven, maar zoals men ziet in Tabel 9 is er geen goede fit tussen het model en het complete databestand. Alle toetsen zijn significant. Het lijkt echter niet verstandig om te zwaar aan dit laatste feit te tillen, aangezien het model al uitvoerig is getoetst en het probleem voornamelijk wordt veroorzaakt door de zeer grote aantallen. Afbeelding 3 geeft, voor alle 120 cellen, de door het model voorspelde draagpercentages ten opzichte van de in het veld gemeten percentages. Hoewel ruimte tot verbetering overblijft, zou men zeer gelukkig kunnen zijn met deze hoge mate van overeenkomst.
Men kan ook (de vorm van) Afbeelding 4 vergelijken met (die van) Afbeelding 1. Met uitzondering van een schaalfactor (Afbeelding 4 gaat over mannen boven de 50 jaar en Afbeelding 1 gaat over alle automobilisten), zouden de twee grafieken redelijk op elkaar moeten lijken. Hoewel de overeenkomst niet perfect is (zie voornamelijk de eerste meetgolf), kan men er vrede mee hebben, De voorspelde draagpercentages voor alle cellen zijn in Tabel 10 weergegeven, en kunnen vergeleken worden met Afbeelding 2.

Samengevat en zonder de werkelijkheid al te veel geweld aan te doen kan het volgende worden gesteld.
Gordels worden vaker gedragen bij ritten buiten de bebouwde kom, in de provincie Friesland, en door vrouwelijke bestuurders.
Hoe ouder de bestuurder hoe groter de kans dat een gordel gedragen wordt. Er is een duidelijk positief effect van de Friese campagne op het dragen van de gordel en dit effect blijft over een langere periode behouden.

6.3. Selectiviteit van de respons op de enquête

In een van de volgende hoofdstukken zullen de antwoordpatronen van de terugontvangen enquêtes worden geanalyseerd. Voordat zo'n analyse uitgevoerd wordt, is het noodzakelijk te onderzoeken of er sprake is van een selectieve respons bij het terugsturen van die enquêteformulieren. Dit is nodig om inzicht te krijgen in mogelijke beperking van de generaliseerbaarheid van de later gevonden analyseresultaten. Gezien de in par. 5.3 vermelde respons van plm. 46%, welke niet bijzonder hoog te noemen is, is het beslist niet onwaarschijnlijk dat zich één of andere vorm van selectiviteit zich heeft voorgedaan.

Uitgereikte enquêteformulieren zijn met behulp van een registratienummer te koppelen aan de in het veld verrichte waarnemingen. Aan de hand daarvan kan worden geregistreerd of een uitgereikt enquêteformulier al-dan-niet terugontvangen was. Zoals eerder vermeld zijn ongeveer 46% (6484) van de uitgereikte formulieren terugontvangen. Slechts 32 daarvan bleken om één of andere reden niet koppelbaar.

Men kan vervolgens onderzoeken of er een verband is tussen het terugsturen van een uitgereikt enquêteformulier, te noemen de variabele respons (R), en andere in het veld waargenomen variabelen: leeftijd (L), sexe (S), provincie (P), gordelgebruik (G), meetgolf (M), en bebouwing (B).

6.3.1. Methode

Er is een werkwijze gevolgd die grotendeels lijkt op de werkwijze bij de vorige sectie. Het te analyseren bestand, bestaande uit een waarneming per uitgereikt enquêteformulier, is in twee helften verdeeld. Het eerste deel van het bestand is exploratief onderzocht: de χ^2 was verdeeld over alle in de analyse betrokken variabelen en hun interacties, en er werden mogelijke goed passende modellen gekozen. Daarna werd de fit van die modellen op de data en het twee deel van het bestand onderzocht met behulp van een logit-model.

6.3.2. Resultaten

De effecten, voorzover ze betrekking hebben op de variabele R, hun bijbehorende χ^2, het aantal vrijheidsgraden en de waarschijnlijkheid zijn in Tabel 11 weergegeven.
Een "likelihood ratio χ^2"-toets geeft aan dat interacties tussen vier of meer variabelen alle gelijk aan nul gesteld mogen worden (LR χ^2 = 154, d.f. = 145, prob. = 0,28).
Opvallend is de zeer hoge χ^2 van de interactie tussen de variabelen G en R. Er is ook een interactie tussen de variabelen S en R; toch is die χ^2 een stuk kleiner.
Geen andere interactie tussen R en een andere variabele is significant. Een aantal hogere-orde interacties is wel significant (bijv. LMR en SPR), maar zijn weinig belangwekkend in termen van "verklaarde" χ^2 in relatie tot het aantal vrijheidsgraden. Bovendien is het wat lastig om die effecten te interpreteren als hun lagere orde interacties niet significant zijn.

Zoals eerder vermeld, moet een model worden gezocht dat zo eenvoudige mogelijk is en dat ook redelijk bij de data past. In dit geval lijken (GR) en (SR) goede kandidaten hiervoor te zijn. (R is de afhankelijke variabele, de andere zijn de onafhankelijke variabelen.)
Zoals ook eerder gedaan, zijn de marginalen en alle interacties tussen de onafhankelijke variabelen vastgezet (LSPGBM).
De "likelihood ratio χ^2" voor het model (LSPGBM) (GR) (SR) is gelijk aan 247 met 235 vrijheidsgraden. De hypothese dat de data afwijken van dit model moet verworpen worden (p = 0,28). Er is dus sprake van een uitstekende fit met een betrekkelijk eenvoudig model.
Andere, meer complexe modellen waarmee een passende fit haalbaar is zijn ook mogelijk (mits het effect (GR) is opgenomen), maar het lijkt weinig zinvol om een complex model te kiezen boven een eenvoudig.
De werkelijke respons, uitgesplitst naar sexe en gebruik, is weergegeven in Tabel 12. Daaruit blijkt dat gordelgebruikers en mannen een hogere respons vertonen dan niet-gordelgebruikers en vrouwen. Het verschil in respons is verreweg het grootste tussen gebruikers en niet-gebruikers.
Deze bevindingen hebben wel degelijk consequenties voor de interpretatie van de analyse van de enquêtes.

6.4. Regio-specifieke veranderingen

Er is al eerder geconstateerd dat er een aanzienlijke verandering in gordeldraagpercentage heeft plaatsgevonden tijdens de uitvoering van de speciale toezicht- en voorlichtingscampagne in Friesland. Bovendien bleven ook tot een jaar na afloop van deze actie de draagpercentages verhoogd. De draagpercentages in een (pseudo)controlegebied bleven vrijwel ongewijzigd.
Het is dan relevant te onderzoeken of die gedragsverandering gepaard ging met regio-specifieke veranderingen in de loop van het onderzoek over:
- beweerd gordelgebruik
- oordeel over draagplicht, politietoezicht, en voorlichting
- motieven voor het al-dan-niet dragen van een gordel
- de mate waarin en de wijze waarop men de campagne waargenomen heeft.

De antwoorden op deze vragen moeten uit de ± 6500 geretourneerde schriftelijke enquêtes worden gelicht, rekening houdend met de al geconstateerde selectiviteit van de respons op de enquête.

6.4.1. Methode

Deze analyse vindt plaats in drie fasen. Ten eerste worden de enquêtevragen ingedeeld naar onderwerp (beweerd gebruik, motieven voor gebruik, oordeel, enz.). Vervolgens wordt iedere groep gereduceerd naar een aantal onderliggende dimensies door niet-lineaire Principale Componenten Analyse, met behulp van het computerprogramma PRINCALS (zie Gifi, 1983 en Gundy & Verschuur, 1986). Iedere responderende automobilist krijgt scores op de door PRINCALS gevonden dimensies toegekend op basis van zijn antwoordpatroon.

Ten tweede worden alle responderende automobilisten in tien groepen verdeeld met als uitgangspunten de meetgolf en de provincie waar in het enquêteformulier is uitgedeeld (5 meetgolven maal 2 provincies levert tien groepen.) Er kan dan worden onderzocht in welke mate en op welke wijze de met behulp van PRINCALS verkregen scores onderscheid maken tussen de tien groepen. Dit geschiedt door middel van canonische discriminantanalyse (SAS, 1985).
Als laatste wordt op basis van de voorafgaande resultaten, een selectie van mogelijk interessante interacties gemaakt en gepresenteerd.

Er moet nog worden opgemerkt dat in deze analyse geen rekening wordt gehouden met de achtergrondkenmerken van de proefpersonen. Idealiter zou dit wel moeten gebeuren, maar gezien dit een zwaar beroep zou doen op de beschikbare analysemiddelen en de discussies in par. 6.2 en 6.5, is dit niet als noodzakelijk beschouwd.

6.4.2. Resultaten

A. Fase 1: Datareductie

De wijze waarop en de mate waarin men op de hoogte is van een campagne
De variabelen die betrekking hebben op dit onderwerp zijn als één blok overgenomen van de vragen 18 t/m 38 van het enquêteformulier (zie Bijlage 2). Voor het grootste deel zijn de categoriecodes rechtstreeks van het enquêteformulier overgenomen. Toch is een aantal, van elkaar afhankelijke, vragen bij elkaar gevoegd. Ook is een aantal variabelen (met name de vragen 22, 24, 26, 27 en 38) niet in deze analyse opgenomen vanwege een slechte fit bij een vooranalyse.

Bij de overblijvende variabelen was er sprake van ongeveer 5% ontbrekende antwoorden per variabele. De verdeling van antwoorden over de antwoordcategorieën was over het algemeen vrij goed voor alle variabelen, uitgezonderd voor de vragen 18-21, 28-29, en 30-31, waarvan de dominante antwoordcategorieën waren "niets gemerkt, gehoord of gezien" van een autogordelcampagne.
De PRINCALS-analyse leverde twee dimensies op met fitwaarden van 0,42 en 0,18, waarvan de eerste "hoog" te noemen is.
In Afbeelding 5 zijn de componentenladingen op die twee dimensies weergegeven. De eerste as wordt gedomineerd door de vragen 23, 25, 28, 29, 30, 31, 33, 35 en 37. Deze variabelen laden allemaal even goed op deze dimensie.
Uit de categoriekwantificaties (niet weergegeven) blijkt dat een respondent een steeds positiever score op deze dimensie krijgt naarmate men antwoordt dat:
- de kans op controle groter is geworden;
- de kans op bekeuring groter is geworden;
- er iets over een voorlichtingscampagne in de krant is gelezen, op de TV of radio is gehoord, of zelfs via meerdere media is vernomen;
- er iets over politietoezicht op het gordelgebruik is waargenomen, ongeacht via welke media;
- er meer aandacht, meer voorlichting en meer toezicht is met betrekking tot gordels.

Deze eerste dimensie zou dan kunnen fungeren als een die aangeeft in welke mate men op de hoogte is van een gordelcampagne.

De tweede dimensie heeft hoge ladingen op de vragen 32, 34, 36 en een veel kleinere lading op de vragen 18 t/m 21.
Uit de categoriekwantificaties (niet weergegeven) blijkt dat een respondent een steeds negatiever score op deze dimensie krijgt naarmate men meent dat: de aandacht en voorlichting voor en het toezicht op het autogordelgebruik precies genoeg, veel, of zelfs overdreven is; en ook, zij het in mindere mate wanneer men antwoordde weleens gecontroleerd te zijn en een bekeuring, waarschuwing of anders het gevolg was.

Kennelijk geeft deze dimensie een soort (al-dan-niet positieve) waardering voor de activiteiten rondom gordelgebruik.
Interessant is dat de variabelen die laden op deze tweede dimensie ook een lading hebben op de eerste dimensie, al is deze minder sterk. Er is dus

misschien sprake van een lichte tendens in de richting dat hoe meer men van een campagne meegemaakt heeft hoe eerder men bereid is die voldoende te vinden.

Beweerd gordelgebruik

Met betrekking tot beweerd gebruik van de gordel, zijn de vragen 5 en 7a t/m o van het enquêteformulier geanalyseerd. Vraag 5 heeft betrekking op het aantal maal dat de respondent beweert in de laatste tien ritten zijn gordel gebruikt te hebben. Vragen 7a t/m o hebben betrekking op hoe vaak (nooit, zelden, soms, vaak en altijd) de respondent beweert zijn gordel te gebruiken onder bepaalde ritomstandigheden. Als een respondent opmerkte dat een bepaalde ritomstandigheid niet voor hem van toepassing was, werd dit als een ontbrekend gegeven behandeld.
De verdelingen van antwoordpatronen zijn nogal scheef voor alle van bovengenoemde variabelen. Tussen ongeveer 50% en 80% van de respondenten zegt hun gordel "altijd" te dragen in een bepaalde situatie; het minst voor ritten binnen de bebouwde kom en het meest voor ritten op de autosnelweg. Dit resultaat is beslist niet generaliseerbaar naar de populatie van automobilisten gezien de al eerder gevonden selectiviteit in respons. Er was ook een behoorlijke variatie in ontbrekende antwoorden van vraag tot vraag (tussen 3% en 23%).
Een tweedimensionele PRINCALS-analyse leverde fitwaarden op van resp. 0,86 en 0,08. De eerste fitwaarde kan als uitzonderlijk hoog beschouwd worden, en is waarschijnlijk deels te wijten aan een groot aantal ontbrekende datapunten. Alle variabelen hebben een zeer hoge lading op deze eerste dimensie (zie Afbeelding 6 en de bijbehorende legenda) en alle categoriekwantificaties zijn goed van elkaar onderscheiden en geordend. De tweede dimensie lijkt variabelen te ordenen naar de mate waarin men geneigd is om te antwoorden een gordel "altijd" in die situatie te dragen, hetgeen betekent dat er sprake is van een "difficulty factor". Dit betekent dat er een niet-lineair verband is tussen geneigdheid om over gordelgebruik meer of minder vaak te antwoorden en de invulling van de beschikbare antwoordcategorieën.
Interpretatie van deze eerste dimensie is dan nogal eenvoudig: het ordent respondenten naar mate dat ze in het algemeen zeggen dat ze een gordel aldan-niet gebruiken. De hoge fitwaarde geeft aan dat ze bovendien zeer consequent zijn in hun antwoordpatronen.

Oordeel over wetgeving, toezicht en voorlichting omtrent de autogordel

Met betrekking tot dit onderwerp zijn de vragen 12 t/m 17, 32, 34 en 35 geanalyseerd. Deze vragen hebben betrekking op:
- of men het eens is met het verplichte gordelgebruik;
- of men het eens is met politiecontrole op gordelgebruik;
- of men het eens is met het bekeuren van overtreders van de gordelwetgeving;
- of men het eens is dat voorlichting een goede zaak is;
- of de draagplicht tot meer of minder slachtoffers en gebruikers geleid heeft en of het verkeer daardoor al-of-niet veiliger is geworden.

Uit de frequenties blijkt dat de respondenten positiever staan tegenover voorlichting: 76% is het er zeer mee eens dat voorlichting een goede zaak is en 76% vindt het ook geen weggegooid geld. Met betrekking tot de wetgeving, is ook ongeveer 75% het er mee eens of zeer mee eens dat gordeldragen verplicht is. Toch vindt ongeveer de helft dat men het zelf moet weten of men een gordel draagt (!). Ongeveer 64% meent ook dat de politie belangrijker taken heeft dan op gordelgebruik te controleren - hetgeen niet onbegrijpelijk is - maar toch vindt ongeveer 55% het een goede zaak als de politie aandacht schenkt aan controle op gordelgebruik. Ongeveer de helft is het eens of zeer eens met de bekeuring van overtreders en ongeveer een derde is tegen zulke maatregelen. Ongeveer 85% meent dat er minder verkeersslachtoffers zijn gevallen en meer gordeldragers zijn gekomen na de verplichting tot gordelgebruik. Ze zijn toch minder overtuigd dat zo'n verplichting tot een veiliger verkeer geleid heeft: ongeveer 58% meent van wel en ongeveer 37% meent dat het niets heeft uitgemaakt.

De twee-dimensionele PRINCALS-analyse leverde fitwaarden op van resp. 0,42 en 0,13. De eerste dimensie is nogal dominant en heeft een goede fitwaarde. Niet verwonderlijk is dan dat bijna alle variabelen een sterke lading hebben op deze dimensie (zie Afbeelding 7 en de bijbehorende legenda). Men krijgt een steeds positievere score op deze dimensie naar mate men het ermee eens is dat het goed is dat het dragen van de gordel verplicht is en dat de politie controleert en bekeurt en het ermee oneens is dat men het zelf moet weten of een gordel gedragen wordt, dat boetes kinderachtig zijn en dat de politie betere dingen te doen heeft.
In mindere mate krijgt men een positieve score naarmate men het eens is met de voorlichting over autogordels, meent dat er (veel) minder slachtoffers zijn en dat de verkeersveiligheid gediend is door die wetgeving.

Deze dimensie is dan vrij eenvoudig te interpreteren: een positieve score betekent een algemene positieve opvatting over gordelwetgeving, toezicht, voorlichting en het nut van de wetgeving voor de veiligheid. De tweede dimensie, ook gezien de veel lagere fitwaarde, is wat lastiger te interpreteren. Opvattingen over voorlichting laden het sterkste op deze dimensie, gevolgd door het effect van de wetgeving op het aantal gordeldragers. De variabelen toezicht en bekeuring hebben ook een lading op deze dimensie, ook al is deze een stuk kleiner. Kennelijk onderscheidt deze dimensie tussen diegenen die zeer positief staan ten opzichte van voorlichting (en ook een positieve score krijgen) en diegenen die wat minder overtuigd zijn over de waarde van voorlichting. De enthousiasten zijn ook kennelijk wat minder goed te spreken over het politietoezicht op gordelgebruik.

Motieven voor het dragen van een autogordel

De vragen 8 t/m 11 waren gericht op motieven voor het al-dan-niet dragen van een gordel. Wegens het grote aandeel ontbrekende gegevens bij deze vragen en ook wegens een gebrek aan middelen zijn er op deze variabelen geen uitgebreide analyses verricht. Toch zijn er drie voorlopige analyses uitgevoerd op een steekproef van 5% uit het totale bestand van respondenten.
Deze drie analyses worden hier summier samengevat. Er wordt geen verder gevolg gegeven aan de hier te bespreken resultaten.
Een tweedimensionele PRINCALS-analyse over de vraag naar de redenen om een gordel te dragen (vraag 8) leverde fitwaarden op van resp. .38 en .23. Alle variabelen leverden een redelijke bijdrage op de eerste dimensie, en deze kan geïnterpreteerd worden als een dimensie die onderscheid maakt tussen respondenten naar de mate waarin ze in het algemeen bereid zijn om het eens te zijn met de opgegeven motieven. In het algemeen zag men de opgegeven redenen als relevant, met uitzondering van "het aandringen van bekenden". Dit speelde, volgens hen, (haast) geen rol bij de beslissing om een gordel om te doen.
De tweede dimensie maakt onderscheid tussen diegenen die een gordel dragen omdat het bescherming tegen de gevolgen van een botsing biedt en diegenen die een gordel dragen omdat het verplicht is of die geen last met de politie willen.

De vraag naar de redenen om geen gordel te dragen (vraag 9) (en dus ook de analyse) werd gekenmerkt door de vele ontbrekende gegevens. Wel responderende automobilisten meenden dat er geen gordel wordt gedragen voornamelijk omdat ze het lastig vinden of het vergeten. De PRINCALS-analyse leverde fitwaarden op van 0,40 en 0,26.

De eerste dimensie heeft hoge ladingen van alle variabelen behalve dat wanneer de gordel vergeten was. Op de tweede dimensie laadt de laatstgenoemde variabele wel, samen met het lastig vinden om een gordel te dragen.

De veel ontbrekende gegevens omtrent de redenen om een gordel vaker te dragen (vragen 10 en 11) maakte ook deze analyse problematisch. De twee PRINCALS fitwaarden waren 0,51 en 0,20. Alle variabelen hadden redelijke tot goede ladingen op de eerste dimensie. Op de tweede dimensie laadden voornamelijk de variabelen 10 (men zou eigenlijk de gordel vaker moeten dragen) en 11g (men zou hem wel vaker dragen als men er vaker aan zou denken).
Met deze twee uitspraken kon men het ook het meest eens zijn, samen met "men zou hem wel vaker dragen als de gordel niet zo hinderlijk was".

B. Fase 2: Regio-specifieke veranderingen in kennis en meningen

Zoals eerder vermeld, is het mogelijk om alle responderende automobilisten in tien groepen in te delen op basis van de vijf meetgolven en de twee regio's waarin het enquêteformulier was uitgereikt. De antwoordpatronen van de respondenten zijn in de vorige paragraaf gereduceerd tot zes onderliggende dimensies. Deze hebben betrekking op de beweerde mate van gordelgebruik, de mate van op de hoogte te zijn van de gordelcampagne, het oordeel over wetgeving, toezicht en voorlichting gericht op gordelgebruik, enz.
Vervolgens kunnen deze zes onafhankelijke variabelen worden gekoppeld aan de tien groepen respondenten met behulp van canonische discriminant-analyse (zie par. 6.4.1). Uit deze analyse kan worden afgeleid of er sprake is van voor de regio specifieke veranderingen in kennis en meningen en zo ja, welke de aard van deze veranderingen is.

Resultaten

Voor een korte beschrijving van de onafhankelijke variabelen en hun intercorrelaties, wordt verwezen naar de Tabellen 13 en 14. Het is vermeldenswaard dat vrijwel alle intercorrelaties op drie na te verwaarlozen zijn. Het blijkt dat hoe positiever men staat tegenover wetgeving, toezicht, e.d. (Vect3D1) hoe eerder men meent dat daar te weinig aan wordt gedaan (Vect1D2). Bovendien blijkt dat hoe minder vaak men beweert een gordel te dragen (Vect2D1) hoe negatiever men is over wetgeving, toezicht, e.d. (Vect3D1) en hoe eerder men meent dat er genoeg of te veel aandacht aan het dragen van de gordel wordt besteed (Vect1D2).

De eerste twee canonische discriminante correlaties zijn gelijk aan 0,65 en 0,18. De volgende dimensies zijn te verwaarlozen.
De eerste discriminante dimensie is zeer significant. Zodoende is het twijfelachtig of het nuttig is om de tweede dimensie te beschouwen. Volgens de likelihood ratio zou men deze dimensie kunnen negeren, hoewel hij significant is volgens een F-toets.
Niettemin zullen de resultaten in twee dimensies weergegeven worden. In Afbeelding 8 zijn de gemiddelde scores van de tien groepen respondenten weergegeven en in Afbeelding 9 de correlaties van de onafhankelijke variabelen met de discriminante dimensies.
Afbeelding 8 laat zien dat de eerste dimensie voornamelijk onderscheid maakt tussen de groepen in Friesland tijdens de campagne daar en alle andere groepen. Ook is opvallend dat per regio de meetgolven als volgt zijn geordend: meting voor, meting na en meting tijdens de actie.
Afbeelding 9 laat zien dat de eerste dimensie bijna geheel is bepaald door Vect1D1, ofwel de mate waarin men op de hoogte is van een gordelcampagne. Interpretatie is dan redelijk eenvoudig: de voornaamste regio-specifieke verandering is dat men in Friesland in sterke mate op de hoogte is van de campagne die daar plaats heeft gevonden.
Er lijkt ook enigszins sprake te zijn van een soort leerproces dat geldt voor beide regio's. Bij de voormeting weet men van niets. Zowel tijdens de speciale Friese campagne als de landelijke campagne die ook in West-Friesland toegepast is, is er sprake van (enige) kennis over de campagnes. Na afloop van de campagnes loopt die kennis terug naar het oorspronkelijke niveau. Het grote verschil is dat dit effect in Friesland veel groter is dan in West-Friesland. Dat de Friese campagne is opgevallen bij mensen in Friesland is niet zo verwonderlijk. Niettemin is dit een opmerking die achteraf en met voldoening gemaakt kan worden.
Interessant is voorts dat geen andere afhankelijke variabele laadt op deze eerste dimensie.
De tweede as in Afbeelding 8 laat zien dat de groepen respondenten min of meer geordend zijn van voor-meting via de tijdens-metingen tot de na-metingen. Het meest uitgesproken verschil is er tussen de na-metingen in Friesland en alle andere groepen. Uit Afbeelding 9 blijkt dat Vect1D2, Vect2D1 en Vect3D1 alle een redelijke lading op deze dimensie hebben. De interpretatie daarvan is als volgt:
De responderende automobilisten in Friesland, die geënquêteerd werden na afloop van de campagne daar, menen eerder dan andere geënquêteerden dat er

niet te weinig wordt gedaan aan het bevorderen van gordelgebruik; zij beweren dat ze hun gordel relatief veel gebruiken en ze zijn relatief positief over de wetgeving, het toezicht, de voorlichting en het nut daarvan.
Dit is natuurlijk een prachtig resultaat. Na afloop van de campagne beweert men dat men de gordel vaker draagt, hetgeen overeenkomt met de waarnemingen die in het veld verricht zijn. Deze uitspraak geldt ook enigszins voor diegenen die in Friesland geënquêteerd zijn tijdens de campagne, zij het in mindere mate. Bovendien is men relatief positief geworden over het dragen van de gordel en allerlei maatregelen om het gebruik ervan te bevorderen. Hoewel hier geen causaal verband aangetoond is tussen het vaker dragen van gordels (en de beweringen daarover) en de relatief gunstiger opvattingen daarover, ligt zo'n bevinding geheel in lijn met verwachtingen vanuit de zelf-perceptietheorie. Toch is het opmerkelijk dat zo'n fenomeen voornamelijk optreedt na afloop van de campagne.
Tenslotte is er enige tweeslachtigheid omtrent de interpretatie van het feit dat, na afloop van de campagne, de Friezen beweren dat er in ieder geval niet te weinig aandacht aan het gordelgebruik is geschonken. "Niet te weinig" kan als "te veel" geïnterpreteerd worden. Dit kan zowel een soort irritatie weergeven als een juiste weergave zijn van het feit dat er inderdaad veel aandacht aan het onderwerp besteed is.
Gezien het duidelijk positieve verband tussen Vect1D2 en Vect3D1 (zie Tabel 14), zou men eerder geneigd zijn tot de tweede interpretatie.

