

EVALUATIE BELONINGSACTIE GORDELGEBRUIK IN FRIESLAND

R-89-20

Drs. M.P. Hagenzieker

Leidschendam, 1989

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding

2. Opzet

3. De beloningsactie

4. Uitvoering van de metingen

5. Resultaten

6. Discussie en conclusies

7. Aanbevelingen

Literatuur

Bijlage 1. Berichten van de regionale pers in de provincie Friesland naar aanleiding van de beloningsactie.

Bijlage 2. Resultaten gordeldraagobservaties uitgesplitst naar meetdag, gemeente, locatie, geslacht, bestuurder/voorpassagier.

VOORWOORD

Het geven van een beloning ter bevordering van verkeersveilig gedrag wordt nog weinig toegepast. Het kan een alternatief zijn voor andere maatregelen om het gedrag te beïnvloeden, zoals het bestraffen van ongewenst gedrag. Dit rapport bevat een evaluatieverslag van een kleinschalige beloningsactie om autogordelgebruik te stimuleren, uitgevoerd in december 1988 door Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland in vier plaatsen in de provincie Friesland. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid, Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om het gordelgebruik voor en vlak na de actie te meten, zijn in opdracht van de SWOV door de HTS Leeuwarden observaties verricht. De SWOV heeft de diverse meetlocaties vastgesteld. De auteur dankt de heer A. van Schepen, regionaal consulent VVN in de provincie Friesland, voor de door hem verstrekte informatie omtrent de inhoud en uitvoering van de beloningsactie en voor het verzamelen van kranteberichten over deze actie.

1. INLEIDING

In december 1988 heeft een kleinschalige autogordelactie in de provincie Friesland plaatsgehad, georganiseerd door de afdeling Friesland van Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland (ROF). Een nieuwe actievariant werd aangevend, namelijk het uitreiken van kleine beloningen (banketstaven) aan bestuurders als zij aangetroffen werden met hun autogordel om. Deze beloning werd in de plaatsen Leeuwarden, Sneek, Wolvega en Heerenveen aan automobilisten overhandigd die parkeerterreinen van grote winkelcentra opreden. Daarbij werd ook een begeleidende folder van VVN uitgedeeld. Het uitreiken van deze beloning gebeurde éénmalig, ofwel op een vrijdag of op een zaterdag. Ongeveer een week voorafgaand aan de actie is in de hele provincie Friesland publiciteit aan de te voeren actie gegeven zowel via de "vrije" pers als ook door middel van advertenties van VVN en het ROF in de regionale bladen. Niet bekend werd gemaakt op welke tijdstippen en waar de beloning zou worden uitgereikt.

In tegenstelling tot voorgaande acties was geen sprake van