De regio-specifieke veranderingen kunnen als volgt worden samengevat. De grootste verandering in de antwoordpatronen op de enquête is dat de gordelcampagne is opgevallen bij mensen in Friesland tijdens de campagne. Daarnaast en in een veel mindere mate, beweren mensen in Friesland na afloop van de campagne dat ze hun gordel relatief vaak gebruiken (hetgeen ook overeenkomt met gedragswaarnemingen) en dat ze relatief positief zijn ten opzichte van het gordelgebruik en maatregelen om dat te bevorderen.

C. Fase 3: Interessante interacties

Zoals eerder vermeld, zal een selectie worden gemaakt van een aantal opvallende relaties die in de vorige fase zijn opgespoord.
De meest saillante gegevens betreffende andere aspecten zijn in Afbeelding 10 t/m 20 afgebeeld met behulp van staafdiagrammen. (Men moet hierbij wel bedenken dat de hoogte van de staven per afbeelding relatief is; het is nodig om

de absolute percentages mede te beschouwen.) De mate waarin de gordelcampagne opgevallen is bleek reeds de meest belangrijke regio-specifieke verandering in de antwoordpatronen op de enquête.

Een waarschuwing is hier op zijn plaats. Het is al duidelijk geworden dat er een duidelijke selectiviteit heeft plaatsgevonden bij de respons op de enquête en om die reden is het niet wenselijk om de absolute percentages die in deze steekproef gevonden zijn te generaliseren naar de populatie. Omdat de regio-specifieke veranderingen hier interessant zijn en omdat er geen differentiële respons over de tijd is geconstateerd, is het hier niet strikt noodzakelijk om voor non-respons te corrigeren.

Afbeelding 10 laat zien dat de campagne in beide regio's redelijk gelukt is. Er is duidelijk sprake van een verandering in het percentage respondenten die melden iets over gordels gezien of gehoord te hebben (vraag 28). Toch is de penetratie in Friesland (van 16% bij de voormeting tot 75% tijdens het hoogtepunt van de campagne) duidelijk hoger dan in West-Friesland (van 15% tot 50 à 55%). (Er is hier niet vermeld wat de penetratie is uitgesplitst naar gordelgebruik.)

Afbeelding 4 (vraag 35) laat zien dat er een duidelijke verhoging is van het aantal mensen dat meent dat er op het moment van vragen meer voorlichting is dan in de periode daarvoor: in Friesland van 3% tot 60% en in West-Friesland van 1% naar 26%. Er is wellicht enige sprake van een soort drempeleffect. In West-Friesland (in tegenstelling tot Friesland) zijn relatief weinig mensen tot wie het is doorgedrongen dat er in plaats van het "normale" niveau van voorlichting rondom het gordelgebruik sprake is van een speciale campagne.

Afbeelding 12 en 13 (vragen 30 en 37) laten zien dat het speciale aspect van de Friese campagne - verhoogd toezicht - wel redelijk tot de Friese bevolking is doorgedrongen. 54% meent iets daarover gehoord of gezien te hebben en 62% zegt dat er sprake is van verhoogd toezicht. (Er is ook sprake van verandering in West-Friesland, maar in een veel mindere mate.)

Volgens Afbeeldingen 14 en 15 meent tijdens het hoogtepunt van de campagne bijna tweederde van de respondenten in Friesland dat de kans op controle en bekeuring gestegen is. Bij de voormeting was dit slechts ongeveer 5%. (Ook hier is er sprake van een verandering in West-Friesland, maar deze valt in het niet in vergelijking met Friesland.)

Het is interessant om te weten hoe men op de hoogte is gekomen van deze toezicht- en voorlichtingscampagne. Dit vooral in verband met het opzetten van toekomstige campagnes.
Er is een aantal aanvullende kanalen waarmee dit mogelijk wordt gemaakt en gezien de resultaten uit par. 6.4.2 is het ook waarschijnlijk dat de diverse kanalen elkaar aanvulden. Genoemd kunnen worden, in volgorde van veronderstelde opvallendheid, zelf het toezicht waargenomen te hebben, via horen zeggen en via de massamedia (eventueel met "andere" kanalen).

Uit Afbeeldingen 16 en 17 blijkt dat er wat verandering is in het percentage respondenten dat aangeeft ooit zelf gecontroleerd te zijn of ooit een controle waargenomen te hebben. In Friesland is er een stijging van slechts 10% (van 29% tot 39%) in het aandeel respondenten dat zegt ooit gecontroleerd te zijn geweest, en dit dan pas zes maanden na afloop van de campagne (?). Het percentage dat aangeeft een controle gezien te hebben steeg met 16% (van 39% tot 55%) en dan ook pas zes maanden na afloop van de campagne. De situatie in West-Friesland bleef redelijk stabiel.

Het percentage respondenten in Friesland dat aangeeft iemand te kennen die ooit gecontroleerd is, stijgt redelijk sterk (van 8% naar 36%). Het percentage dat iemand kent die ooit bekeurd is geweest geeft een zwakke stijging te zien van 4% naar 13%. De situatie in West-Friesland bleek nauwelijks te veranderen (Afbeeldingen 18 en 19).
Kennelijk is er wel over gordels gesproken. In Friesland stijgt het percentage respondenten dat over gordels gesproken heeft van 18% naar 53%. In West-Friesland, stijgt dit aandeel van 15% naar ongeveer 25% (Afbeelding 20).

In Tabel 16 is aangegeven langs welke weg men zegt op de hoogte te zijn over activiteiten van voorlichting en/of toezicht betreffende gordelgebruik. Deze cijfers hebben betrekking op de derde meetgolf in Friesland. Het valt hier beter op dat een toch aanzienlijk deel van de respondenten zegt niets over toezicht of voorlichting gehoord of gezien te hebben. Als dat wel het geval was, dan bleken de belangrijkste bronnen van informatie de kranten en de elektronische massamedia te zijn. Folders, posters e.d. bleken wat minder succesvol.

6.5. Relatie tussen achtergrondkenmerken en (beweerde veranderingen in) gordelgebruik

Hoewel het geen centrale vraagstelling van dit onderzoek is, is het toch uitermate interessant om na te gaan welke verbanden gelegd kunnen worden tussen (beweerd) gordelgebruik en eventuele veranderingen daarin en achtergrondkenmerken zoals geslacht, socio-economische status, rijgewoonten, opvattingen over gordelgebruik enz. Dit kan enig licht werpen op de vragen: Wie gebruikt de gordel en wie niet? en Wie heeft zijn beweerde gedrag veranderd?

6.5.1 Methode

Twee verzamelingen van variabelen zijn met elkaar in verband gebracht met behulp van zogenaamde canonische correlatie-analyse.
De eerste verzameling heeft betrekking op de volgende achtergrondkenmerken;
- beweerde frequentie van het besturen van een auto (vraag 1 t/m 4 van het enquêteformulier, Bijlage 2),
- geslacht, burgerlijke staat, beroep en opleiding (vraag 42 t/m 45),
- de mate waarin men op de hoogte is van de gordelcampagne en de wijze waarop men die kennis heeft verkregen; of er te weinig gedaan wordt gedaan aan het bevorderen van het gordelgebruik; de mate waarin men positief staat tegen over de wetgeving en het toezicht daarop, voorlichting enz. (Vect1D1, Vect1D2 en Vect3D1 uit fase 2 in het vorige hoofdstuk).

De tweede verzameling heeft betrekking op (beweerd) gordelgebruik en eventuele veranderingen daarin:
- de mate van beweerd gordelgebruik (Vect2D1 en Vect2D2),
- beweerde verandering in gordelgebruik (vraag 6),
- waargenomen gordelgebruik (zie registratieformulier, Bijlage 1).

De analyse vond plaats met behulp van het SAS-programma CANCORR. Helaas kleven er verscheidene niet te verwaarlozen problemen aan deze analyse. CANCORR herschaalt in tegenstelling tot CANALS (Gifi, 1983) de categorieën van de te analyseren variabelen niet. Een aantal variabelen (met name de vragen 1 t/m 4 en 42 t/m 45) lijkt moeilijk echt lineair te noemen en zou dus in principe herschaald moeten worden om de te berekenen correlaties te maximaliseren. Helaas was wegens tijdgebrek het gebruik van CANALS niet mogelijk. CANCORR accepteert eveneens geen incompleet geregistreerde waarnemingen. Dit betekent dat ongeveer 25% van de waarnemingen verwijderd moest worden. Ook

het probleem van selectieve respons op de enquête speelde een duidelijke rol. De veronderstelling dat de uitwerking van deze selectiviteit slechts betrekking heeft op "restriction of range" wil niet zeggen dat als er in deze analyse geen verband gevonden wordt tussen variabelen er ook geen verband is. Ten hoogste kan men dan zeggen dat er geen verband gevonden is. Dit probleem speelt waarschijnlijk het sterkst bij de relatie tussen gordelgebruik en persoonskenmerken. De genoemde problemen worden echter voor lief genomen onder het argument dat het beter is om een niet geheel verdedigbaar antwoord op een vraag te krijgen dan de vraag niet eens te stellen. Hierbij geldt het voorbehoud dat als bepaalde verbanden niet gevonden zijn, dit weinig zegt over het bestaan van die verbanden. Niettemin kan men hopen enige indicaties te kunnen vinden.
Een aantal analyses is uitgevoerd o.a. op de hele steekproef van responderende proefpersonen (zonder ontbrekende gegevens) en ook op een steekproef van responderende proefpersonen (zonder ontbrekende gegevens) die geënquêteerd zijn tijdens de gordelcampagne (meetgolf 2 en 3). Er bleken nauwelijks verschillen tussen die analyses. Er wordt verder gerapporteerd over de analyse van de respondenten tijdens de campagne (N = 1878).
N.B. Er wordt, deels wegens tijdgebrek, geen gebruik gemaakt van de variabelen Leeftijd en Vect3D2. Deze onvolkomenheid wordt als niet erg bezwaarlijk beschouwd.

6.5.2 Resultaten

De vier canonische correlaties zijn resp. 0,52; 0,28; 0,11 en 0,07 waarvan de eerst drie significant zijn. Gezien de geringe canonische correlatie en een slechte interpreteerbaarheid van de derde canonische oplossing zijn slechts de eerste twee dimensies geinterpreteerd (Afbeelding 21).
Met betrekking tot de afhankelijke variabelen, ofwel de variabelen die betrekking hebben op het (beweerde) gordelgebruik, ziet men dat de eerste as wordt gedomineerd door vector 3 (= Vect2D1 = beweerd gebruik) en vector 1 (= waargenomen gebruik). De tweede as wordt gedomineerd door vector 2 (beweerde verandering in gordelgebruik: vraag 6). (Het "vaker gebruiken" van een gordel wordt gesteld tegenover "geen verandering", te zamen met "minder vaak gebruiken" dat nauwelijks voorkwam.)
De eerste as kan dus "frequentie van gordelgebruik" genoemd worden; hoe positiever op deze dimensie hoe vaker men de gordel gebruikt. Er moet evenwel aan worden herinnerd dat de gebruikers in deze steekproef oververtegenwoordigd zijn.

De tweede as kan als "verhoogd gordelgebruik" beschouwd worden (men beweert zijn gordel vaker te gaan gebruiken); hoe negatiever op de as, hoe waarschijnlijker dat men het gedrag in een gunstige richting veranderd heeft.

Met betrekking tot de onafhankelijke ofwel voorspellende variabelen ziet men dat vector 7 (Vect3D1= positieve opvattingen over gordelwetgeving, toezicht, voorlichting en het nut daarvan) en in mindere mate vector 6 (Vect1D2= er wordt te weinig gedaan aan het gordelgebruik) laden op de eerste dimensie. Slechts vector 5 (Vect1D1= de mate waarin en de wijze waarop men op de hoogte kwam van een gordelcampagne) laadt op de tweede as.
De interpretatie is dus eenvoudig. Automobilisten die relatief vaak de gordel gebruiken zijn in het algemeen positiever over de gordel en alles wat daarmee te maken heeft en menen eerder dat er te weinig wordt gedaan aan het bevorderen van dat gebruik. Bovendien lijkt het, zij het in mindere mate, dat diegenen die nu hun gordel vaker gaan gebruiken ook een grotere kans hebben over de gordelcampagne gehoord te hebben. Op zich is dit niet erg verrassend, aangezien bijna 75% van de "veranderaars" in Friesland is aangetroffen.
Ook niet verrassend (gezien de log-lineaire analyse in par. 6.2.2, waarbij ook geen verschil gevonden is), maar desondanks misschien wel teleurstellend is dat er geen verband gevonden wordt tussen beweerde verandering in gordelgebruik en persoonskenmerken (geslacht, beroep e.d.).
Er kan geconcludeerd worden dat deze analyse bevestigt wat al eerder vermeld is en dat zij nauwelijks nieuwe inzichten oplevert. Dit is een geruststellende, maar nauwelijks opwindende gedachte.

7. AANVERWANTE VRAGEN

Er is een aantal aanverwante, niet minder belangrijke, vragen dat nog beantwoord moet worden zoals:

- is de in dit onderzoek gevonden verandering in draagpercentages in Friesland terug te vinden in de door de SWOV jaarlijks uitgevoerde landelijke gordelenquête?
- heeft de verandering in het gordeldragen in Friesland ook geleid tot een waarneembare verbetering in de verkeersveiligheid aldaar?
- is een dergelijke campagne, vanuit een oogpunt van kosten en baten, eigenlijk effectief in termen van verminderd dodelijk en zwaar letsel?

Met betrekking tot de eerste vraag wordt verwezen naar Afbeelding 22. Daarin zijn voor de jaren 1979 tot en met 1985, de landelijke draagcijfers vermeld uitgesplitst naar binnen of buiten de bebouwde kom. Deze cijfers zijn verzameld op vergelijkbare wijze als in dit onderzoek, behalve dat op andere dagen van de week en op andere tijdstippen van de dag is gemeten en dat andere meetlocaties zijn gebruikt. Bovendien vonden die landelijke metingen slechts in oktober plaats (Arnoldus & Scholtens, 1986).
De draagpercentages lijken redelijk stabiel te zijn over de loop der jaren. Toch is er sprake van een zeer lichte stijging tussen 1983 en 1984, die overeenkomt met metingen voor en tijdens de landelijke VVN-campagne waarop dit onderzoek zich heeft gericht. Deze komt overeen met de lichte stijging die in het controlegebied West-Friesland gevonden is en onderschrijft de bevinding dat de landelijke VVN-campagne hooguit marginaal effectief was in de verhoging van draagpercentages.
De jaarlijkse gordelenquête van de SWOV betreft in Friesland slechts één meetpunt. Dat bevindt zich op een autosnelweg. Afbeelding 23 laat de draagcijfers voor dit meetpunt zien voor de jaren 1979 tot en met 1985 en dan te zamen met de ontwikkeling van de draagcijfers voor de andere (vijf) meetpunten op autosnelwegen waar de SWOV enquêteert. Daaruit blijkt een duidelijke verhoging van het draagpercentage op het meetpunt in Friesland in 1984 ten opzichte van 1983, terwijl er nauwelijks sprake is van een verandering in draagcijfers op de andere meetpunten.
Er mag geconcludeerd worden dat, voorzover deze cijfers vergelijkbaar zijn, de resultaten van de jaarlijkse landelijke gordelenquête van de SWOV de resultaten, zoals die in dit onderzoek gerapporteerd zijn, onderschrijven.
Voor de beantwoording van de tweede vraag maken we gebruik van Tabel 15. Deze

geeft, geïndexeerd, de ontwikkeling van het aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers in zowel Friesland als in de rest van Nederland, onderverdeeld naar automobilisten (en passagiers) en (brom)fietsers. Er blijkt wel sprake te zijn van een daling van het aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen automobilisten in Friesland in het jaar na het begin van de Friese actie, maar dit geldt ook voor Friese (brom)fietsers en voor de automobilisten en (brom)fietsers in de rest van Nederland. Deze cijfers geven dus geen aanleiding om aan te nemen dat de Friese actie heeft geleid tot een waarneembare daling van het aantal zwaarder gewonde of overleden verkeersslachtoffers. Dit is niet geheel verwonderlijk omdat slechts een reductie van ongeveer 10% verwacht mag worden. (Bij een veronderstelde effectiviteit van de gordel van 50% en een toename van het gordelgebruik met 20%). Zo'n klein effect kan heel makkelijk verdwijnen in de statistische ruis gezien de geringe omvang van de populatie van zwaargewonde of overleden automobilisten in Friesland.

Met betrekking tot de derde vraag kan een zeer ruwe schatting worden gemaakt. Met betrekking tot de kosten heeft de Friese Rijkspolitie geraamd dat de gehele actie (inclusief manuren, organisatie, materiaal, enz, maar exclusief onderzoekkosten) ongeveer f 200.000,= heeft gekost (ROF, 1985). Dit komt neer op ongeveer f 0,33 per Friese inwoner. Stel dat een aantal belanrijke kosten vergeten is en dat om een of andere reden een landelijke campagne, gebaseerd op het Friese model, f 1,= per inwoner zou kosten (een veiligheidsfactor 3) dan komt dit neer op totale landelijke kosten van f 14.500.000,=

De berekening van de maatschappelijke baten is wat meer ingewikkeld.
Er zijn jaarlijks ongeveer 720 gedode auto-inzittenden, waarvan ongeveer 480 bestuurders en ongeveer 5700 auto-inzittenden die in het ziekenhuis worden opgenomen, waarvan 3600 bestuurders. Niet alle doden en gewonden zaten voorin de auto en een aantal van hen betreft kleine kinderen. Stel nu dat de doelgroep ongeveer 600 doden en 5000 gewonden betreft. De Friese actie heeft het gemiddelde draagpercentage met ruwweg 15% verhoogd gedurende een periode van tenminste een jaar na afloop van de actie. De effectiviteit van de gordel bij het voorkomen van zwaar en dodelijk letsel is enigszins een twistpunt. Vrijwel iedereen is het er over eens dat het effect aanzienlijk is, maar er is wel enige discussie over de hoogte ervan. Evans (1986) stelt dat in de Verenigde Staten (met hun zwaardere auto's) gordels ongeveer 43% effectief zijn in het voorkomen van dodelijk letsel. Andere, ook Nederlandse, gegevens wij-

zen aan dat voor de Nederlandse situatie 60 à 70% voor dodelijke letsels en 50 à 60% voor zwaardere letsels meer geloofwaardig is (Van Kampen & Edelman, 1975; Van Kampen, 1986).
Hoewel enigszins arbitrair, maar niet al te willekeurig of onrealistisch, wordt gesteld dat de autogordel ongeveer 50% effectief is in het voorkomen van dodelijke en zwaardere letsels. Voor het aantal overleden of in het ziekenhuis opgenomen gewonde auto-voorinzittenden betekent dit dan een reductie van 7,5% (15% x 50%), hetgeen neer komt op een besparing van 45 doden en 375 zwaar gewonden (resp. 7,5% van 600 en 7,5% van 5000).

Volgens de nettoberekening van McKinsey (1985) kost een dode, afgezien van materiële schade, ongeveer f 170.000,= en een in het ziekenhuis opgenomen gewonde f 21.500,= (Flury, 1986). Wanneer een anders overleden verkeersslachtoffer nu, als gevolg van het gebruik van de gordel, in het ziekenhuis wordt opgenomen betekent dit dus een besparing van f 150.000,=. Een toename van het gordelgebruik met 15% zou dus kunnen resulteren in een economische besparing per jaar van:

(45 x f 150.000,=) + (375 x f 21.500,=) = f 14.800.000,=

Daar de Friese actie gedurende tenminste 13 maanden effect had (1 oktober 1984 t/m eind oktober 1985 en wellicht nog langer (een vervolgmeting wordt eind 1986 verricht), zouden de maatschappelijke baten van een éénmalige landelijke actie nog hoger kunnen zijn. Indien men de brutokosten van een overleden verkeersdeelnemer (ca. f 1.000.000,= (Flury, 1984)) zou hanteren dan zou er sprake zijn van baten van meer dan f 50.000.000.

Deze ruwe berekening geeft aan dat het zeer aannemelijk is dat een landelijke campagne naar het Friese model in macro-economische zin tenminste kostendekkend zou zijn. (Helaas vloeien de baten van zo'n campagne niet naar de begroting van de instanties die de kosten daarvoor moeten maken). Het lijkt echter waarschijnlijk dat zo'n campagne een aanzienlijk hoger batig saldo zal kunnen opleveren. Dit nog geheel los van een vermindering van menselijk leed die, hoewel moeilijk te kwantificeren, niet te verwaarlozen is.

8. DISCUSSIE EN CONCLUSIES

8.1. Doelstelling en implementatie

Het voornaamste doel van dit onderzoek was te bepalen (of te bevestigen) of een éénmalige campagne bestaande uit een combinatie van voorlichting en politietoezicht een aanzienlijke verbetering (10% of meer) van de draagpercentages van autogordels kan bewerkstelligen en dan zowel op de korte als op de lange termijn.
Daarnaast is het van belang om te bepalen of er sprake was van:
- een verschil in effectiviteit tussen diverse informatiedragers (bijv. de massamedia, het "via horen zeggen", het zelf door de politie gecontroleerd zijn, enz.),
- diverse patronen van informatie-overdracht en
- een verschil in effectiviteit voor verschillende doelgroepen en/of situaties.

Voorts was de bedoeling te bepalen of er sprake is van negatieve bijwerkingen van de campagne en/of opvallende hiaten of tekortkomingen in de uitvoering daarvan.
Tenslotte moesten uit de resultaten van het evaluatie-onderzoek suggesties voor verder onderzoek of beleidsmaatregelen worden afgeleid.

Een dergelijke campagne werd in Friesland uitgevoerd in het najaar van 1984, simultaan met een landelijke campagne van Veilig Verkeer Nederland.
Voor, tijdens, en na deze campagnes is een reeks van metingen verricht in zowel de "behandelde" regio Friesland als in een (pseudo) controleregio; de kop van Noord-Holland (West-Friesland). Iedere meting bestond uit het direct waarnemen van het autogordelgebruik door autobestuurders. De metingen zijn verricht op 16 locaties in Friesland en op 16 locaties in West-Friesland. De helft van de locaties bevond zich binnen de bebouwde kom, de andere helft buiten de bebouwde kom. Tevens is een schriftelijke vragenlijst uitgereikt aan (een steekproef van) de bestuurders waarvan het gordelgebruik geobserveerd was. Deze vragenlijst had betrekking op beweerd gordelgebruik onder verschillende omstandigheden, het op de hoogte zijn van een gordelcampagne, meningen over gordelgebruik, de wetgeving daarover, het toezicht daarop, enz.
In totaal zijn er meer dan 28.000 observaties verricht, die min of meer gelijk verdeeld waren over vijf meetgolven en over de twee regio's. Ongeveer 46% van de uitgedeelde vragenlijsten is geretourneerd.

8.2. Bevindingen

De voornaamste bevinding van het evaluatie-onderzoek is dat de Friese actie een aanzienlijke verbetering van het gordelgebruik heeft bewerkstelligd en dat zowel op de korte als op de langere termijn.
De draagcijfers tijdens het hoogtepunt van de campagne waren 25% hoger dan die voor het begin ervan. Dit gold zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Zes maanden na afloop van de actie daalden deze cijfers enigszins, maar een jaar na afloop bleken de draagcijfers buiten de bebouwde kom meer dan 15% hoger en die binnen de bebouwde kom bijna 30% hoger dan voor het begin van de campagne. Met uitzondering van een kleine stijging van 5% in het gebied buiten de bebouwde kom bleken de draagpercentages in het controlegebied redelijk stabiel.
De omvang en de stabiliteit van het campagne-effect is dus bevredigend.

Ook blijkt dat hoe ouder een bestuurder is, hoe groter de kans is dat deze de gordel gebruikt, dat vrouwen hun gordel relatief vaker dragen dan mannen en dat gordels vaker buiten de bebouwde kom worden gebruikt dan erbinnen. Een verschil in effectiviteit van de campagne voor verschillen in geslacht en leeftijd of op wegen binnen of buiten de bebouwde kom is verder nauwelijks zichtbaar.

De respons op een, in het veld uitgereikte, schriftelijke enquête was met 46% niet bijzonder hoog te noemen, terwijl mannen en gordeldragers oververtegenwoordigd bleken te zijn. Toch bleek hieruit dat de campagne wel is doorgedrongen tot de Friese automobilisten. Opvallend is het hoge percentage van de Friezen die beweren iets van een campagne waargenomen te hebben. Dit percentage ligt tussen 50 en 75%. Automobilisten in West-Friesland hebben ook "iets" waargenomen, maar in veel mindere mate. Heel belangrijk is dat de Friezen eerder aangeven dat zowel de mate van voorlichting als die van toezicht verhoogd waren; dat er ook een hogere kans op controle en bekeuring was, dat ze relatief vaker met elkaar hierover spraken, iemand kenden die ook bekeurd was en dat ze berichten over een en ander via meerdere media vernomen hadden. Kennelijk is hier sprake van informatieverstrekking uit verschillende bronnen (via de krant, een verhaal van de buurman, het meemaken van de demonstratie van een botssimulator op een braderie) die elkaar versterkt en des te geloofwaardiger maakt. Het lijkt niet onwaarschijnlijk dat zo'n meervoudige benadering de kern is van een succesvolle campagne.

Vreemd genoeg was er weinig verandering in het aandeel automobilisten dat vermeldde ooit gecontroleerd te zijn geweest of een controle gezien te hebben. Dit terwijl de Friese politie in meer dan 40.000 gevallen gecontroleerd heeft. Het lijkt alsof slechts de ander is gecontroleerd en vrijwel nooit de respondent zelf. Een aantal verklaringen is hiervoor te bedenken:
- de politie-statistiek is niet sluitend, of er zijn steeds dezelfde automobilisten gecontroleerd;
- men is wel op gordelgebruik gecontroleerd of men heeft wel een controle gepasseerd, maar dat is om een of andere reden niet doorgedrongen;
- men is het vergeten of wil of kan het niet aangeven.

Het is niet mogelijk aan te geven welke verklaring de beste is, maar er zijn ook andere aanwijzingen dat de zichtbaarheid van in het veld toezichthoudende politie wat te wensen overliet:
- slechts een klein deel van de nagestreefde inzet van mankracht werd gerealiseerd;
- het relatieve toezicht toonde van maand tot maand en van gemeente tot gemeente grote verschillen;
- het aantal contacten met automobilisten per politie-manuur toonde grote verschillen;
- het was niet altijd even duidelijk voor voorbijgangers dat een staandehouding met controle op gordelgebruik te maken had (de grote affiches die voor dit doel ontworpen waren zijn blijkbaar niet altijd gebruikt).

Het lijkt niet onwaarschijnlijk dat nog meer aandacht voor toezichtsstrategieën, planning en organisatie, alsook voor motivatie van zowel politiekader als uitvoerend personeel tot een effectiever politie-optreden zou kunnen leiden. Dit is evenwel gemakkelijker gezegd dan gedaan, aangezien de Friese politie al uitgebreid aandacht aan deze punten heeft besteed. Toch kan er lering worden getrokken uit deze ervaring zodat mogelijke toekomstige acties soepeler en effectiever kunnen verlopen.

Een interessant punt is dat na afloop van de campagne Friese bestuurders beweren hun gordel relatief vaak te gebruiken en dat ook doen wanneer dit wordt vergeleken met Friese bestuurders in de periode voor de actie en met West-Friese bestuurders. Bovendien hebben zij een lichte neiging de autogordel alsmede de wetgeving en het toezicht daarop wat positiever te waarderen. Er is blijkbaar eerder sprake van positieve dan van negatieve neveneffecten.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het helaas niet mogelijk een afname van het aantal zwaar of dodelijk gewonde Friese automobilisten toe te schrijven aan het verhoogde gordelgebruik. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door een algemene afname van het aantal slachtoffers die in heel Nederland plaatsvond en anderzijds door statistische problemen met kleine aantallen. Als men er evenwel van uitgaat dat het dragen van de autogordel een nogal effectieve maatregel voor letselpreventie is (er zijn voldoende aanwijzingen daarvoor) kan een berekening worden gemaakt van de kosten en baten van een dergelijke campagne wanneer deze landelijk zou worden uitgevoerd. De conclusie luidt dan dat zo'n gecombineerde toezicht- en publiciteitscampagne, in macro-economische zin, op zijn minst budgettair neutraal is. In het meest gunstige geval zou een dergelijke landelijke campagne een behoorlijk positief saldo kunnen opleveren, hetgeen nog geheel los staat van een aanzienlijke vermindering van menselijk leed.

9. EEN BESCHOUWING ACHTERAF

Het lijkt overduidelijk dat een gedegen opgezette en intensief uitgevoerde campagne, waarin publiciteit en voorlichting samengaan met politietoezicht, het gordelgebruik aanzienlijk kan stimuleren. Het Friese model voor zo'n campagne is in die zin zeer succesvol geweest.
Bovendien is het zeer waarschijnlijk de moeite waard een dergelijke campagne ook elders uit te voeren. Er zou dan sprake zijn van één van de, uit een oogpunt van kosten, effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen die op dit moment bekend zijn. Een dergelijke campagne is in Nederland tot nu toe nog nauwelijks uitgevoerd. Een campagne als deze is echter niet in zeer korte tijd te organiseren, al zou men de inhoud van de campagne reeds hebben vastgesteld. Vele voorbereidingen zijn daarvoor nodig.
Gesteld kan worden dat, ook al zijn voor de noodzaak ervan geen harde bewijzen aan te voeren en ook al zijn ze niet onontbeerlijk, een aantal aspecten heeft bijgedragen aan het succes van dit Friese initiatief.
Het bestaan van een "platform" voor de organisatie en de planning van een actie en de motivatie en begeleiding tijdens de actie - waarbij de verschillende medewerkende instanties zoals politiekorpsen, ANWB en VVN elkaar kunnen vinden en hun activiteiten op elkaar kunnen afstemmen - is zeer nuttig gebleken. In dit geval heeft het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland deze rol en verantwoordelijkheid op zich genomen.
Voorts lijkt ook de informatie-overdracht via meer en naar aard verschillende kanalen belangrijk, waarbij er niet alleen sprake lijkt te moeten zijn van verzadiging maar ook van een versterkend effect. Met betrekking tot dit laatste zou het gebruik van botssimulatoren zeer effectief geweest kunnen zijn. Misschien niet in de zin dat dit velen van het nut van gordels zou hebben overtuigd - hetgeen overigens niet is uitgesloten - maar omdat het een goed middel lijkt om zoveel mogelijk mensen te bereiken met een minimum aan inzet. Een dergelijke activiteit kan men met eigen ogen waarnemen maar er ook over horen of erover lezen in de lokale krant, terwijl zij zich ook leent voor een foto op de voorpagina.
Het lijkt ook niet onwaarschijnlijk dat hoe meer diffuus een campagne wordt waargenomen, hoe minder relevant deze zou kunnen zijn voor de verandering van het eigen gedrag. Ondersteuning van een actie door locale en regionale media en organisaties is in dat opzicht zeer belangrijk.
Hoewel dit onderzoek niet heeft aangetoond dat een campagne als deze zou mislukken zonder politietoezicht - het was ook niet opgezet om dit te toetsen -

is het wel duidelijk dat het toezicht een belangrijke rol in deze campagne heeft gespeeld. De rol van de politie moet duidelijk en zichtbaar naar voren worden gebracht: in de media, bij openbare evenementen en zichtbaar controlerend langs de weg ook voor voorbijgangers die niet zelf bij een controle betrokken zijn. Er is overigens reden om te menen dat dit laatste aspect tijdens de Friese actie, onbedoeld en voorts om onduidelijke redenen, iets minder goed tevoorschijn is gekomen.
De inhoud van de voorlichting kon op zijn minst neutraal, maar doorgaans als positief worden beschouwd. Deze was feitelijk "low key" en ging ervan uit dat de mens volwassen is en ook welwillend en positief t.o.v. de gordel ook al draagt hij hem niet altijd. Een dergelijke aanpak bevestigt de wijdverbreide mening dat gordels in principe nuttig zijn, maar vestigt tegelijkertijd de aandacht op een mogelijke discrepantie tussen een positieve opvatting over het nut van gordels en het niet steeds gebruiken ervan. Dit schept dan wel mogelijkheden tot gedragsverandering die ondersteund moeten worden om impulsen te geven een nieuwe gewoonte aan te leren. In ieder geval is de publiciteitscampagne niet als negatief ervaren: ongeveer 75% van de respondenten was het zeer eens met de uitspraak dat voorlichting over gordelgebruik een goede zaak is; nog geen 4% had daar bedenkingen over.
Over de inhoud van de diverse campagneboodschappen en de rol van de politie kan nog het volgende worden gezegd. Het gaf de politie de mogelijkheid niet alleen de rol van (strenge) wetshandhaver te spelen, maar ook die van verkeersveiligheidsdeskundige, adviseur die de belangen van het publiek nastreefde en (mede)verzorger van spektakels weliswaar met didactische waarde. Hoewel een dergelijke verstrengeling van rollen in het algemeen niet is aan te raden, heeft zij in dit geval misschien de functie gehad dat zij het gevaar van psychologische weerstand bij het publiek tot een minimum heeft beperkt.

Uit bovengenoemde, nogal speculatieve, overwegingen kan men afleiden dat er weinig concrete en specifieke richtlijnen zijn voor het doen slagen aan een bepaalde campagne: men zou in principe andere argumenten kunnen aandragen om op een andere manier te werk te gaan. Een vraag ligt dan voor de hand: kan het beter, goedkoper en effectiever? Een daaraan verwante vraag is wat het optimale niveau van voorlichting, politie-inzet en organisatiegraad is.
Dit onderzoek was niet ontworpen om antwoord te geven op deze vragen en er kunnen hier dus geen harde conclusies aangedragen worden. Het zou ook niet juist zijn te beweren dat een (complexe) multivariate functie geschat kan

worden op basis van één meetpunt, in dit geval de Friese actie. Niettemin kan een schatting worden gemaakt.
Men had beslist een meer uitvoerige en intensieve campagne kunnen voeren. Hierdoor zou het misschien mogelijk zijn geweest om bijna 100% van de Friese automobilisten te verzadigen met de campagneboodschap, de sociale norm (Fishbein & Azjen, 1975) veel saillanter te maken en iedere automobilist vele malen te controleren. Dit zou dan hebben kunnen resulteren in nog hogere draagcijfers, waarvoor nog ruimte is. Men zou zich dan steeds meer moeten richten op een steeds kleinere en meer overtuigde groep van fervente niet-gebruikers. Er zijn wel grenzen aan wat voorlichting en politietoezicht bereiken kunnen en het is zeer de vraag of de verminderde meeropbrengst een dergelijke poging zou rechtvaardigen. De keerzijde van de medaille is dat een veel zwaardere aanpak waarschijnlijk ook negatieve bijwerkingen zou kunnen veroorzaken, naast de mogelijkheid dat nuchterheid en elegance verloren zouden kunnen gaan.
Een mogelijke negatieve bijwerking is het oproepen van weerstand bij het publiek, wat niet alleen verwerping van de campagneboodschap door het individu zou kunnen inhouden, maar bovendien kritiek op de uitvoerende instanties zou kunnen oproepen.
Een tweede mogelijke bijwerking is het afzwakken van de heilzame werking van cognitieve dissonantie ofwel het op een lijn brengen van gedrag en opvattingen over dat gedrag.
Als illustratie kan men zich de automobilist voorstellen die weliswaar positief staat ten opzichte van gordelgebruik en het nut ervan inziet, maar zichzelf nooit de gewoonte heeft aangeleerd om ze altijd te gebruiken. Met de aanmoediging van de voorlichtingscampagne en de (kleine) stok van politietoezicht achter de deur zou hij dan eventueel zijn gordel wel vaker dragen o.a. om mogelijke ergernis te voorkomen. Hij gebruikt dan zijn gordel dag in dag uit en begint een gewoonte te vormen. Toch zou hij op den duur merken (zoals blijkbaar in het Friese het geval is geweest) dat hij nauwelijks door de politie gecontroleerd wordt en ook nauwelijks een controle ziet. Deze denkbeeldige automobilist zou voor zichzelf zijn gordelgebruik moeilijk kunnen verklaren op grond van zijn vrees voor politie-optreden dat kennelijk nauwelijks waar te nemen valt.
Zijn alternatief is zijn gedragsverandering toe te schrijven aan zijn eigen intelligentie en goede zeden. Deze combinatie van factoren zou dan tot een duurzame gedragsverandering en een positieve opvatting ten opzichte van alles rondom gordelgebruik leiden. De resultaten van dit onderzoek geven enige indicatie dat iets dergelijks in Friesland heeft plaatsgevonden.

Stel nu dat men een zeer intensieve campagne uitvoert met op alle straathoeken agenten bezig met controle op gordelgebruik. Een automobilist, positief tegenover gordels of niet, zou zich dan min of meer gedwongen kunnen voelen om zijn gordel om te doen; de motivatie daarvoor is overduidelijk. Op een goed moment moet die campagne echter ophouden en de kans bestaat dat de automobilist die zijn motivatie voor het gordelgebruik ontleent aan de dreiging van politie-optreden met enige opluchting zijn gordel naast zich neerlegt.

Men kan ook de andere kant opgaan en een veel minder intensieve campagne uitvoeren. Het is niet uitgesloten dat de Friese politie bijvoorbeeld haar daadwerkelijke inzet met 30% had kunnen verminderen met precies hetzelfde resultaat. Uit efficiency overwegingen is dit wel belangrijk om te weten. Toch schuilt ook hier een aantal gevaren. Men loopt het risico zich op een hellend vlak te begeven waarbij geloofwaardigheid wordt ingeruild voor zogenaamde efficiency. Bovendien bleek dat een aantal Friese politiekorpsen verhoudingsgewijs weinig bijdroeg aan de actie in totaal. De boodschap dat met veel minder kan worden volstaan kan slechts worden gebracht op gevaar af dat helemaal niets wordt gedaan.
Ook een actie die te diffuus is opgezet zou misschien in de achtergrondruis kunnen verdwijnen en voor het publiek niet eens herkenbaar zijn als een speciale actie. Gevreesd moet worden dat dit vaak het lot is van vele campagnes. Er zou dan nauwelijks sprake zijn van een grote penetratie van de doelgroep en evenmin van versterkende effecten waarbij het individu door verschillende media bereikt wordt. Men hoeft ook niet te hopen op een eventuele versterking van de sociale norm.
Met een campagne die intensief genoeg is om door het publiek opgemerkt te worden, maar die van betrekkelijk korte duur is, kan ook waarschijnlijk een kortdurende gedragsverandering worden bereikt die toch zeer snel zou kunnen wegebben en wel om twee redenen. Men kan zijn gedragsverandering toeschrijven aan de kortstondige dreiging van politie-optreden en er is niet voldoende tijd om een nieuwe gewoonte (min of meer gedwongen) aan te leren. Of deze voorspelling inderdaad juist is, is zeker te onderzoeken.

Deze suggesties zijn nauwelijks kwantitatief en behoorlijk vaag (niet te veel en beslist niet te weinig). Dit komt niet alleen door een gebrek aan kennis, maar ook door de waarschijnlijkheid dat er geen draaiboekje zal bestaan voor de beste campagne voor alle regio's, tijden en situaties.

Het doen slagen van een gecombineerde toezicht- en voorlichtingscampagne ter bevordering van het gordelgebruik hangt misschien meer af van de aanwezigheid van een gemotiveerde infrastructuur van instanties die bereid zijn om samen te werken en een hoge, maar niet onrealistische, inspanning te leveren dan van het zonder meer volgen van een model dat elders een keer bleek te werken.

LITERATUUR

- Akaike, H. (1977). On entropy maximization principle. In: Krishnaiah, P.R. (ed.). Applications of statistics. North Holland Publ. Co., Amsterdam, 1977
- Arnoldus, J.G. & Scholtens, H.P. (1986). Aanwezigheid en gebruik van autogordels 1985; Verslag van waarnemingen gedaan bij bestuurders en vóór passagiers van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. R-86-5. SWOV, Leidschendam, 1986.
- Arnoldus, J.G.; Scholtens, H.P. & Minnen, J. van (1981). Meetmethoden autogordelgebruik; Verslag van een onderzoek naar een aantal meetmethoden om het gebruik van autogordels in personenauto's vast te stellen. R-81-11. SWOV, Leidschendam, 1981.
- Budd, R.J.; North, D. & Spencer, C. (1984). Understanding seat-belt use: A test of Bentler and Speckart's extention of the "theory of reasoned action". Eur. Journ. of Soc. Psychol. 14 (1984) 69-78.
- Campbell, B.J.; Hunter, W.W.; Stewart, J.R. & Stutts, J.C. (1982). Increasing safety belt use through an incentive program. S-821526. NHTSA, Washington, D.C., 1982.
- Cope, J.G.; Grossnickle, W.F. & Geller, E.S. (1986). An evalution of three corporate strategies for safety belt use promotion. Accid. Anal. & Prev. 18 (1986) 3 : 243-251.
- Edwards, M. & Jago, K.W.D. (1978). Review of car seat belt research: A second review prepared for the Transport and Road Research Laboratory. Institute for Consumer Ergonomics/University of Technology, Loughborough, 1978.
- Elman, D. & Killebrew, T.J. (1978). Incentives and seat belts; Changing a resistant behavior through extrinsic motivation. Journ. of Appl. Soc. Psychol. 8 (1978) 1: 72-83.
- DSWO (1985). Het gebruik van autogordels in Friesland en West-Friesland; Een onderzoek naar het effect van voorlichtingscampagnes en toezichtacties op het dragen van autogordels; Rapportage van het veldwerk. Rijksuniversiteit Leiden, Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek, Leiden, 1985.
- Evans, L. (1986). The effectiveness of safety belts in preventing fatalities. Accid. Anal. & Prev. 18 (1986) 3 : 229-241.
- Evans, L; Wasielewski, P. & Von Buseck, C.R. (1982). Compulsory seat belt usage and driver risk-taking behaviour. Human Factors 24 (1982) : 41-48.
- Fhanér, G. & Hane, M. (1973a). Seat belts; Factors influencing their use a literature survey. Accid. Anal. & Prev. 5 (1973) : 27-43.

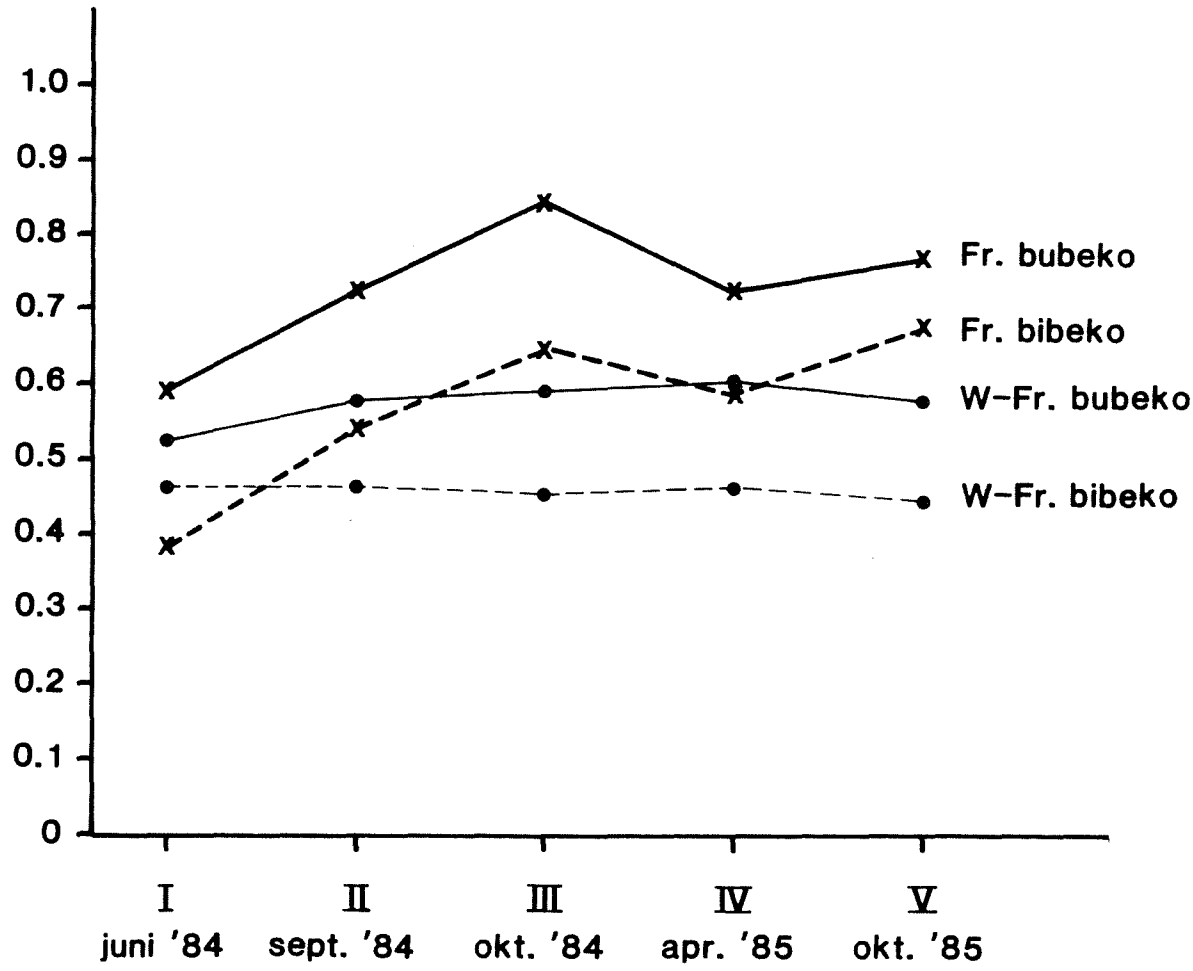
- Fhanér, G. & Hane, M. (1973b). Seat belts; The importance of situational factors. Accid. Anal. & Prev. 5 (1973) : 267-285.
- Fhanér, G. & Hane, M. (1973c). Seat belts; Relations between beliefs, attitude, and use. Journ. of Appl. Psychol. 59 (1974) 4 : 472-482.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and reseach. Addision-Wesley, Amsterdam, 1975.
- Flury, ir. F.C. (1984). Economische schade ten gevolge van verkeersonveiligheid. R-84-10. SWOV, Leidschendam, 1984.
- Flury, ir. F.C. (1986). Persoonlijke mededeling.
- Geller, E.S.; Paterson, L. & Talbott, E. (1982). A behavioral analysis of incentive prompts for motivating seat-belt use. Journ. of Appl. Behav. Anal.
- Gifi, A. (1983). CANALS user's guide. University of Leyden, 1983.
- Griffiths, R.; Davies, R.F.; Henderson, R. & Sheppard, D. (1980). Incidence and effects of police action on motoring offences as described by drivers. ISSN 0305-1315. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire, 1980.
- Gundy, C.M. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers; Een literatuurstudie naar mogelijkheden om ten behoeve van de verkeersveiligheid de naleving van verkeerswetten door middel van politietoezicht te bevorderen. R-83-32. SWOV, Leidschendam, 1983.
- Gundy, C.M. & Verschuur, W.L.G. (1986). Opvattingen over politietoezicht op rijden onder invloed; Een verslag en de resultaten van een enquête onder politie-ambtenaren. R-86-16. SWOV, Leidschendam, 1986.
- Hakkert, A.S.; Zaidel, D.M. & Sarelle, E. (1981). Patterns of safety usage following introduction of a safety belt wearing law. Accid. Anal. & Prev. 13 (1981) : 65-82.
- Hurst, P.M. (1979). Compulsory seatbelt use; Further inferences. Accid. Anal. & Prev. 11 (1979) : 27-33.
- IIHS (1984). The highway loss reduction status report 19 (1984) 14 (September 8).
- IIHS (1985). The highway loss reduction status report 20 (1985) 14 (December 7).
- IIHS (1986). The highway loss reduction status report 21 (1986) 6 (May 17).
- Jonah, B.A. & Dawson, N.E. (1982). Predicting reported seat belt use from attitudinal and normative factors. Accid. Anal. & Prev. 14 (1982) 4 : 305-309.

- Jonah, B.A. & Dawson, N.E. & Smith, G.A. (1982a). Effects of a selective traffic enforcement program on seat belt usage. Journ. of Appl. Psychol. 67 (1982) 1 : 89-96.
- Jonah, B.A. & Dawson, N.E.; Mac Gregor, C.G. & Wilde, G.J.S. (1982b). Promoting seat belt use; A comparison of three approaches. In: Proceedings of the 26th Conference of the American Association for Automative Medicine, October 4-6, 1982, pp. 167-181.
- Jonah, B.A. & Grant, B.A. (1985). Long-term effectiveness of selective traffic enforcement programs for increasing seat belt use. Journ. of Appl. Psychol. 70 (1985) 2 : 257-263.
- Kampen, L.T.B. van & Edelman, A. (1975). Heup- en driepuntsgordels; Een vergelijking van de effectiviteit. Publikatie 1975-2N. SWOV, 1975.
- Kampen, L.T.B. van (1986). Persoonlijke mededeling.
- Knapper, C.K.; Cropley, A.J. & Moore, R.J. (1976). Attitudinal factors in the non-use of seat belts. Accid. Anal. & Prev. 8 (1976) 4 : 241-46.
- Lamb, A. (1982). Seat belt awareness and enforcement pilot project. Geciteerd in Jonah & Grant (1985).
- McKinsey (1985). Naar een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid.
- Mercer, G.W. (1983). An evaluation of "80% clicks". Geciteerd Jonah & Grant (1985).
- Robertson, L.S. (1978). Automobile seat belt use in selected countries, states and provinces with and without laws requiring belt use. Accid. Anal. & Prev. 10 (1978) : 5-10.
- ROF (1985). Rapport van de aktie autogordel Friesland gehouden in september en oktober 1984.
- SAS (1985). SAS users' guide: Statistics, Version 5 Edition. SAS Institute Inc., Cary, NC, 1985.
- Slovic, P; Fischhoff, B. & Lichtenstein, S. (1978). Accident prohabilities and seat belt usage; A psychological perspective. Accid. Anal. & Prev. 10 (1978) : 281-285.
- UMTRI (1984). Restraint use laws by country as of August, 1984. UMTRI Research review (1984) (July/August).
- Wilde, G.J.S. (1981). Objective and subjective risk in drivers' response to road conditions: The implications of the theory of risk homeostasis for accident aetiology and prevention. Paper presented at the Seminar on the implications of risk taking theories for traffic safety, West Berlin, 1981.
- Wittenbraker, J.; Gibbs, B.L. & Kahle, L.R. (1983). Seat-belt attitudes, habits and behaviors; An adaptive amendment to the Fishbein model. Journ. of Appl. Soc. Psychol. 13 (1983) 5 (Sept-Oct) : 406-421.

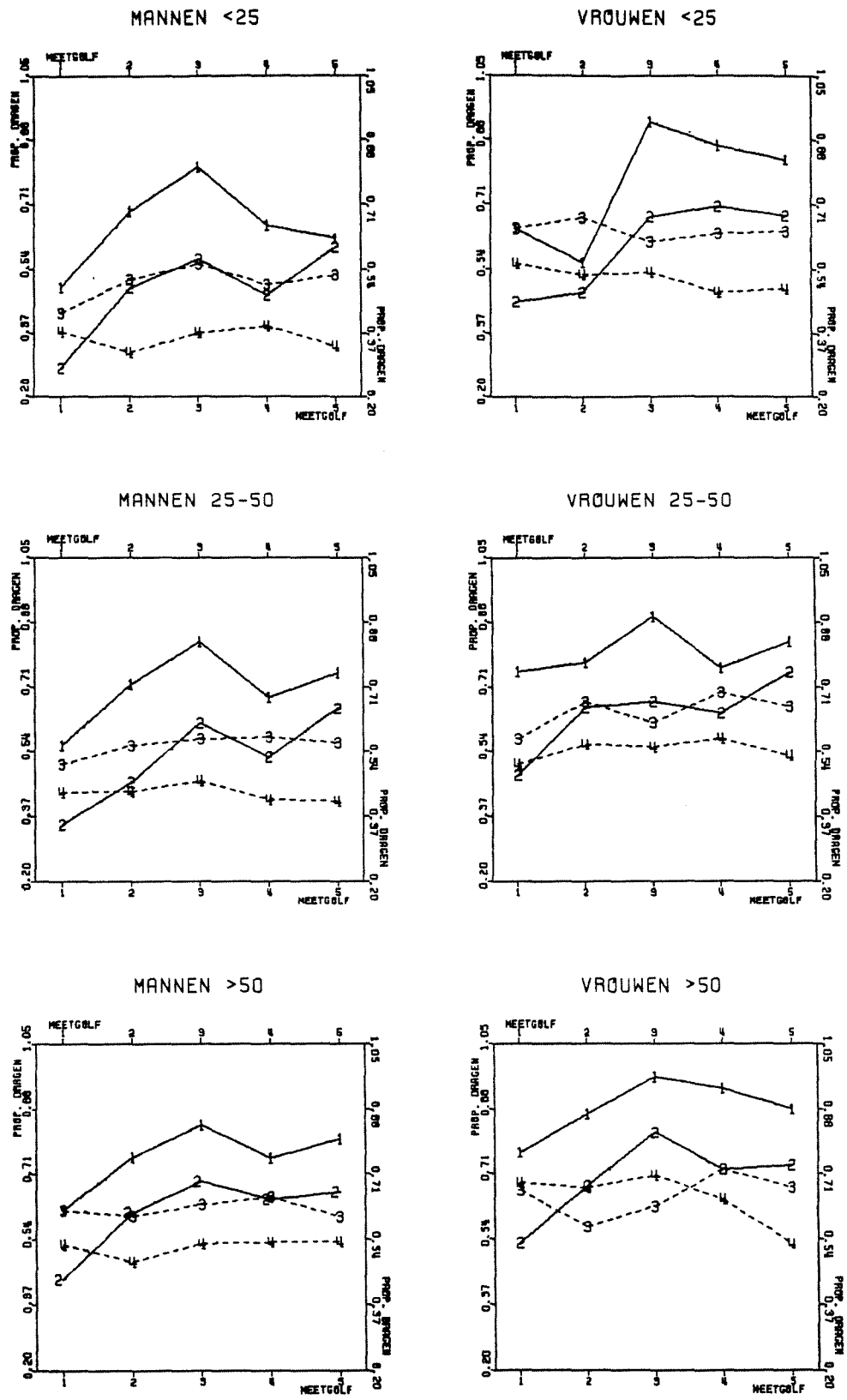
AFBEELDINGEN 1 T/M 23

Afbeelding 1. Ontwikkeling draagpercentages autogordels in de periode juni 1984 t/m oktober 1985 op wegen binnen en buiten de bebouwde kom in Friesland en West-Friesland.
Afbeelding 2. Waargenomen percentages gordeldragen per meetgolf, voor mannen en vrouwen, per leeftijdklasse in Friesland buiten de bebouwde kom (1), Friesland binnen de bebouwde kom (2), West-Friesland buiten de bebouwde kom (3) en West-Friesland binnen de bebouwde kom (4).
Afbeelding 3. De relatie tussen de waargenomen en de voorspelde percentages gordeldragen.
Afbeelding 4. Voorspelde percentages gordeldragen per meetgolf voor mannen van 50 jaar en ouder, Friesland buiten de bebouwde kom (1), Friesland binnen de bebouwde kom (2), West-Friesland buiten de bebouwde kom (3) en West-Friesland binnen de bebouwde kom (4).
Afbeelding 5. Waarnemingen betreffende politietoezicht en voorlichtingscampagne gordelgebruik.
Afbeelding 6. Frequentie en situaties bij (beweerd) gordelgebruik.
Afbeelding 7. Meningen over wet, toezicht, voorlichting en nut van gordelgebruik.
Afbeelding 8. Gemiddelde scores van twee discriminante dimensies bij de vijf meetgolven in Friesland en West-Friesland.
Afbeelding 9. Correlatie tussen onafhankelijke variabelen en discriminante dimensies.
Afbeelding 10. Percentage respondenten dat iets over het nut van gordels gehoord of gezien heeft.
Afbeelding 11. Percentage respondenten dat meent dat er meer voorlichting is.
Afbeelding 12. Percentage respondenten dat iets over toezicht op gordels gehoord of gezien heeft.
Afbeelding 13. Percentage respondenten dat meent dat er meer toezicht is.
Afbeelding 14. Percentage respondenten dat meent dat de kans op controle groter is geworden.
Afbeelding 15. Percentage respondenten dat meent dat de kans op een bekeuring groter is geworden.
Afbeelding 16. Percentage respondenten dat zelf controle gemerkt heeft.
Afbeelding 17. Percentage respondenten dat zelf eens gecontroleerd is.
Afbeelding 18. Percentage respondenten dat iemand kent die gecontroleerd is.
Afbeelding 19. Percentage respondenten dat iemand kent die bekeurd is.
Afbeelding 20. Percentage respondenten dat over gordels gesproken heeft.

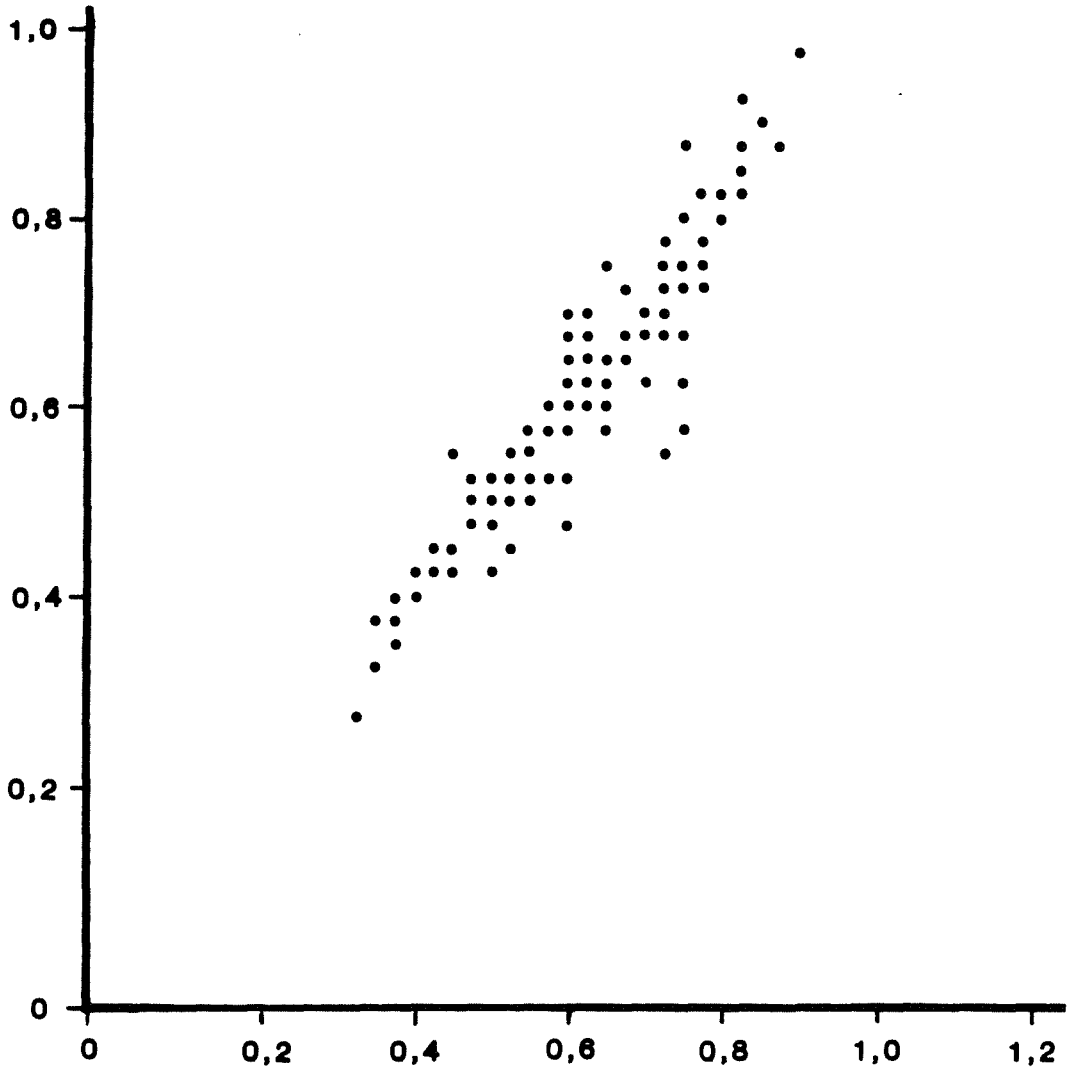
Afbeelding 21. Verschillende gegevens betreffende respondenten bij de enquête naar gordelgebruik.
Afbeelding 22. Autogordelgebruik van voorinzittenden van personenauto's op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in Nederland 1979 t/m 1986 (1986: voorlopige cijfers) (Bron: Arnoldus & Scholtens, 1986).
Afbeelding 23. Autogordelgebruik van vóórinzittenden van personenauto's op autosnelwegen in Friesland (1 meetpunt, ca. 250 waarnemingen per jaar) en de Rest van Nederland (5 meetpunten, ca. 1200 waarnemingen per jaar) in 1979 t/m 1986 (1986; voorlopige cijfers).



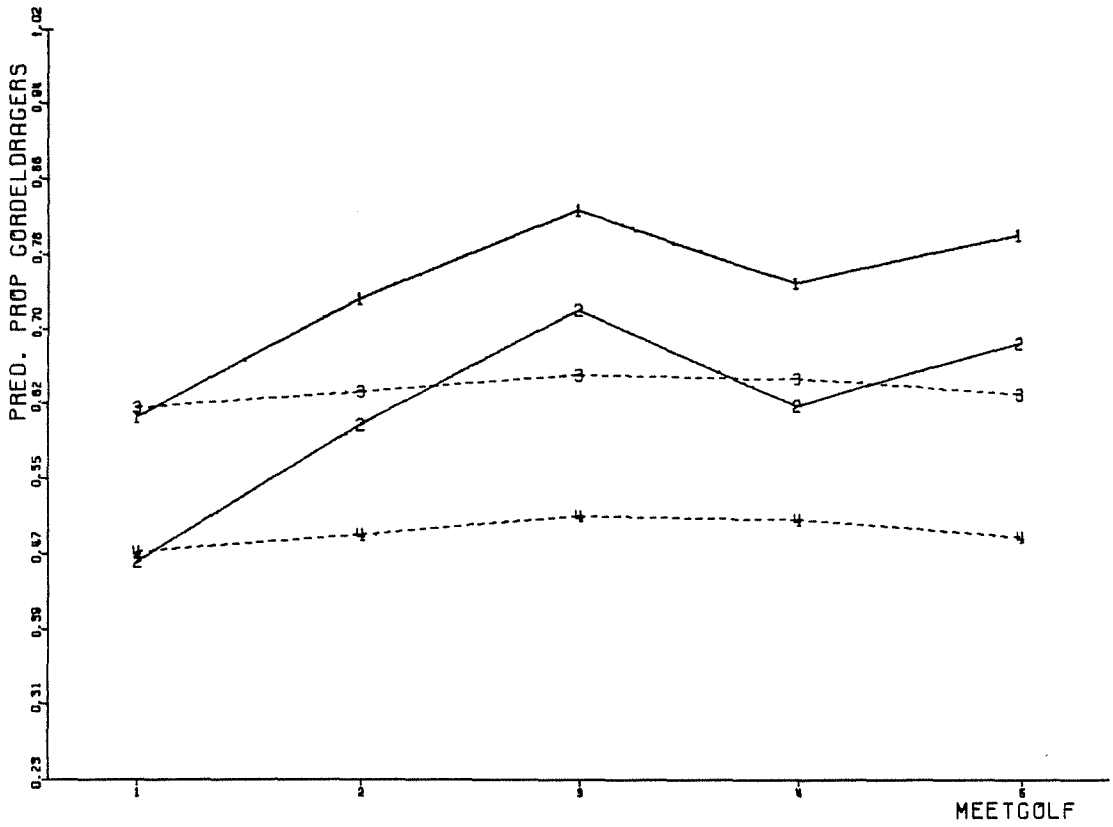
Afbeelding 1. Ontwikkeling draagpercentages autogordels in de periode juni 1984 t/m oktober 1985 op wegen binnen en buiten de bebouwde kom in Friesland en West-Friesland.



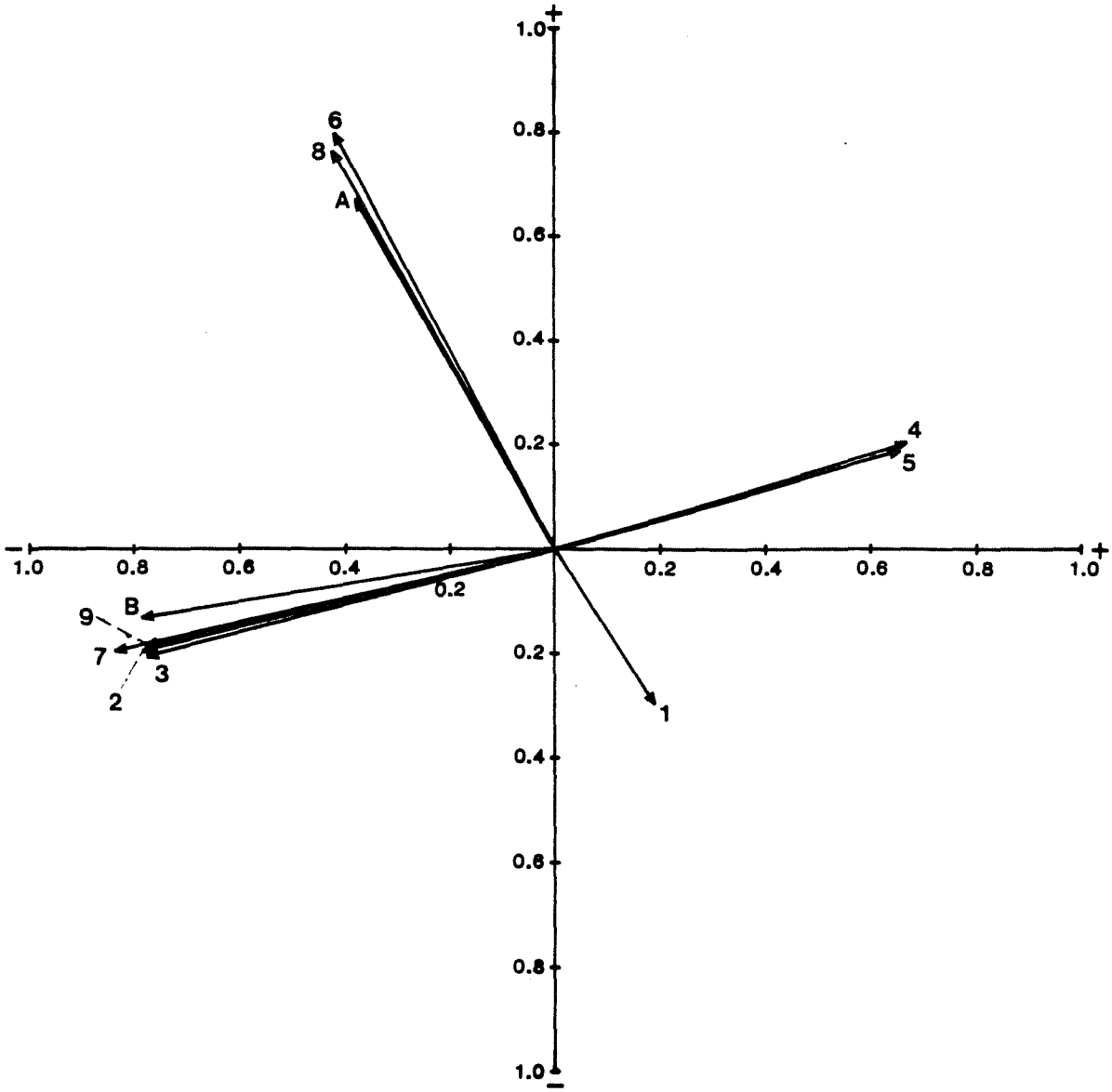
Afbeelding 2. Waargenomen percentages gordeldragen per meetgolf, voor mannen en vrouwen, per leeftijdklasse in Friesland buiten de bebouwde kom (1), Friesland binnen de bebouwde kom (2), West-Friesland buiten de bebouwde kom (3) en West-Friesland binnen de bebouwde kom (4).



Afbeelding 3. De relatie tussen de waargenomen en de voorspelde percentages gordeldragen.

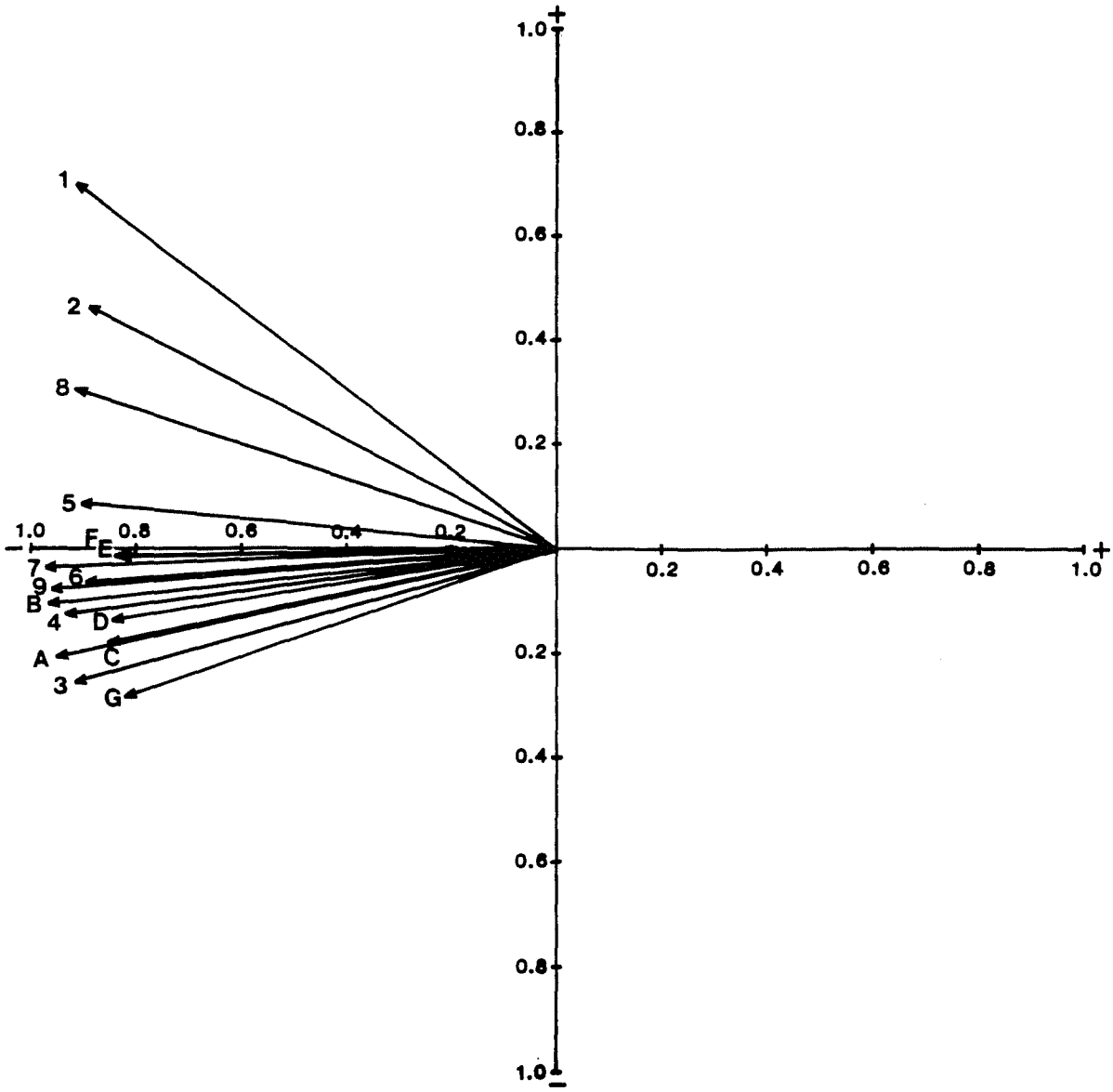


Afbeelding 4. Voorspelde percentages gordeldragen per meetgolf voor mannen van 50 jaar en ouder, Friesland buiten de bebouwde kom (1), Friesland binnen de bebouwde kom (2), West-Friesland buiten de bebouwde kom (3) en West-Friesland binnen de bebouwde kom (4).



Afbeelding 5. Waarnemingen betreffende politietoezicht en voorlichtingscampagne gordelgebruik.

1. Ooit een controle op het gebruik van autogordels gemerkt of zelf eens gecontroleerd daarop.
2. Kans op controle is kleiner geworden.
3. Kans op bekeuring is kleiner geworden.
4. Iets gelezen gehoord of gezien over het nut van autogordels.
5. Iets gelezen, gehoord of gezien over nut van politietoezicht op dragen van autogordels.
6. Er wordt (veel) te weinig aandacht besteed aan autogordels.
7. Er wordt minder aandacht besteed aan autogordels.
8. Er is (veel) te weinig voorlichting gegeven over autogordels.
9. Er wordt minder voorlichting gegeven over autogordels.
A. Er is (veel) te weinig politietoezicht op het gebruik van autogordels.
B. Er is nu minder toezicht op het gebruik van autogordels.

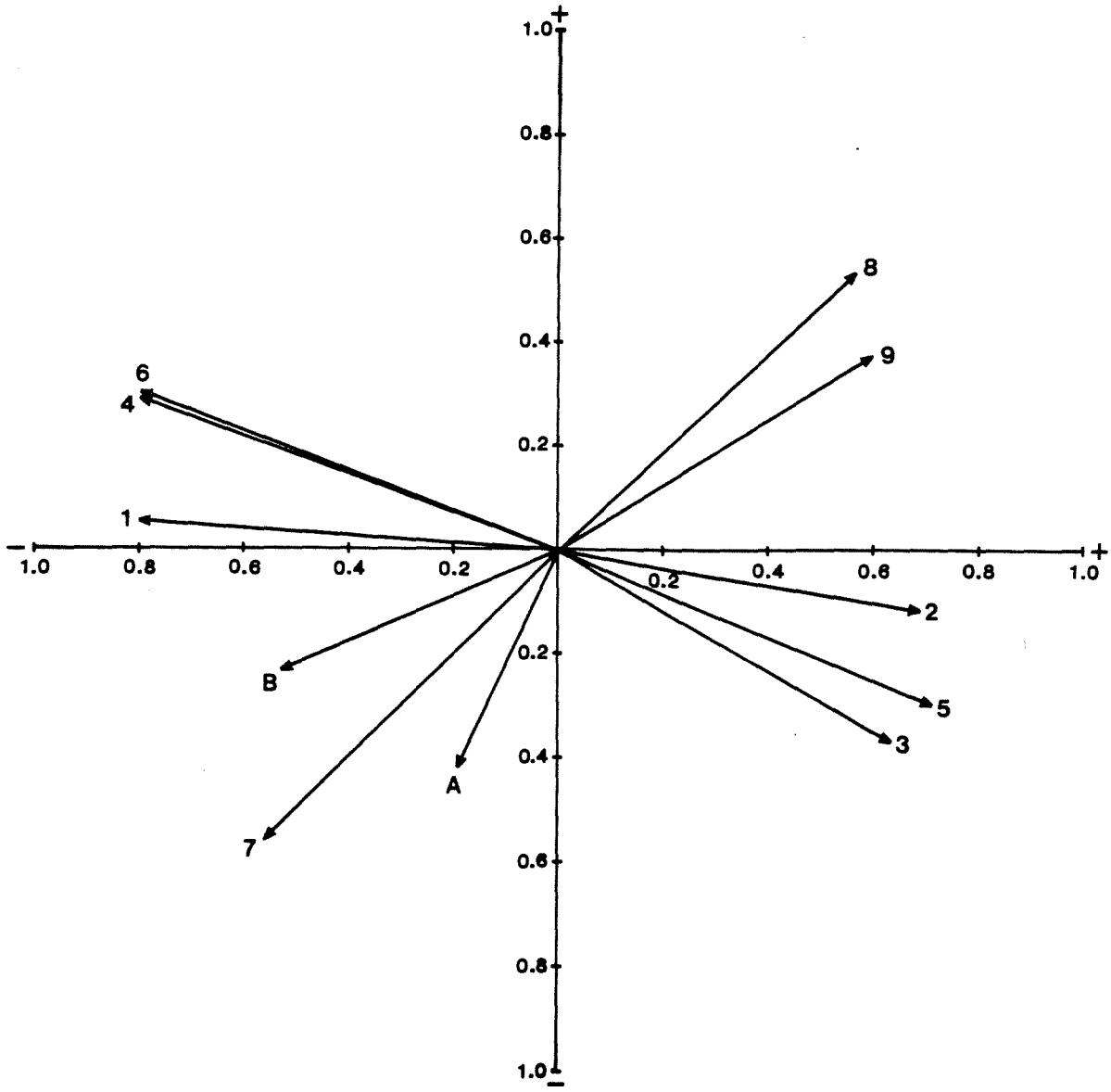


Afbeelding 6. Frequentie en situaties bij (beweerd) gordelgebruik.

Ik draag mijn autogordel:

1. - maal tijdens laatste 10 ritten
2. binnen de bebouwde kom
3. bij lange ritten
4. als ik passagiers heb
5. als ik naar mijn werk ga
6. als ik voor mijn werk op weg ben
7. bij privé-ritten
8. bij korte ritten
9. als het slecht weer is

A. buiten de bebouwde kom
B. als het donker is
C. op onbekende routes
D. als ik 's avonds op stap ga
E. als ik langs het water rij
F. als ik haast heb
G. op de autosnelweg

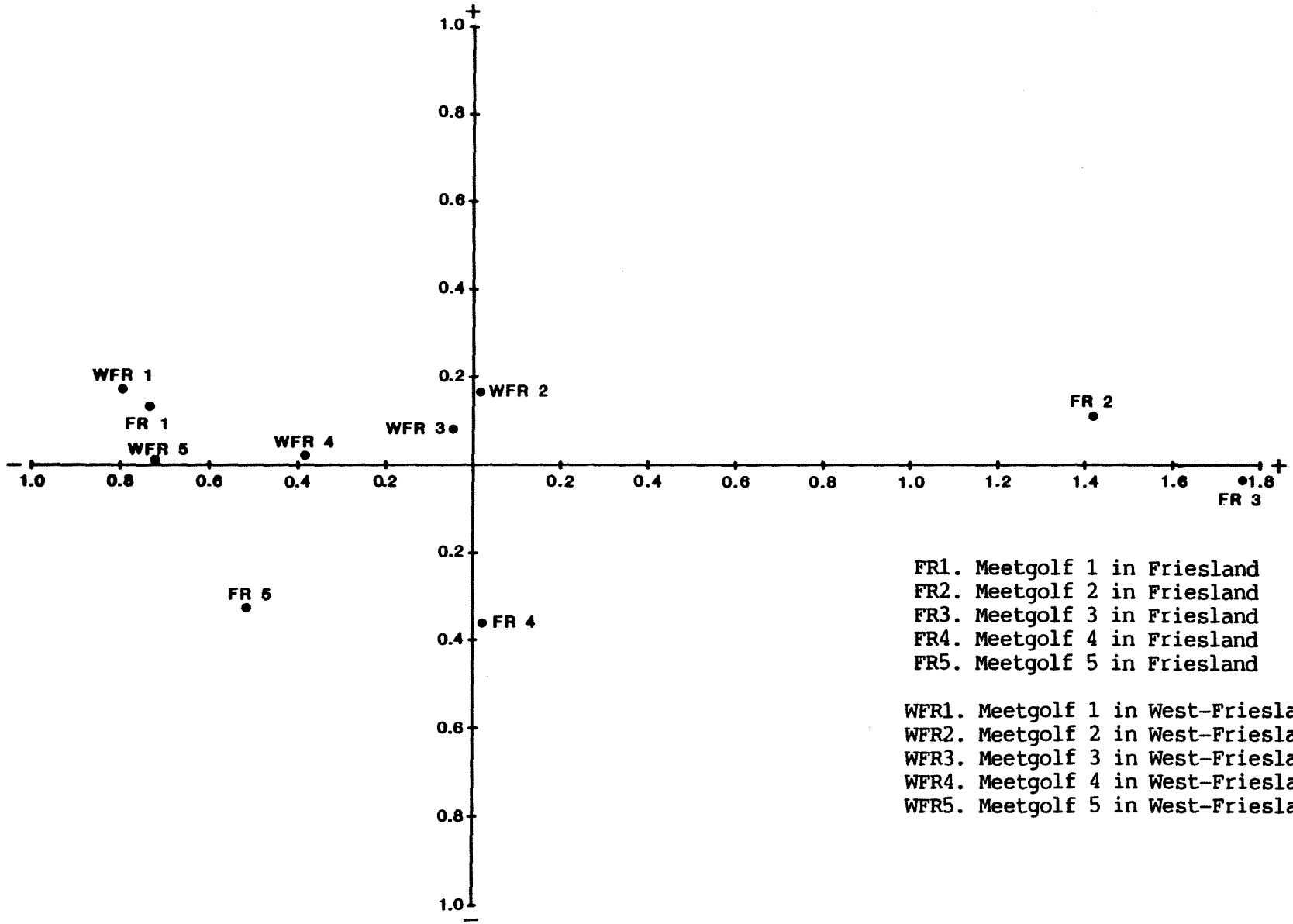


Afbeelding 7. Meningen over wet, toezicht, voorlichting en nut van gordelgebruik.

1. Het is goed dat het dragen van een autogordel verplicht is
2. Of iemand wel of niet een autogordel draagt, moet hij of zij zelf weten
3. De politie heeft wel belangrijker dingen te doen dan te controleren op het dragen van autogordels
4. Het is een goede zaak als de politie controleert of automobilisten hun autogordel dragen
5. Als de politie een bekeuring geeft aan iemand die geen autogordel draagt dat is dat kinderachtig
6. Het is een goede zaak als de politie bekeuringen uitdeelt aan automobilisten die hun autogordel niet dragen
7. Het is goed dat er voorlichting gegeven wordt over het dragen van autogordels
8. Voorlichting over autogordels is weggegooid geld
9. Denkt u dat, omdat het dragen van een autogordel verplicht is, er minder of meer verkeersslachtoffers zijn?

A. Denkt u dat omdat het verplicht is, minder of meer automobilisten een autogordel dragen?

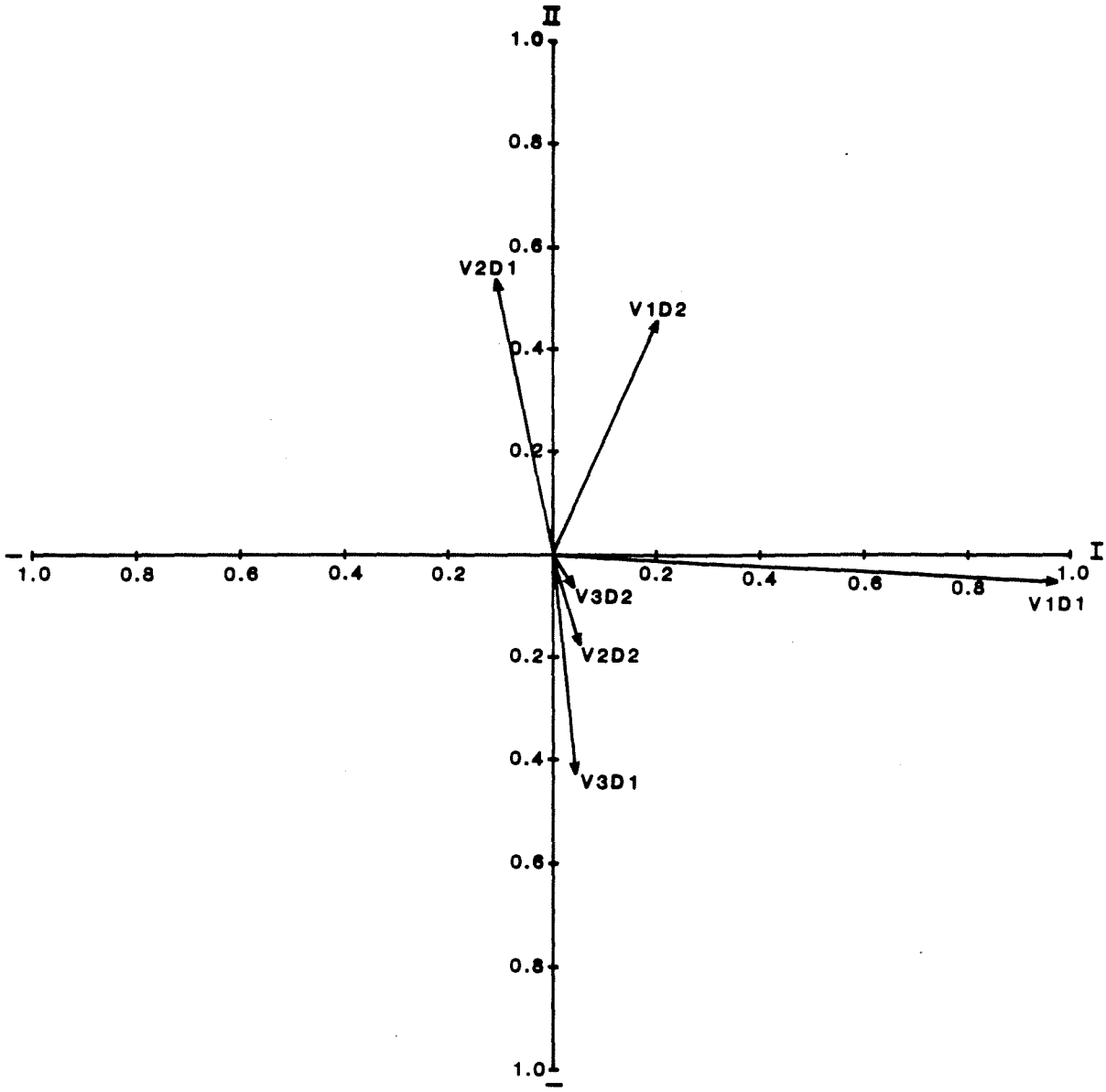
B. Denkt u dat omdat het dragen van een autogordel verplicht is, het verkeer veiliger of onveiliger geworden is?



FR1. Meetgolf 1 in Friesland
FR2. Meetgolf 2 in Friesland
FR3. Meetgolf 3 in Friesland
FR4. Meetgolf 4 in Friesland
FR5. Meetgolf 5 in Friesland

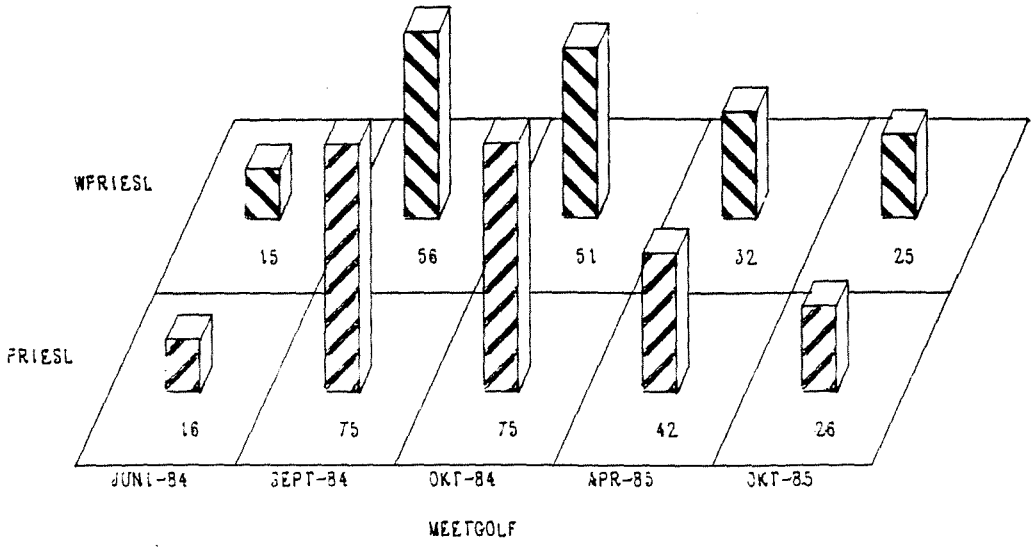
WFR1. Meetgolf 1 in West-Friesland
WFR2. Meetgolf 2 in West-Friesland
WFR3. Meetgolf 3 in West-Friesland
WFR4. Meetgolf 4 in West-Friesland
WFR5. Meetgolf 5 in West-Friesland

Afbeelding 8. Gemiddelde scores van twee discriminante dimensies bij de vijf meetgolven in Friesland en West-Friesland.

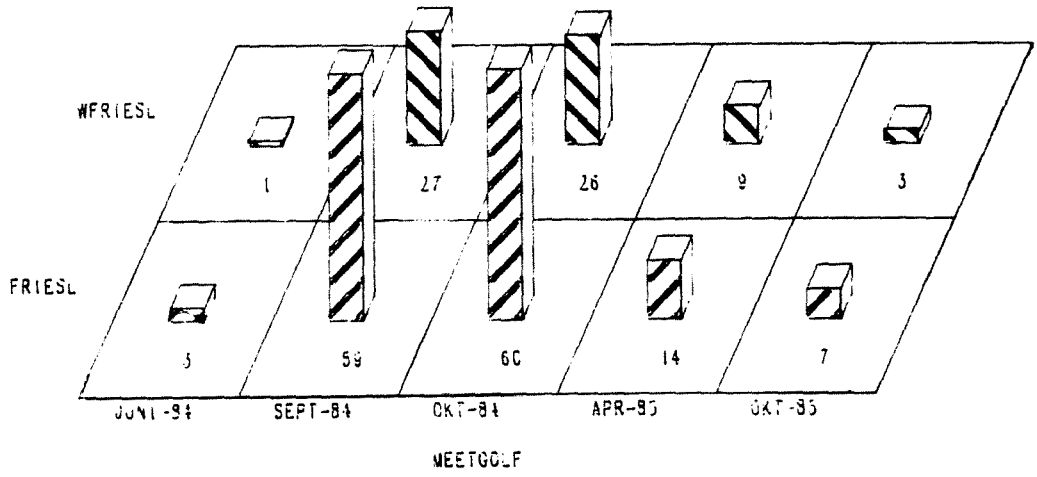


Afbeelding 9. Correlatie tussen onafhankelijke variabelen en discriminante dimensies.

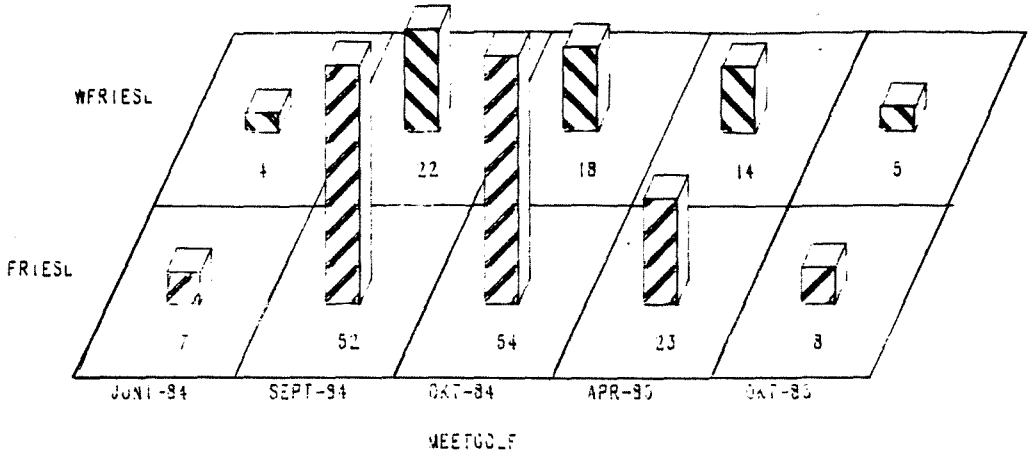
V1D1 (+) Men is op de hoogte van de gordelcampagne
V1D2 (+) Er wordt te weinig gedaan voor gordelgebruik
V2D1 (+) Men beweert de gordel minder vaak te gebruiken
V2D2 "Difficulty factor"
V3D1 (+) Men is positief over wet, toezicht en het nut van gordelgebruik
V3D2 (+) Men is positief over voorlichting, maar niet over toezicht



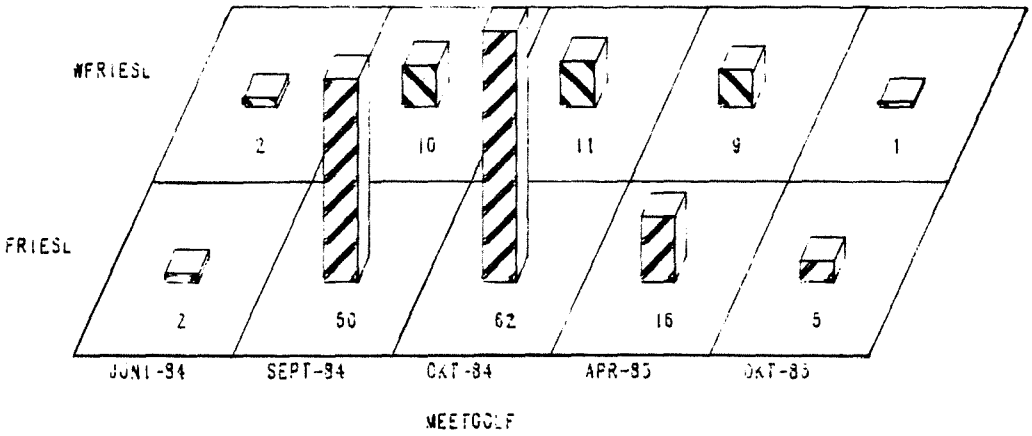
Afbeelding 10. Percentage respondenten dat iets over het nut van gordels gehoord of gezien heeft.



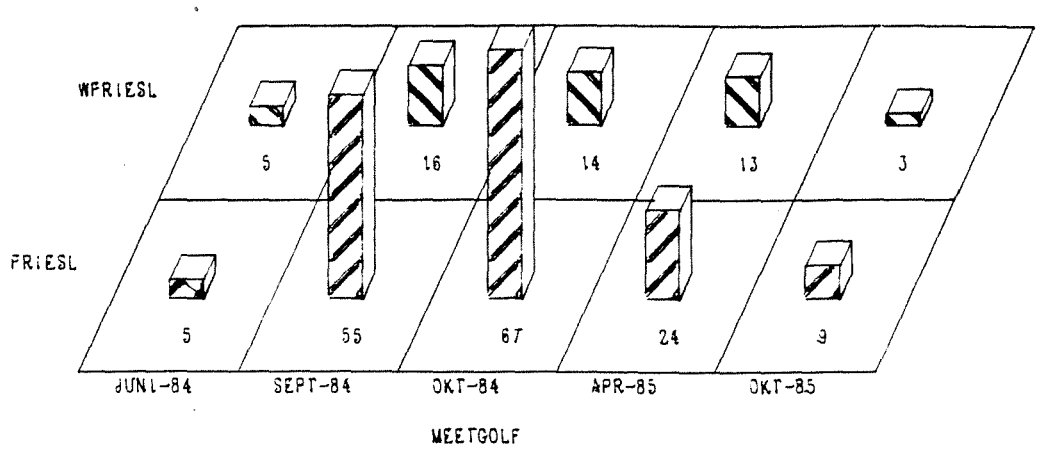
Afbeelding 11. Percentage respondenten dat meent dat er meer voorlichting is.



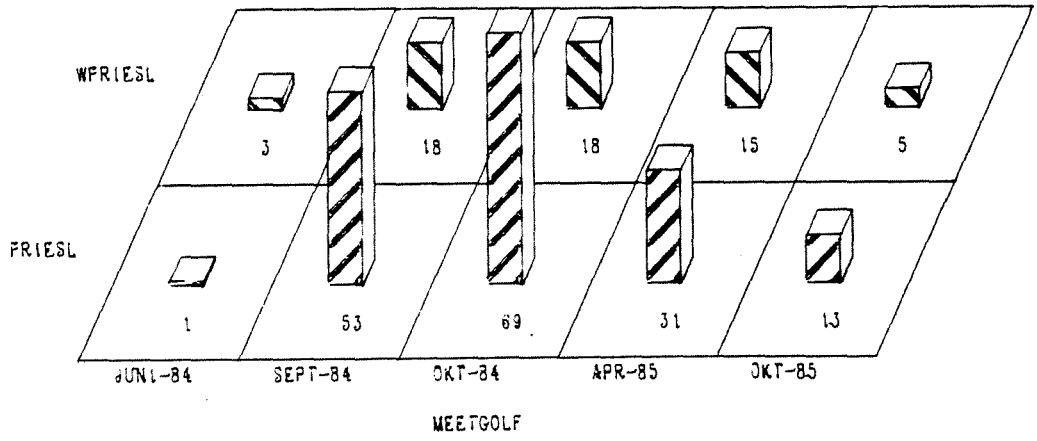
Afbeelding 12. Percentage respondenten dat iets over toezicht op gordels gehoord of gezien heeft.



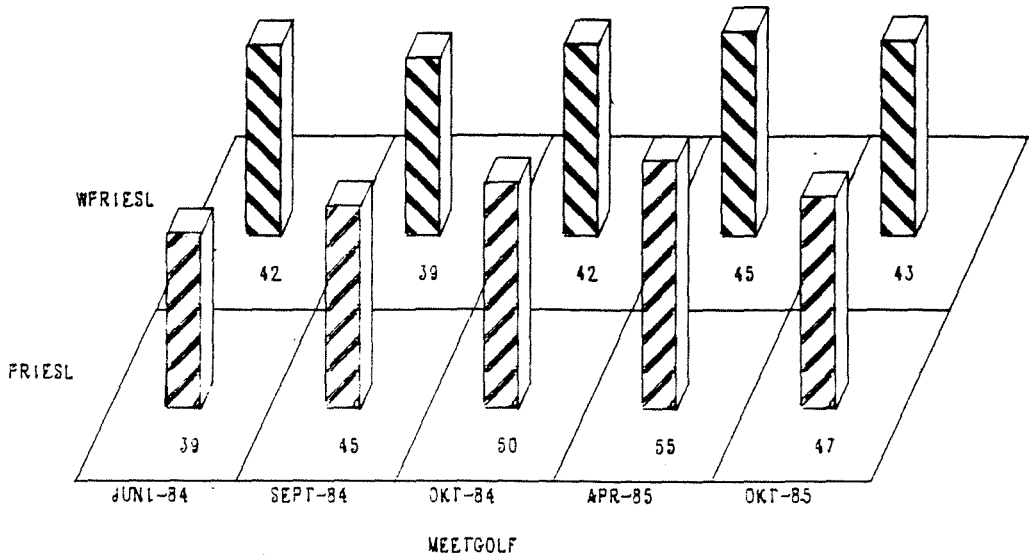
Afbeelding 13. Percentage respondenten dat meent dat er meer toezicht is.



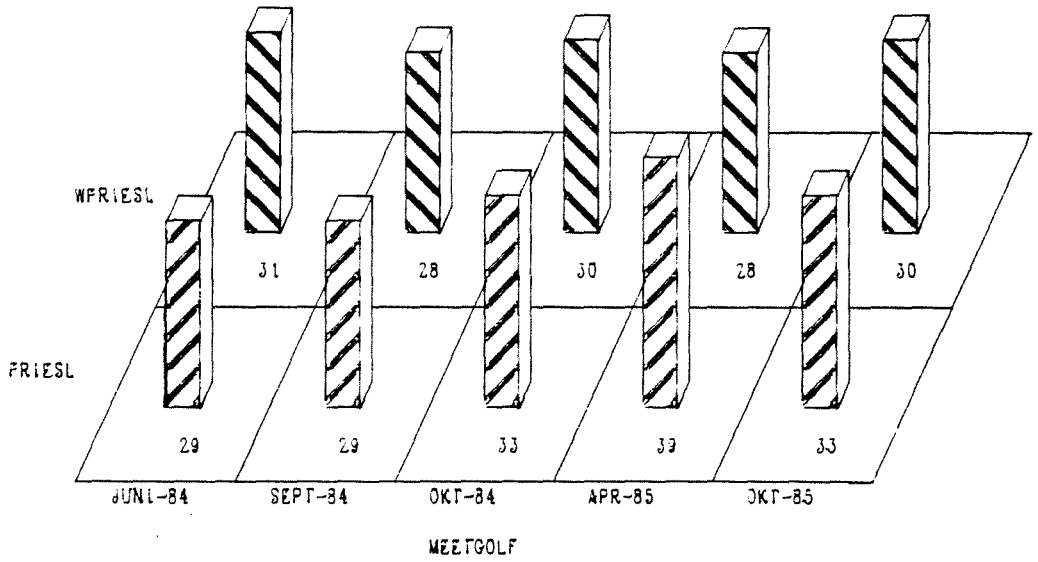
Afbeelding 14. Percentage respondenten dat meent dat de kans op controle groter is geworden.



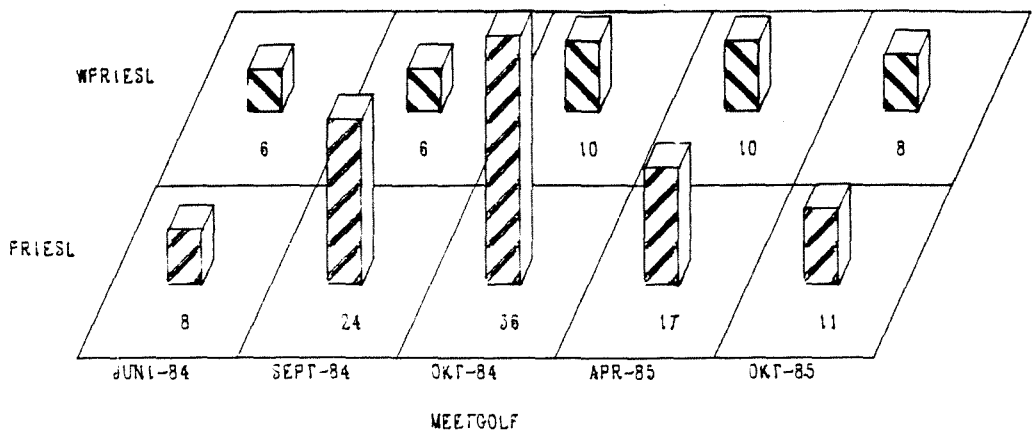
Afbeelding 15. Percentage respondenten dat meent dat de kans op een bekeuring groter is geworden.



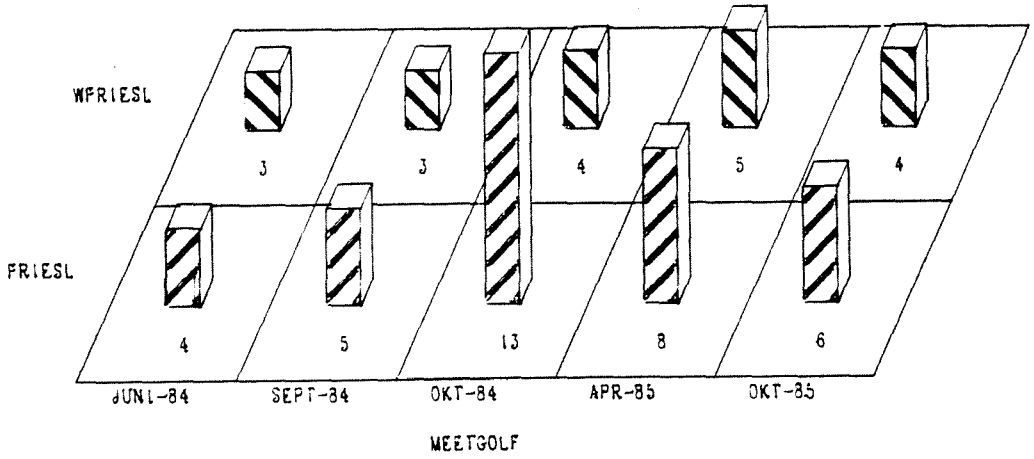
Afbeelding 16. Percentage respondenten dat zelf controle gemerkt heeft.



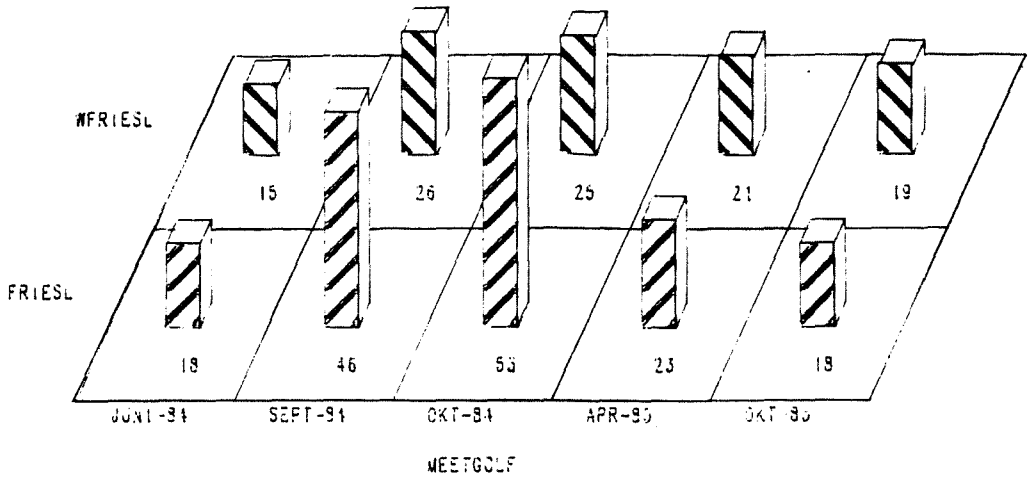
Afbeelding 17. Percentage respondenten dat zelf eens gecontroleerd is.



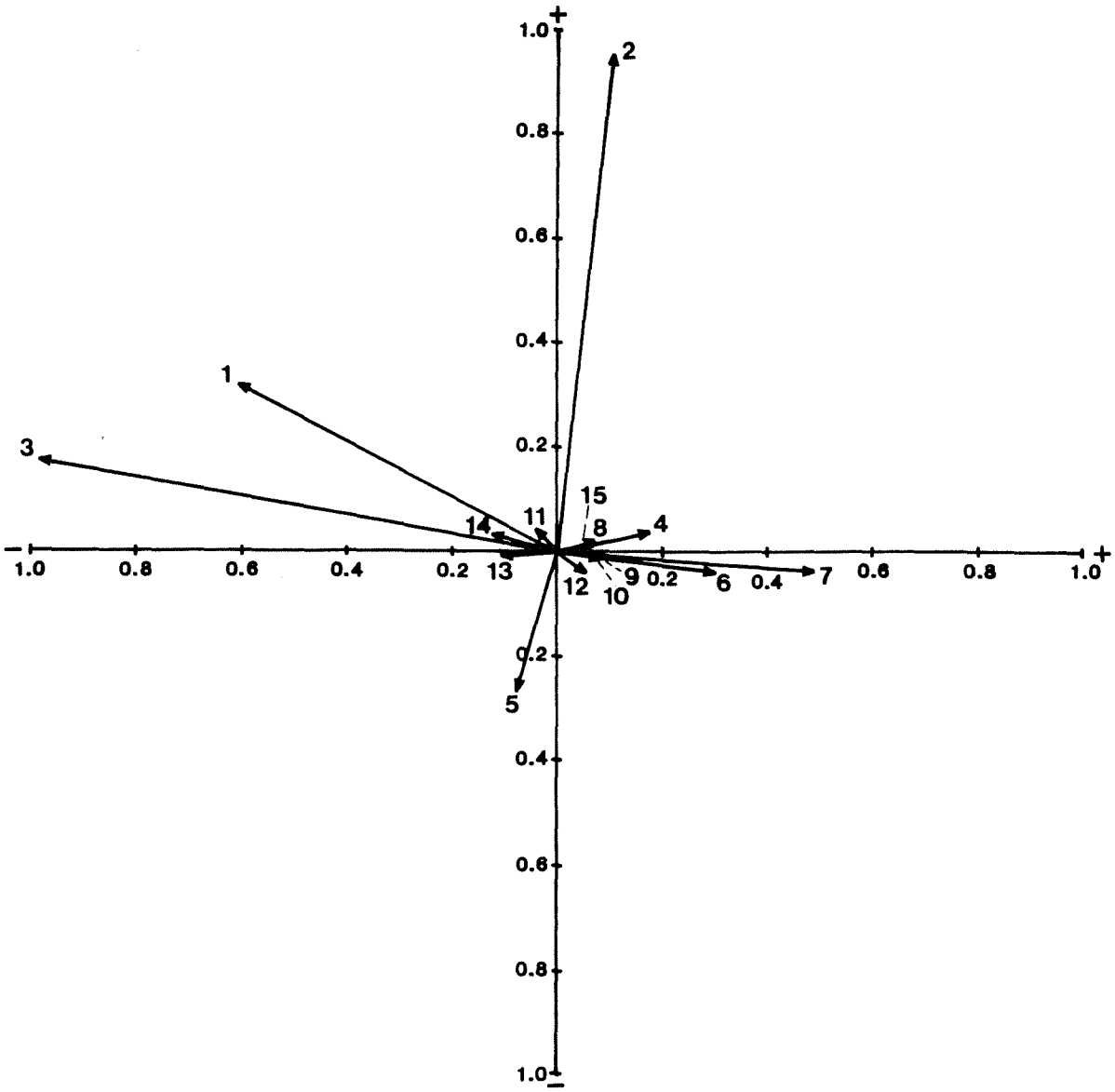
Afbeelding 18. Percentage respondenten dat iemand kent die gecontroleerd is.



Afbeelding 19. Percentage respondenten dat iemand kent die bekeurd is.

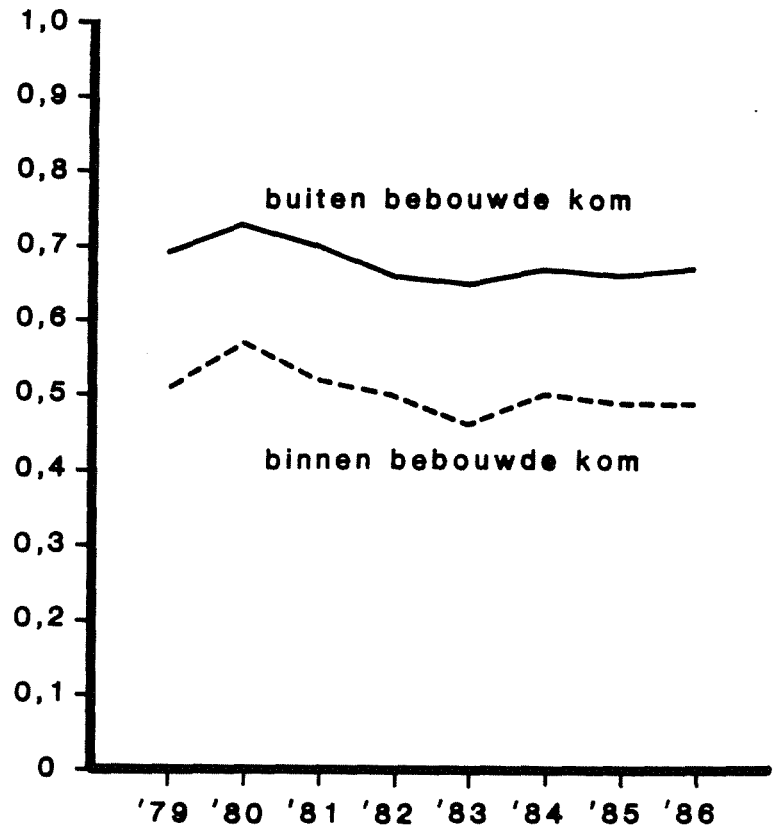


Afbeelding 20. Percentage respondenten dat over gordels gesproken heeft.

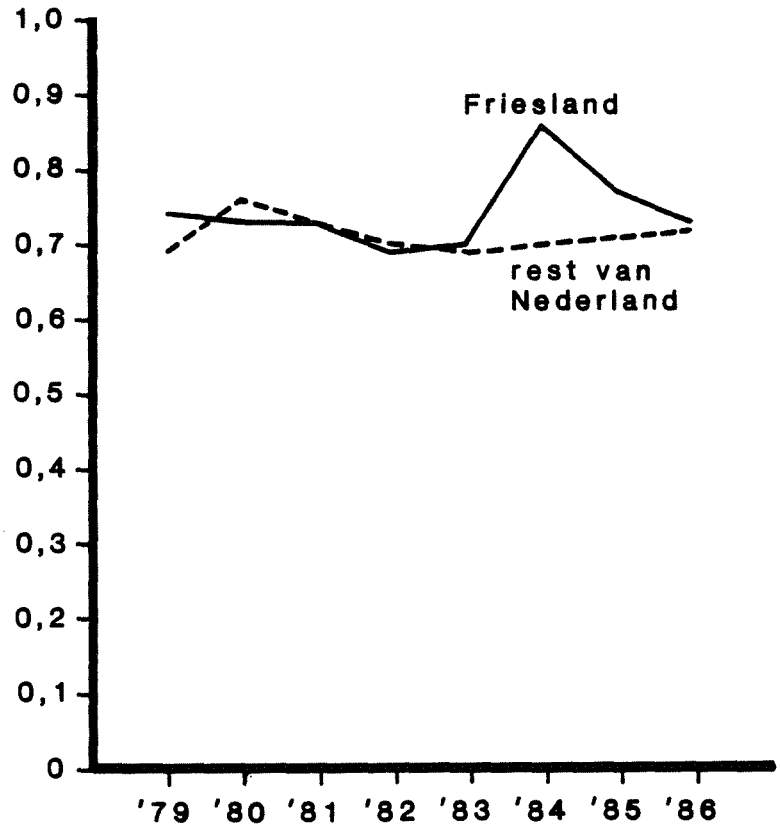


Afbeelding 21. Verschillende gegevens betreffende respondenten bij de enquête naar gordelgebruik.

1. Waargenomen gordelgebruik
2. Gebruikt gordel vaker (vr. 6)
3. Vect2D1: beweerd gordelgebruik
4. Vect2D1: "difficulty factor"
5. Vect1D1: op de hoogte van de campagne
6. Vect1D2: zegt dat er te weinig wordt gedaan voor gordelgebruik
7. Vect3D1: positief over wet, toezicht en nut
8. Frequentie autogebruik woon/werk verkeer (vr. 1)
9. Frequentie autogebruik zakelijke ritten (vr. 2)
10. Frequentie autogebruik privé ritten (vr. 3)
11. Aantal kilometer als autobestuurder in afgelopen jaar (vr. 4)
12. Geslacht (vr. 42)
13. Burgerlijke staat (vr. 43)
14. Beroep (vr. 44)
15. Voltooide opleiding (vr. 45)



Afbeelding 22. Autogordelgebruik van voorinzittenden van personenauto's op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in Nederland 1979 t/m 1986 (1986: voorlopige cijfers) (Bron: Arnoldus & Scholtens, 1986).



Afbeelding 23. Autogordelgebruik van vóórinzittenden van personenauto's op autosnelwegen in Friesland (1 meetpunt, ca. 250 waarnemingen per jaar) en de Rest van Nederland (5 meetpunten, ca. 1200 waarnemingen per jaar) in 1979 t/m 1986 (1986; voorlopige cijfers).

TABELLEN 1 T/M 16

Tabel 1. Aandacht van de massamedia voor de campagne.
Tabel 2. Verspreiding van campagnemateriaal (geschatte aantallen).
Tabel 3. Indicatoren voor politie-activiteit (Bron: Rijkspolitie district Leeuwarden.
Tabel 4. Observatieschema voor de vijf meetgolven.
Tabel 5. Aantal observaties verdeeld naar regio en meetgolf.
Tabel 6. Aantal overhandigde en terugontvangen vragenlijsten verdeeld naar regio en meetgolf.
Tabel 7. Exploratie van de kruistabel.
Tabel 8. Fit van twee logitmodellen met "gordeldragen" als afhankelijke variabele.
Tabel 9. Fit van stapgewijze logistische regressie met "gordeldragen" als afhankelijke variabele.
Tabel 10. Voorspelde percentages gordeldragen volgens het logistisch regressiemodel (LG) (SG) (BG) (MPG) (LSBMP).
Tabel 11. Exploratie van selectieve respons op de enquête.
Tabel 12. Respons op de schriftelijke enquête, uitgesplitst naar sexe en gordeldragen bij de observatie.
Tabel 13. Korte beschrijving van de onafhankelijke variabelen.
Tabel 14. Correlaties tussen de onafhankelijke variabelen.
Tabel 15. Index van overleden of in een ziekenhuis opgenomen gewonde automobilisten en (brom)fietsers voor Friesland en de Rest van Nederland.
Tabel 16. Langs welke weg men zegt op de hoogte te zijn over activiteiten van toezicht en voorlichting tijdens de derde meetgolf gordelgebruik in Friesland.

1. Aantal krante-artikelen

	1-7-84 t/m 30-8-84	31-8-84 t/m 1-10-84	2-10-84 t/m 15-11-84
Landelijke kranten	3	5	1
Lokale/regionale kranten in:			
Friesland	6	26	5
West-Friesland	3	3	0
elders in Nederland	35	13	1

2. Contacten met landelijke/lokale/regionale) pers

Persbericht VVN : begin juli

Persconferentie VVN-ROF: eind augustus

3. Radio en televisie

	1-7-84 t/m 30-8-84	31-8-84 t/m 15-11-84
NOS-Journaal	0	1
TV-spots (STER reclame)	0	22
Radiospots	0	± 100
Radio-interviews	0	6
Radio Fryslân	0	?

Tabel 1. Aandacht van de massamedia voor de campagne.

	Nederland*	Provincie Friesland **
Affiches	18.000	250
Raambiljetten	18.000	onbekend
Folders	150.000	18.000
Wandkranten	5.000	200
Stickers	200.000	4.000
Kunststofborden	300	onbekend
Auto-afvalzakjes	200.000	8.000

* bron: VVN (persoonlijke mededeling)

** bron: ROF (1985)

Tabel 2. Verspreiding van campagnemateriaal (geschatte aantallen)

	september 1984	oktober 1984
Aantal bestede manuren	1554	1298
Aantal staandehoudingen	23976	17603
Aantal bekeuringen*	0	1271
Aantal staandehoudingen per manuur	plm. 15	plm. 15
Percentages bekeurden*	0%	plm. 7%

* In september 1984 is er niet bekeurd

Tabel 3. Indicatoren voor politie-activiteit (Bron: Rijkspolitie district Leeuwarden.

Datum			Tijdstip	Locaties in Friesland		West-Friesland	
Eerste meting							
1984: 26 juni	25 sept.	23 okt.	7.00- 9.00	Sneek (1)*	Leeuwarden (9)	Alkmaar (17)	Purmerend (25)
1985: 16 april		22 okt.	9.30-11.30	Sneek (2)	Leeuwarden (10)	Alkmaar (18)	Purmerend (26)
			13.00-15.00	Dronrijp (3)	Hardegarijp (11)	Den Helder (19)	Alkmaar (27)
			16.00-18.00	Leeuwarden (4)	Dokkum (12)	Schagen (20)	Alkmaar (28)
1984: 27 juni	26 sept.	24 okt.	7.00- 9.00	Heerenveen (5)	Heerenveen (13)	Beverwijk (21)	Hoorn (29)
1985: 17 april		23 okt.	9.30-11.30	Wolvega (6)	Heerenveen (14)	Alkmaar (22)	Hoorn (30)
			13.00-15.00	Leeuwarden (7)	Drachten (15)	Zaanstad (23)	H'Hugowaard (31)
			16.00-18.00	Leeuwarden (8)	Drachten (16)	Zaanstad (24)	H'Hugowaard (32)
Tweede meting							
1984: 28 juni	27 sept.	25 okt.	7.00- 9.00	Sneek (2)	Leeuwarden (10)	Alkmaar (18)	Purmerend (26)
1985: 18 april		24 okt.	9.30-11.30	Sneek (1)	Leeuwarden (9)	Alkmaar (17)	Purmerend (25)
			13.00-15.00	Leeuwarden (4)	Dokkum (12)	Schagen (20)	Alkmaar (28)
			16.00-18.00	Dronrijp (3)	Hardegarijp (11)	Den Helder (19)	Alkmaar (27)
1984: 29 juni	28 sept.	26 okt.	7.00- 9.00	Leeuwarden (7)	Drachten (15)	Zaanstad (23)	H'Hugowaard (31)
1985: 19 april		25 okt.	9.30-11.30	Leeuwarden (8)	Drachten (16)	Zaanstad (24)	H'Hugowaard (32)
			13.00-15.00	Heerenveen (5)	Heerenveen (13)	Beverwijk (21)	Hoorn (29)
			16.00-18.00	Wolvega (6)	Heerenveen (14)	Alkmaar (22)	Hoorn (30)

* Tussen haakjes staat steeds de code behorende bij de locaties (1 t/m 32)

Tabel 4. Observatieschema voor de vijf meetgolven

Maand	Friesl.	W-Friesl.	Totaal	Weigeringen	Afgebr. obser.	Doublures
juni '84	2877	2887	5764	39	61	56
sept. '84	2718	2819	5537	46	15	123
okt. '84	2693	3153	5846	46	19	227
apr. '85	2823	3044	5867	49	9	294
okt. '85	2461	3213	5674	44	14	266
Totaal	13572	15116	28688	224	118	966

Tabel 5. Aantal observaties verdeeld naar regio en meetgolf.

Maand	Overhandigd			Terugontvangen		
	Fries	W-F	Totaal	Friesland	West Friesl.	Totaal
juni '84	1398	1408	2806	622 (44%)	646 (46%)	1268 (45%)
sept. '84	1330	1376	2706	631 (47%)	636 (46%)	1267 (47%)
okt. '84	1324	1529	2853	645 (49%)	689 (45%)	1334 (47%)
apr. '85	1366	1204	2570	649 (48%)	646 (54%)	1295 (50%)
okt. '85	1511	1566	3077	601 (40%)	693 (44%)	1294 (42%)
Totaal	6929	7083	14012	3148 (45%)	3310 (47%)	6458 (46%)

Tabel 6. Aantal overhandigde en terugontvangen vragenlijsten verdeeld naar regio en meetgolf.

Effect	χ^2	d.f.	prob.
LG	85	2	0.0000
SG	143	1	0.0000
BG	304	1	0.0000
MG	138	4	0.0000
PG	212	1	0.0000
LSG	0.4	2	0.83
LBG	4	2	0.14
LMG	9	8	0.32
LPG	0.6	2	0.75
SBG	0.6	1	0.45
SMG	0.7	4	0.95
SPG	0.7	1	0.39
BMG	2	4	0.76
BPG	24	1	0.0000
MPG	109	4	0.0000
SBPG	4	1	0.03
BMPG	25	4	0.0001

Andere effecten niet significant N = 14101

Tabel 7. Exploratie van de kruistabel.

Model	LRχ^2	d.f.	prob.	AIC
(LSBMP) (MG) (BG) (SG) (LG)	219	110	0.00	19
(LSBMP) (MPG) (PG) (MG) (BG) (SG) (LG)	126	106	0.08	-86

N = 14132

Tabel 8. Fit van twee logitmodellen met "gordeldragen" als afhankelijke variabele.

	d.f.	fit	prob.
Goodness of fit χ^2	188	106	0.000
Hosmertoets	18	8	0.022
Browntoets	14	2	0.001

Tabel 9. Fit van stapsgewijze logistische regressie met "gordeldragen" als afhankelijke variabele.

Locatie		Mannen			Vrouwen		
		<25	25-50	>50	<25	25-50	>50
Friesland	meetgolf 1	48,2	53,3	61,0	60,4	65,1	72,0
buiten de bebouwde kom	meetgolf 2	62,6	67,2	73,8	73,3	77,1	82,2
	meetgolf 3	74,6	78,2	83,1	82,8	85,5	89,0
	meetgolf 4	64,7	69,1	75,5	75,0	78,6	83,4
	meetgolf 5	71,1	75,1	80,6	80,1	83,2	87,2
Friesland	meetgolf 1	33,4	38,0	45,7	45,1	50,1	58,0
binnen de bebouwde kom	meetgolf 2	47,4	52,4	60,2	60,0	64,4	71,3
	meetgolf 3	61,2	65,8	72,6	72,1	76,0	81,3
	meetgolf 4	49,6	54,6	62,3	61,7	66,4	73,0
	meetgolf 5	57,0	61,8	69,0	68,5	72,6	78,5
West-Friesland	meetgolf 1	49,3	54,3	62,0	61,4	66,1	72,8
buiten de bebouwde kom	meetgolf 2	51,1	56,1	63,7	63,1	67,7	74,2
	meetgolf 3	53,2	58,2	65,6	65,0	69,5	75,8
	meetgolf 4	52,8	57,7	65,2	64,6	69,1	75,5
	meetgolf 5	51,0	56,0	63,6	63,0	67,6	74,1
West-Friesland	meetgolf 1	34,3	39,0	46,8	46,1	51,2	59,0
binnen de bebouwde kom	meetgolf 2	36,0	40,8	48,6	48,0	53,0	60,8
	meetgolf 3	37,9	42,8	50,6	50,0	55,0	62,7
	meetgolf 4	37,5	42,3	50,2	49,6	54,6	62,3
	meetgolf 5	35,8	40,6	48,4	47,8	52,8	60,6

Tabel 10. Voorspelde percentages gordeldragen volgens het logistisch regressiemodel (LG) (SG) (BG) (MPG) (LSBMP).

Effect	χ^2	d.f.	prob.
LR	1.15	2	0.563
SR	13.8	1	0.000
BR	3.8	1	0.052
MR	3.1	4	0.508
GR	375.8	1	0.000
PR	0.0	1	0.921
LSR	1.3	2	0.531
LBR	0.1	2	0.937
LMR	17.8	8	0.023
LGR	1.1	2	0.576
LPR	0.1	2	0.972
SBR	1.0	1	0.345
SMR	5.1	4	0.275
SGR	1.2	1	0.267
SPR	5.6	1	0.018
BMR	6.4	4	0.174
BGR	0.2	1	0.701
BPR	0.7	1	0.421
MGR	5.9	4	0.207
MPR	4.5	4	0.345
GPR	0.3	1	0.606

Volgende effecten niet vermeld (zie tekst)

Tabel 11. Exploratie van selectieve respons op de enquête.

	Respons		Non-respons		Totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Gordeldragers:						
mannen	3450	57,1	2589	42,9	6039	100
vrouwen	1112	51,0	1070	49,0	2182	100
Niet-gordeldragers:						
mannen	1492	32,6	3085	67,4	4577	100
vrouwen	337	29,5	804	70,5	1141	100
Totaal	6391	45,9	7548	54,1	13939	100

Tabel 12. Respons op de schriftelijke enquête, uitgesplitst naar sexe en gordeldragen bij de observatie.

Vect1D1	(+)	men is op de hoogte van de campagne
Vect1D2	(+)	er wordt te weinig gedaan voor gordelgebruik
Vect2D1	(+)	men beweert de gordel minder vaak te gebruiken
Vect2D2		"difficulty factor"
Vect3D1	(+)	men is positief over wet, toezicht en voorlichting en het nut
Vect3D2	(+)	men is positief over voorlichting, maar niet over toezicht

Tabel 13. Korte beschrijving van de onafhankelijke variabelen.

Variabele	Vect1D1	Vect1D2	Vect2D1	Vect2D2	Vect3D1	Vect3D2
Vect1D1	1.0000	-0.0076	0.0356	-0.0098	-0.0755	0.0407
Vect1D2	-0.0076	1.0000	-0.3148	0.0629	0.5226	0.0049
Vect2D1	0.0356	-0.3148	1.0000	-0.1519	-0.5137	-0.1229
Vect2D2	-0.0098	0.0629	-0.1519	1.0000	0.1127	0.0126
Vect3D1	-0.0755	0.5226	-0.5137	0.1127	1.0000	0.0133
Vect3D2	0.0407	0.0049	-0.1229	0.0126	0.0133	1.0000

Tabel 14. Correlaties tussen de onafhankelijke variabelen.

	Friesland		Rest van Nederland	
	Auto	(Brom)fiets	Auto	(Brom)fiets
1981-1982	86%	112%	99%	106%
1982-1983	105%	99%	102%	111%
1983-1984*	100%	100%	100%	100%
1984-1985	92%	83%	93%	92%

* 1983-1984 is het basisjaar, lopend van het vierde kwartaal 1983 t/m het derde kwartaal 1984. Ruwe aantallen voor dat jaar zijn resp. 377, 304, 6557 en 7101.

Tabel 15. Index van overleden of in een ziekenhuis opgenomen gewonde automobilisten en (brom)fietsers voor Friesland en de Rest van Nederland.

Media	Toezicht	Voorlichting
Radio, TV	7%	11%
Krant	20%	13%
Folders-posters	2%	5%
Krant en folders-posters	2%	3%
Radio, TV en folders-posters	1%	4%
Radio, TV en krant	14%	20%
Radio, TV, krant en folders-posters	3%	9%
Anders	3%	8%
N.v.t.	46%	25%
Ontbreekt	4%	3%
	100%	100%

Tabel 16. Langs welke weg men zegt op de hoogte te zijn over activiteiten van toezicht en voorlichting tijdens de derde meetgolf gordelgebruik in Friesland.

BIJLAGEN 1 T/M 4

ONDERZOEK
AUTOGORDELS 1984-1985
OBSERVATIES
SEPTEMBER 1984

NAAM:..... .....
BEGINTIJD:.....

WELK TYPE AUTOGORDEL HEEFT U IN UW AUTO?

								GEBRUIK AUTOGORDEL			HOE VAAK DRAAGT U UW AUTOGORDEL?					GE-SLACHT		LEEFTIJD				
	Provincie	Bebouwde kom	Dag	Meetperiode	Locatie	Meting 1/2	Volgnummer	Ja	Nee	Geen gordel	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Altijd	Man	Vrouw	< 25 jaar	25 - 50 jaar	> 50 jaar	Vragenlijst	Doublures
WEERSGESTELDHEID	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
Droog = 1	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
Neerslag = 2	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
Mist = 3	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
R. DOET GORDEL OM	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
BIJ NADEREN VAN	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
LOCATIE (volg-	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
nummers noteren)	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
BIJZONDERHEDEN	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3	x	
(volgnummers	2	1	4	4	30	2		1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	1	2	3		
noteren)																						

VRAGENLIJST AUTOGORDELS

Meting oktober 1984

Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek
Rijksuniversiteit te Leiden
Middelstegracht 4
2312 TW Leiden
071 - 148333 tst. 6427

In opdracht van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, hebben we op een aantal kruispunten automobilisten gevraagd hoe vaak zij hun autogordel dragen. Voor het onderzoek is het echter van groot belang dat we nog iets meer over de automobilisten zelf te weten komen. We vragen u daaraan uw medewerking te verlenen. Wilt u zo vriendelijk zijn om deze vragenlijst in te vullen en in de bijgevoegde antwoordenvelop aan ons terug te sturen? U hoeft geen postzegels te plakken.

U kunt uw antwoorden geven door bij de vragen telkens het hokje aan te kruisen dat bij het antwoord van uw keuze staat.

1. Hoe vaak bestuurt u een personenauto voor woon/werk verkeer?

   1 ☐ DAGELIJKS
   2 ☐ ENKELE MALEN PER WEEK
   3 ☐ ENKELE MALEN PER MAAND
   4 ☐ ENKELE MALEN PER JAAR
   5 ☐ MINDER VAAK, NOOIT

2. Hoe vaak bestuurt u een personenauto voor zakelijke ritten?

   1 ☐ DAGELIJKS
   2 ☐ ENKELE MALEN PER WEEK
   3 ☐ ENKELE MALEN PER MAAND
   4 ☐ ENKELE MALEN PER JAAR
   5 ☐ MINDER VAAK, NOOIT

3. Hoe vaak bestuurt u een personenauto voor privé-ritten?

   1 ☐ DAGELIJKS
   2 ☐ ENKELE MALEN PER WEEK
   3 ☐ ENKELE MALEN PER MAAND
   4 ☐ ENKELE MALEN PER JAAR
   5 ☐ MINDER VAAK, NOOIT

4. Hoeveel kilometer heeft u bij benadering het afgelopen jaar een personenauto bestuurd?

   1 ☐ MINDER DAN 2500 KM
   2 ☐ 2500-5000 KM
   3 ☐ 5000-7500 KM
   4 ☐ 7500-10.000 KM
   5 ☐ 10.000-12.500 KM
   6 ☐ 12.500-15.000 KM
   7 ☐ 15.000-17.500 KM
   8 ☐ 17.500-20.000 KM
   9 ☐ 20.000-22.500 KM
   10 ☐ MEER DAN 22.500 KM

5. Hoe vaak droeg u een autogordel bij uw laatste tien ritten als bestuurder?

   10 ☐ 10 KEER
   9 ☐ 9 KEER
   8 ☐ 8 KEER
   7 ☐ 7 KEER
   6 ☐ 6 KEER
   5 ☐ 5 KEER
   4 ☐ 4 KEER
   3 ☐ 3 KEER
   2 ☐ 2 KEER
   1 ☐ 1 KEER
   0 ☐ NOOIT

6. Draagt u, vergeleken met een maand geleden, uw autogordel vaker of minder vaak?

   1 ☐ VAKER
   2 ☐ EVEN VAAK
   3 ☐ MINDER VAAK

7. Ik draag mijn autogordel:	NOOIT 1	ZELDEN 2	SOMS 3	VAAK 4	ALTIJD 5	N.V.T. 6
a. binnen de bebouwde kom..	☐	☐	☐	☐	☐	☐
b. bij lange ritten.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
c. als ik passagiers heb.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d. als ik naar mijn werk ga..	☐	☐	☐	☐	☐	☐
e. als ik voor mijn werk op weg ben.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
f. bij privé-ritten.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
g. bij korte ritten.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
h. als het slecht weer is.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
i. buiten de bebouwde kom..	☐	☐	☐	☐	☐	☐
j. als het donker is.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
k. op onbekende routes.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
l. als ik 's avonds op stap ga.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
m. als ik langs het water rij..	☐	☐	☐	☐	☐	☐
n. als ik haast heb.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐
o. op de autosnelweg.....	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Heeft u vraag 7a t/m 7o steeds met 'nooit' beantwoord, dan kunt u vraag 8 overslaan.

8. Als ik mijn autogordel draag, dan is dat vooral:	ZEER MEE EENS 1	EEN BEETJE MEE EENS 2	MEE EENS NOCH ONEENS 3	EEN BEETJE MEE ONEENS 4	ZEER MEE ONEENS 5
a. omdat er gevaar is voor een botsing.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. omdat ik beschermd word bij een botsing.....	☐	☐	☐	☐	☐
c. omdat het een kleine moeite is.....	☐	☐	☐	☐	☐
d. omdat het verplicht is.....	☐	☐	☐	☐	☐
e. omdat ik geen last wil met de politie.....	☐	☐	☐	☐	☐
f. omdat ik er een gewoonte van gemaakt heb.....	☐	☐	☐	☐	☐
g. op aandringen van bekenden.....	☐	☐	☐	☐	☐

Heeft u vraag 7a t/m 7o steeds met 'altijd' beantwoord, wilt u dan doorgaan met vraag 12.

9. Als ik geen autogordel draag, is dat vooral omdat:	ZEER MEE EENS 1	EEN BEETJE MEE EENS 2	MEE EENS NOCH ONEENS 3	EEN BEETJE MEE ONEENS 4	ZEER MEE ONEENS 5
a. er toch geen ongeluk gebeurt.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. een autogordel toch niet helpt bij een botsing.....	☐	☐	☐	☐	☐
c. ook zonder autogordel de gevolgen van een botsing wel meevallen.....	☐	☐	☐	☐	☐
d. ik het te lastig vind.....	☐	☐	☐	☐	☐
e. de politie er toch niet op let.....	☐	☐	☐	☐	☐
f. er toch niemand iets van zegt.....	☐	☐	☐	☐	☐
g. ik het vergeet.....	☐	☐	☐	☐	☐
10. Eigenlijk zou ik vaker een autogordel moeten dragen...	☐	☐	☐	☐	☐
11. Ik zou vaker een autogordel dragen als:					
a. de kans op een botsing groter was.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. de gevolgen van een botsing ernstiger waren.....	☐	☐	☐	☐	☐
c. als een autogordel beter zou helpen.....	☐	☐	☐	☐	☐
d. als het dragen niet zo hinderlijk was.....	☐	☐	☐	☐	☐
e. als de politie vaker zou controleren.....	☐	☐	☐	☐	☐
f. als de boete voor het niet dragen hoger was.....	☐	☐	☐	☐	☐
g. als ik er vaker aan zou denken.....	☐	☐	☐	☐	☐
h. als de verzekering minder schade zou vergoeden zonder autogordel.....	☐	☐	☐	☐	☐
i. als anderen er meer op zouden aandringen.....	☐	☐	☐	☐	☐

	ZEER MEE EENS 1	EEN BEETJE MEE EENS 2	MEE EENS NOCH ONEENS 3	EEN BEETJE MEE ONEENS 4	ZEER MEE ONEENS 5
12. a. het is goed dat het dragen van een autogordel verplicht is.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. of iemand wel of niet een autogordel draagt, moet hij of zij zelf weten.....	☐	☐	☐	☐	☐
13. a. de politie heeft wel belangrijker dingen te doen dan te controleren op het dragen van autogordels.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. het is een goede zaak als de politie controleert of automobilisten hun autogordel dragen.....	☐	☐	☐	☐	☐
14. a. als de politie een bekeuring geeft aan iemand die geen autogordel draagt, dan is dat kinderachtig...	☐	☐	☐	☐	☐
b. het is een goede zaak als de politie bekeuringen uitdeelt aan automobilisten die hun autogordel niet dragen.....	☐	☐	☐	☐	☐
15. a. het is goed dat er voorlichting gegeven wordt over het dragen van autogordels.....	☐	☐	☐	☐	☐
b. voorlichting over autogordels is weggegooid geld.....	☐	☐	☐	☐	☐

	VEEL MEER 1	IETS MEER 2	EVEN VEEL 3	IETS MINDER 4	VEEL MINDER 5
16. a. Denkt u dat er, omdat het dragen van een autogordel verplicht is, minder of meer verkeersslachtoffers zijn?....	☐	☐	☐	☐	☐
b. Denkt u dat, omdat het verplicht is, minder of meer automobilisten een autogordel dragen?.....	☐	☐	☐	☐	☐

17. Denkt u dat, omdat het dragen van een autogordel verplicht is, het verkeer veiliger of onveiliger geworden is?

1 ☐ VEEL VEILIGER
2 ☐ IETS VEILIGER
3 ☐ EVEN VEILIG
4 ☐ IETS ONVEILIGER
5 ☐ VEEL ONVEILIGER

18. Heeft u weleens gemerkt dat de politie controleert op het dragen van autogordels?

1 ☐ NEE ⟶ wilt u doorgaan met vraag 22?
2 ☐ JA

19. Bent u zelf wel eens gecontroleerd op het dragen van een autogordel?

1 ☐ NEE ⟶ wilt u doorgaan met vraag 22?
2 ☐ JA

20. Droeg u toen een autogordel?

1 ☐ JA ⟶ wilt u doorgaan met vraag 22?
2 ☐ NEE

21. Wat was het gevolg?

1 ☐ EEN BEKEURING
2 ☐ EEN WAARSCHUWING
3 ☐ ANDERS, namelijk:.....

22. Hoe groot denkt u dat de kans is om gecontroleerd te worden op het dragen van een autogordel als u een auto bestuurt?

1 ☐ 1 op 1
2 ☐ 1 op 10
3 ☐ 1 op 100
4 ☐ 1 op 1000
5 ☐ 1 op 10.000
6 ☐ 1 op 100.000
7 ☐ 1 op 1.000.000

23. Is die kans volgens u de afgelopen maand groter of kleiner geworden?

1 ☐ GROTER
2 ☐ GELIJK
3 ☐ KLEINER

24. Als bij controle zou blijken dat u geen autogordel draagt, hoe groot is volgens u de kans dat de politie u daarvoor een bekeuring geeft?

1 ☐ 1 op 1
2 ☐ 1 op 10
3 ☐ 1 op 100
4 ☐ 1 op 1000
5 ☐ 1 op 10.000
6 ☐ 1 op 100.000
7 ☐ 1 op 1.000.000

25. Is die kans volgens u de afgelopen maand groter of kleiner geworden?

1 ☐ GROTER
2 ☐ GELIJK
3 ☐ KLEINER

26. Hoeveel mensen kent u die in de afgelopen maand door de politie zijn gecontroleerd op het dragen van een autogordel?

.... MENSEN

27. Hoeveel mensen kent u die in de afgelopen maand zijn bekeurd omdat zij geen autogordel droegen?

.... MENSEN

28. Heeft u in de afgelopen maand iets gelezen, gehoord of gezien over het nut van autogordels?

1 ☐ NEE ⟶ wilt u doorgaan met vraag 30?
2 ☐ JA

29. Op welke manier? U mag meer dan één antwoord aankruisen.

1 ☐ IN DE KRANT
2 ☐ OP RADIO OF TV
3 ☐ IN FOLDER OF OP POSTER
4 ☐ ANDERS, namelijk:.....

30. Heeft u in de afgelopen maand iets gelezen, gehoord of gezien over het nut van politietoezicht op het dragen van autogordels?

1 ☐ NEE ⟶ wilt u doorgaan met vraag 32?
2 ☐ JA

31. Op welke manier? U mag meer dan één antwoord aankruisen.

1 ☐ IN DE KRANT
2 ☐ OP RADIO OF TV
3 ☐ IN FOLDER OF OP POSTER
4 ☐ ANDERS, namelijk:.....

32. Wat vindt u van de aandacht die aan autogordels wordt besteed?

1 ☐ OVERDREVEN VEEL
2 ☐ VEEL
3 ☐ PRECIES GENOEG
4 ☐ WEINIG
5 ☐ VEEL TE WEINIG

33. Wordt er volgens u, vergeleken met een maand geleden, meer of minder aandacht aan autogordels besteed?

1 ☐ MEER
2 ☐ EVEN VEEL
3 ☐ MINDER

34. Wat vindt u van de voorlichting over autogordels?

1 ☐ OVERDREVEN VEEL
2 ☐ VEEL
3 ☐ PRECIES GENOEG
4 ☐ WEINIG
5 ☐ VEEL TE WEINIG

35. Wordt er volgens u, vergeleken met een maand geleden, meer of minder voorlichting over autogordels gegeven?

1 ☐ MEER
2 ☐ EVEN VEEL
3 ☐ MINDER

36. Wat vindt u van het politietoezicht op het gebruik van autogordels?

1 ☐ OVERDREVEN VEEL
2 ☐ VEEL
3 ☐ PRECIES GENOEG
4 ☐ WEINIG
5 ☐ VEEL TE WEINIG

37. Is er volgens u, vergeleken met een maand geleden, meer of minder politietoezicht op het dragen van autogordels?

1 ☐ MEER
2 ☐ EVEN VEEL
3 ☐ MINDER

38. Heeft u de laatste maand met bekenden gesproken over het onderwerp autogordels?

1 ☐ JA
2 ☐ NEE

Tot slot nog enige algemene vragen die voor dit onderzoek van belang zijn.

39. In welke gemeente woont u?

.....

40. In welke provincie woont u?

.....

41. In welk jaar bent u geboren?

19..

42. Bent u een man of een vrouw?

1 ☐ MAN
2 ☐ VROUW

43. Welke is uw burgerlijke staat?

1 ☐ GEHUWD
2 ☐ GESCHEIDEN
3 ☐ WEDUWE/WEDUWNAAR
4 ☐ ALTIJD ONGEHUWD GEWEEST

44. Welke omschrijving past het best bij het beroep dat u uitoefent (of dat u uitgeoefend heeft)?

1 ☐ GEEN BEROEP
2 ☐ ONGESCHOOLDE ARBEID
3 ☐ GESCHOOLDE ARBEID
4 ☐ LAGER EMPLOYÉ
5 ☐ KLEINE ZELFSTANDIGE
6 ☐ MIDDELBAAR EMPLOYÉ
7 ☐ HOGER BEROEP
8 ☐ HUISHOUDELIJK WERK

45. Welke scholen en opleidingen heeft u voltooid? Wilt u in het antwoord dat u aankruist, indien nodig, de opleiding die u heeft gevolgd erbij schrijven?

1 ☐ LAGER ONDERWIJS, BASISONDERWIJS

2 ☐ VGLO (voortgezet lager onderwijs),
LAVO (lager algemeen vormend onderwijs)

3 ☐ LBO (lager beroepsonderwijs)
Namelijk:.....

4 ☐ ULO, MULO, MAVO, 3-jarige HBS.

5 ☐ MBO (middelbaar beroepsonderwijs)
Namelijk:.....

6 ☐ VHMO (voorbereidend hoger en middelbaar onderwijs; omvat: 5-jarige HBS, MMS, gymnasium, lyceum, atheneum, HAVO)

Namelijk:.....

7 ☐ HBO (hoger beroepsonderwijs)
Namelijk:.....

8 ☐ UNIVERSITEIT, HOGESCHOOL
Namelijk:.....

9 ☐ ANDERS,
Namelijk:.....

U heeft een aantal vragen beantwoord over het dragen van autogordels. Misschien wilt u echter nog iets opmerken dat niet in de vragen aan bod kwam. Wilt u die opmerkingen hieronder opschrijven?

De achtergrond van deze enquête

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is een onafhankelijk instituut dat onderzoek doet op het gebied van de verkeersveiligheid. De resultaten daarvan worden vooral gebruikt door overheden ter ondersteuning en voorbereiding van het beleid op het gebied van de verkeersveiligheid.

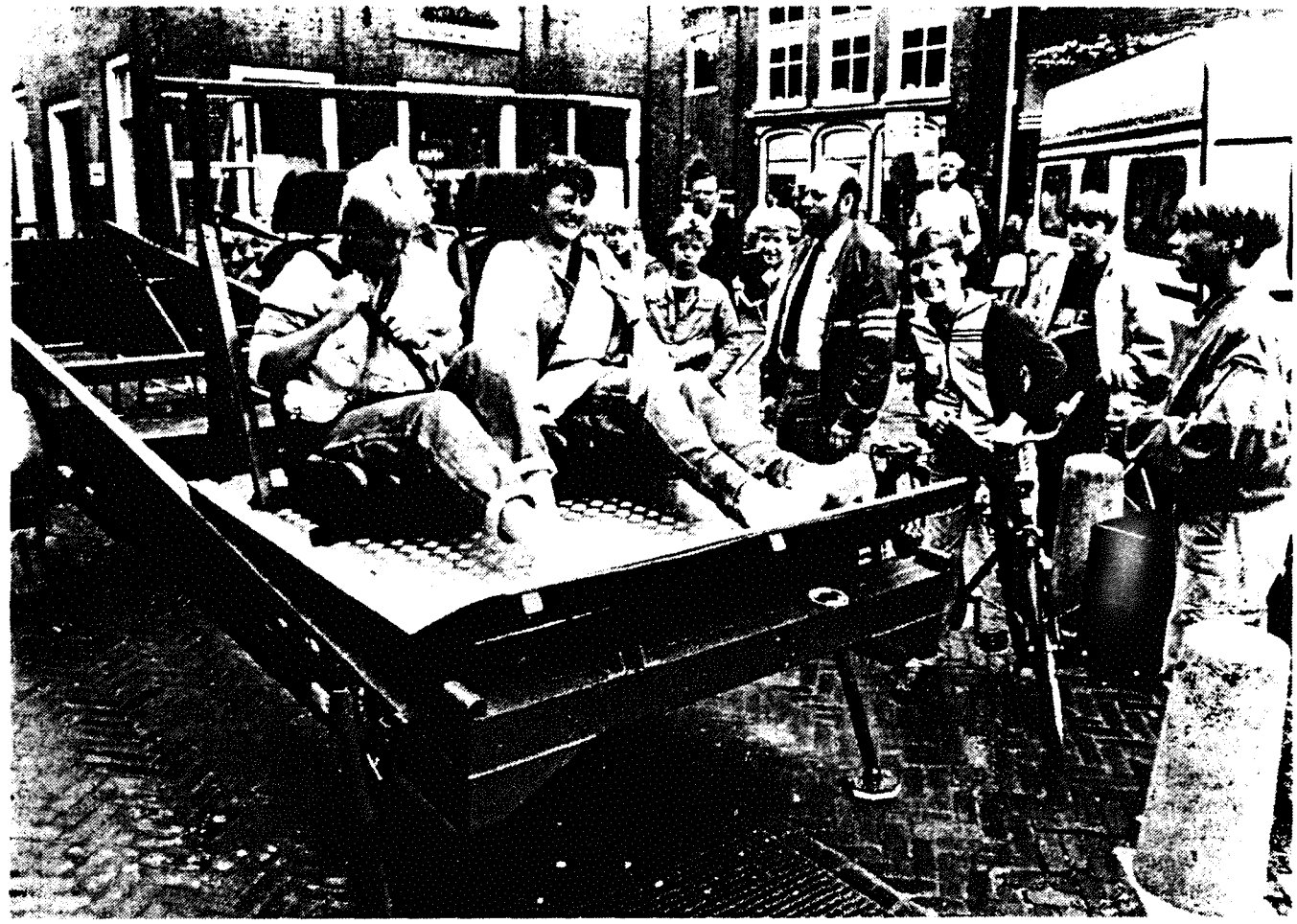
Enquêtes vormen een onmisbaar onderdeel van dergelijk onderzoek. Hiermee kan bijvoorbeeld worden nagegaan wat de effecten zijn van bepaalde maatregelen en kan de richting voor verder onderzoek en maatregelen worden bepaald.

U heeft zojuist meegewerkt aan een SWOV-enquête, waarvoor onze hartelijke dank. De verzamelde gegevens worden anoniem verwerkt.

Wilt u meer weten over de SWOV, dan kunt u contact opnemen met:

SWOV, Afd. VWR
Postbus 170, 2260 AD Leidschendam
Telefoon 070 - 20 93 23

ENIGE VOORBEELDEN VAN PUBLICITEIT ROND DE AUTOGORDELCAMPAGNE IN FRIESLAND



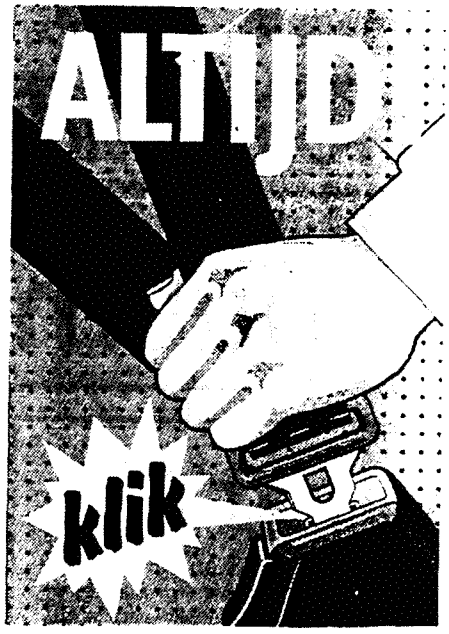
Bij de foto: De Dokkumers konden afgelopen zaterdag kennis maken met de actie om het gebruik van autogordels te bevorderen. Achter de Waag stond een bots-simulator opgesteld, waarin het publiek aan den lijve kon ondervinden dat de klap, zelfs bij een lage snelheid van tien kilometer per uur, nog behoorlijk aankomt.

'Altijd! klik' thema aktie veiligheidsriemen vast

'Altijd! klik' is het thema van de aktie om het gebruik van de veiligheidsriemen door automobilisten te bevorderen. De aktie die landelijk wordt gehouden, gaat zaterdag 1 september van start. Op verschillende plaatsen in ons land zal het publiek kennis kunnen maken met de aktie en lijfelijk kunnen ondervinden wat de verschillen zijn bij een botsing met en zonder het dragen van veiligheidsriemen. Daartoe zijn botssimulators beschikbaar gesteld. In Dokkum kan het publiek zaterdag direkt al kennismaken met de aktie. Op de Grote Breedstraat achter de Waag zal een tweepersoons botssimulator worden opgesteld, die beschikbaar werd gesteld door de Deutscher Verkehrssicherheits Radt.

Het gebeuren in Dokkum wordt georganiseerd door Rijkspolitie in samenwerking met de plaatselijke afdeling Veilig Verkeer Nederland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in Friesland. Het publiek kan van 's morgens negen tot 's middags vijf uur gebruik maken van de botssimulator. Ook is er een mobiel informatiecentrum aanwezig, waar men ondermeer voorlichting kan krijgen over het gebruik en het nut van veiligheidsgordels.
In het kader van de aktie, zal de politie landelijk een verscherpt toezicht gaan houden op het gebruik van de veiligheidsriemen. Dit toezicht zal gedurende de maanden september een preventief karakter dragen, maar met ingang van 1 oktober zal de politie bij het niet naleven van deze wettelijke bepaling, verbaliserend optreden.

Bij de foto:
Om de aktie 'Altijd! klik' te ondersteunen werden posters met deze afbeelding uitgegeven.



De proefauto, net voor de 'vrije' val vanaf tien meter hoogte. De klap, die volgde, heeft eenzelfde klap tot gevolg als een botsing bij vijftig kilometer snelheid.

Actie voor dragen van autogordels van start

LEEUWARDDEN - Omdat steed meer mensen geen autogordel dragen, zette Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met de Friese politiekorpsen de campagne 'Contact aan, gordel om' op touw. Gedeputeerde K. Dankert gaf gistermorgen op het Zaailand te Leeuwarden hiertoe het startsein. Hij liet een aan een Pax-kraan bevestigde auto vallen. Omstanders mochten later in een botssimulator – uiteraard met autogordel – de klap bij een botsing nog eens voelen.

Hoewel de actie van Veilig Verkeer Nederland landelijk is, werkt deze organisatie alleen in Friesland samen met de politie. In de maanden september en oktober controleert de politie op de Friese wegen intensief naar het gebruik van autogordels. Blijft het de eerste maand bij waarschuwingen, in oktober gaat de politie ook werkelijk bekeuren.

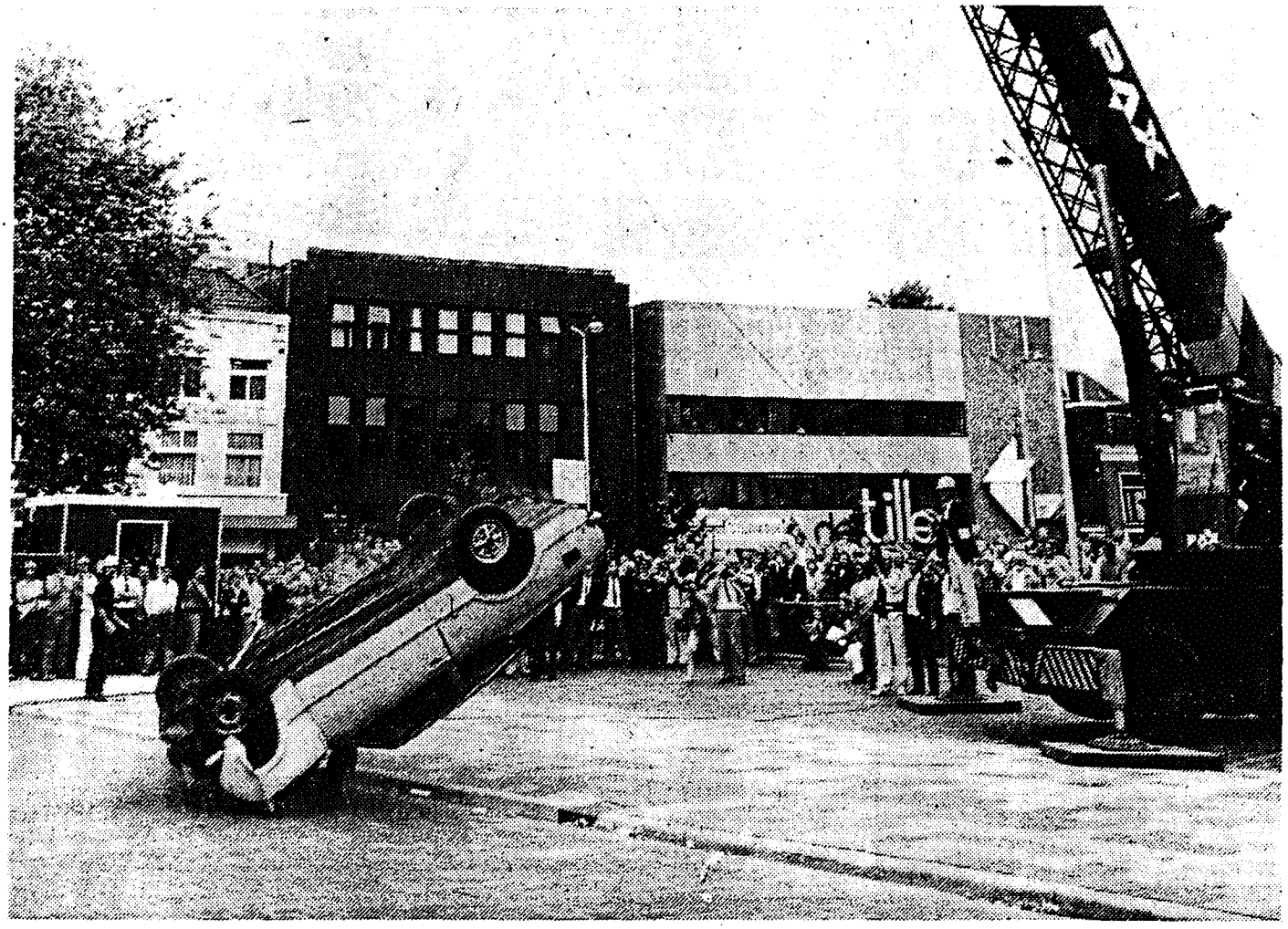
Hoofd-inspecteur J. Cnossen, korpschef van de gemeentepolitie in Tietjerksteradeel, gaf een toelichting op de provinciale actie. Hij wees erop dat er ongelukken zullen blijven bestaan, maar dat de gevolgen ervan voorkomen moeten worden, vooral als het gaat om menselijk leed. Het dragen van autogordels is één prefentief middel. De politie neemt de campagne erg serieus: „Gemiddeld wordt één uur van de dagtaak besteed aan deze actie."

Uit een onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is gebleken dat steeds minder mensen autogordels dragen: van 73 procent van de bestuurders in 1980 tot 65 procent in 1983. In die periode is de kwaliteit van de gordels echter wel verbeterd.

De intensieve actie in Friesland kon worden opgezet dank zij het vijf jaar geleden begonnen Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. Onder deze paraplu én voor de actie 'Contact aan, gordel om' vonden elkaar: gemeente- en Rijkspolitie in Friesland, VVN, de ANWB, de rijschoolwereld, de Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de SWOV.

De botssimulator wordt vanaf september ook nog ingezet in achtereenvolgens Harlingen, Dokkum, Damwoude, Surhuisterveen, Delfstrahuizen en Echtenerbrug, Heerenveen, Sneek, Wolvega, Joure, Bolsward en Oosterwolde.

Fries Dagblad 1/9/84



Met een forse klap komt de auto uit de lucht vallen. Daarmee is de grote autogordel-actie begonnen.

Nonchalance en onwetendheid te lijf

Friese actie moet gebruik autogordels sterk doen toenemen

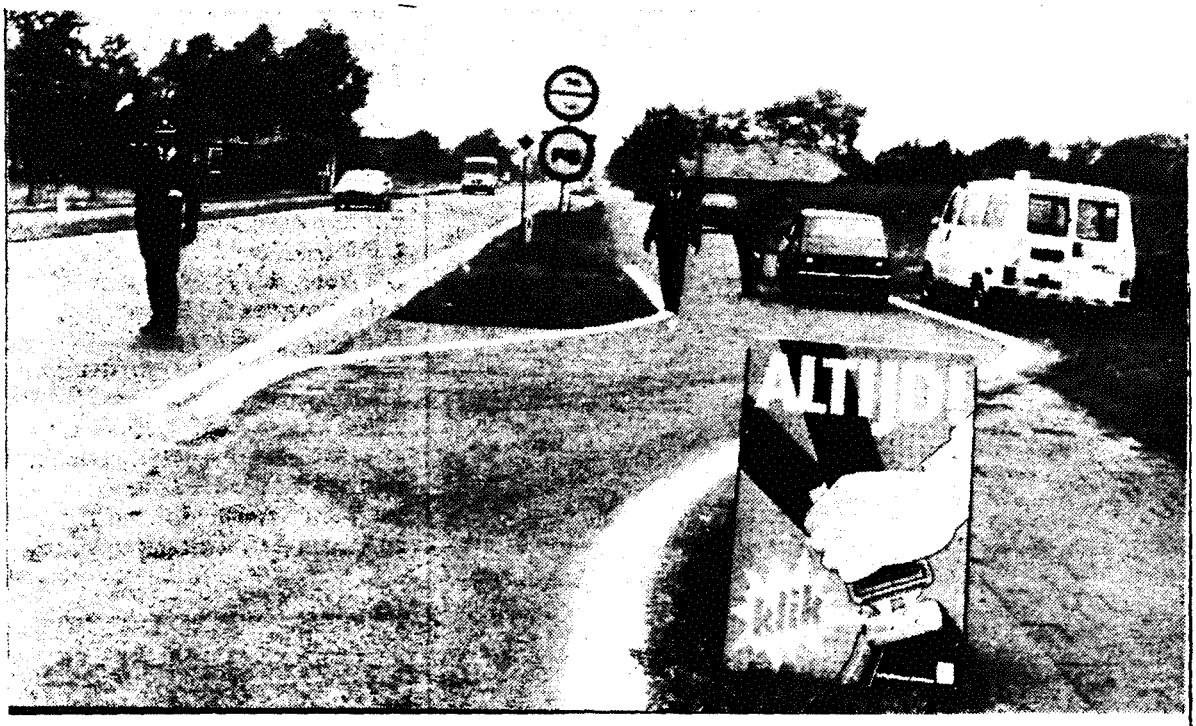
In kader actie politie:

Publiek mag morgen in botssimulator plaats nemen

LEEUWARDEN - Gedeputeerde Klaas Dankert laat morgenochtend elf uur op het pleintje achter de Mercuriusfontein te Leeuwarden een auto van tien meter hoogte uit een takel vallen. Het resultaat daarvan is te vergelijken met een botsing van een voertuig, dat 50 km per uur rijdt, met een stilstaand voorwerp. Deze handeling luidt de „actie veiligheidsgordels" in, die rijks- en gemeentepolitie in Friesland samen met het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid gaat houden. Voor het publiek is interessant, dat men nog een paar oude auto's laat aanrukken, zodat de handeling nog enkele keren herhaald kan worden. Voorts kan men een ritje maken in de botssimulator van de ANWB en de Duitse tweezitter bekijken, waarin een stoel van gordels is voorzien. Tot twaalf uur blijft men op het pleintje.

Botssimulator komt 22 september naar Wolvega

Actie politie en VVN voor dragen autogordel



● *Dinsdagmorgen hield de politie op de Steenwijkerweg in De Blesse automobilisten aan om hen te wijzen op het belang van het dragen van de autogordel.*

WOLVEGA – **Aan de landelijke actie van Veilig Verkeer Nederland voor het dragen van de autogordel (de actie „Klik") werkt ook de gemeentepolitie van Weststellingwerf mee. Op verschillende plaatsen in de gemeente, o.a. in Noordwolde, De Blesse, Steggerda en Blesdijke, werden automobilisten aangehouden. Zij ontvingen van de politie een brochure en bij het niet dragen van de gordel kregen zij bovendien een waarschuwing.**

Het blijft echter niet bij deze vriendelijke terechtwijzing. Volgende maand zullen automobilisten, die de gordel niet dragen, bekeurd worden. Dat kost de bestuurder *f* 35,–. Eenzelfde boete krijgt de voorin zittende passagier als deze de gordel niet draagt. In dat geval wordt de bekeuring voor de bestuurder zelfs met *f* 15,– verhoogd.

Uit proeven is gebleken dat één op de drie automobilisten de gordel niet draagt buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde kom is dat één op twee, terwijl juist binnen de bebouwde kom regelmatig ongevallen voorkomen, waarbij het dragen van de gordels heel wat letsels had kunnen voorkomen. Veilig Verkeer Nederland meldt dat een door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid gemaakte berekening uitwijst, dat wie de autogordels gebruikt, zijn overlevingskansen bij een ongeluk met 60 tot 70 procent vergroot. Ook adviseren zij om autogordels achterin de auto te plaatsen. In het kader van de VVN-campagne zal men deze maand een aantal wegaffiches plaatsen, stickers uitdelen, raambiljetten ophangen en wandkranten verspreiden. Men wil hiermee bereiken, dat de autogordel meer in de belangstelling komt en dat het dragen ervan gestimuleerd wordt. Volgens VVN zou het jaarlijks 200 tot 300 doden besparen en duizenden gewonden.

De automobilist in Weststellingwerf zal zelf kunnen ondervinden wat het wil zeggen, wanneer men een botsing krijgt, zonder dat de autogordels worden gedragen. In samenwerking met de afdeling Weststellingwerf van VVN komt de ANWB met een botssimulator naar Wolvega op zaterdag 22 september. Deze botssimulator zal worden opgesteld op de braderie, die ter gelegenheid van de feestweek in Wolvega wordt gehouden.

Dat zijn grote misverstanden! Net als het niet hoeven dragen van de gordel tijdens korte ritten. Het dragen van de autogordel verkleint namelijk de kans gewond of bewusteloos te raken en verhoogt daardoor de kans dat u bij uw positieven blijft en dat u juist handelt.

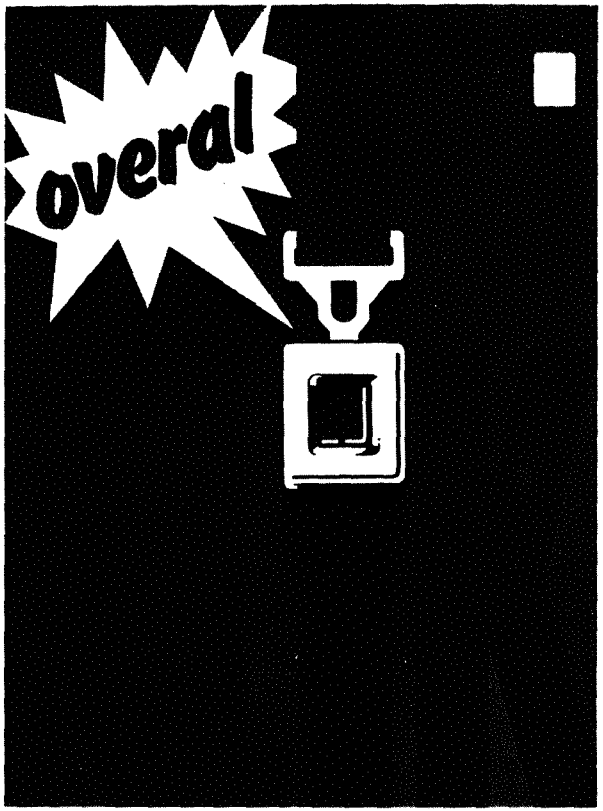
Slechts één categorie kan op medisch advies ontheffing krijgen van het dragen van de autogordel. Wanneer de drager niet in staat is zelf de gordel te bedienen of wanneer het lichaam absoluut ongeschikt is voor het omdoen van een autogordel. De ontheffing moet worden aangevraagd bij de Commissie Ontheffing Draagplicht Autogordels bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

We kunnen er verder erg kort over zijn. Autogordels moeten door de bestuurder en de voorin zittende passagier worden gedragen.

Rijks- en gemeentepolitie kunnen u verbaliseren, als u de gordel niet draagt. Maar ook verzekeringsmaatschappijen kunnen u aanspreken, als blijkt dat u bij een ongeval de autogordel niet droeg. En dat is dubbel ongeluk hebben.

En het zal de veiligheid van de achterin zittende kinderen en volwassenen nog meer ten goede komen als ook daar autogordels worden gedragen.

Dus: contact aan, gordel om.



CONTACT AAN, GORDEL OM

Deze brochure kwam tot stand in samenwerking met:
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland
District Leeuwarden van het korps Rijkspolitie
Alle gemeentelijke politiekorpsen in de provincie Friesland
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Veilig Verkeer Nederland
Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Uitgave:
Algemene Inspectie korps Rijkspolitie
Inspectie Voorlichting, Voorburg

Tekst:
Anne P. Geelof
Hoofd Inspectie Voorlichting korps Rijkspolitie

September 1984

Rijks- en gemeentepolitie

FRIESLAND

Contact aan, gordel om

't Zou natuurlijk dè oplossing zijn. Pas de auto kunnen starten en ermee wegrijden, als de inzittenden de autogordels om hebben. Vast en zeker. Misschien zullen er eens zulke auto's komen. Maar de dagelijkse realiteit is nog wel even anders.

De autogordel is, om allerlei redenen, niet geliefd bij autorijdend Nederland. En dus ook niet in Friesland.

Autobestuurders en hun voorin zittende passagiers negeren steeds vaker de verplichting de gordels te gebruiken.

Uit steekproeven, die geregeld worden gehouden door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt, dat één op de drie automobilisten z'n autogordel niet draagt buiten de bebouwde kom. En binnen de bebouwde kom – laten we maar zeggen in het stadsverkeer – heeft één op de twee automobilisten z'n gordel niet om.

ZOU IEDEREEN ALTIJD DE AUTOGORDEL DRAGEN DAN ZOUDEN ER JAARLIJKS ZO'N 300 DODEN EN DUIZENDEN GEWONDEN MINDER TE BETREUREN ZIJN.

Het behoort tot de taak van de politie toezicht te houden op de naleving van de verplichting om autogordels te dragen.
Samenvallend met een voorlichtingscampagne van Veilig Verkeer Nederland, met als doel automobilisten te motiveren hun autogordel te dragen, houden Rijks- en gemeentepolitie in Friesland nu regelmatig gericht toezicht.

Dat toezicht is verdeeld over twee perioden.
De eerste is bedoeld om zoveel mogelijk automobilisten te confronteren met de actieve aandacht van Rijks- en gemeentepolitie in Friesland voor het dragen van de gordel. U krijgt dan nog geen bekeuring als blijkt dat u de autogordel niet draagt.

Maar het blijft natuurlijk niet bij die vrijblijvendheid. Na deze preventieve periode zal de politie verbaliserend gaan optreden. Bij het niet-dragen van de autogordel kost u dat als bestuurder f 35,—. Eenzelfde boete krijgt uw voorin zittende passagier als deze de gordel niet draagt. In dat geval wordt de bekeuring voor de bestuurder met f 15,— verhoogd tot f 50,—.

Al wat overtuigd van het nut van het dragen van

Kleine kans....

Ach, d'r kan mij toch niks gebeuren. Eén van de belangrijkste redenen om de autogordel niet te dragen is dat autobestuurders en hun voorin zittende passagiers de kans op het krijgen van een ongeluk (de kans dus dat je de gordel nodig hebt) zo laag achten dat ze de kans te verwaarlozen vinden.

En inderdaad, de kans dat u net op die ene rit een ongeluk krijgt is verwaarloosbaar klein, vooral tijdens een korte rit.
Maar... het gaat in een heel jaar of in een heel autorijdend leven om ontelbare ritten. Tel die eens bij elkaar op.

Uitgerekend over een periode van bijvoorbeeld 40 jaar autorijden wordt de kans dat u de gordel nodig heeft tastbaar groot. Veel te groot.
Ter illustratie: in 1980 waren er 4.319.000 personenauto's en werden er 12.356 autobestuurders

bij een ongeval gedood of gewond. Dat betekent op elke 1.000 auto's bijna drie dode of gewonde autobestuurders.

En als Rijks- en gemeentepolitie in ons land – en dus ook in Friesland – worden we daar dagelijks mee geconfronteerd.
Nee, geen bloedige verhalen. Maar schrijf voor uzelf eens vijf namen op van familieleden, vrienden, kennissen, buren, collega's of bekenden van wie u weet dat zij dit jaar een auto-ongeluk hebben gehad.
Hoe is het met hen afgelopen? En droegen ze autogordels?

Hoe zit het met uzelf? Als u als automobilist iets overkomt, raakt dat niet alleen u, maar ook uw gezin en uw vrienden. Of vindt u zichzelf een hele goede automobilist? Trouwens, vrijwel elke automobilist vindt van zichzelf dat hij of zij goed rijdt. Maar er zijn altijd niet te beheersen invloeden van buitenaf, waartegen u zich dient te beschermen. Anderen kunnen u in gevaar brengen. En het krijgen van een ongeluk is echt geen uitzonderlijke situatie en komt ook niet alleen in uitzonderlijke situaties voor.
Het gaat vrijwel altijd om gewone, alledaagse situaties waarin soms iets, maar meestal een aantal dingen, opeens misgaat.

De autogordel is een levensredder bij uitstek

Inderdaad: de autogordel is een levensredder bij uitstek. Want wie, voorinzittend, de autogordel draagt vergroot daarmee zijn overlevingskansen bij een ongeval met maar liefst 60 tot 70 procent.

Honderden mensen danken elk jaar opnieuw hun leven aan de autogordel. Het is dus niet zo verwonderlijk dat er, net als in de meeste landen, ook in Nederland – vanaf 1 juni 1975 – een draagplicht is ingesteld voor de bestuurder en de naast hem zittende passagier(s).
Om uiteenlopende redenen wordt de gordel toch steeds minder omgedaan. Sommige mensen vergeten het gewoon, anderen vinden die gordel maar een nutteloze accessoire. En er is een groot aantal automobilisten dat denkt dat er grote risico's zijn verbonden aan het gebruik van de gordel.
De vrees om bij een ongeluk te verdrinken of te verbranden doordat men door een gordel de auto niet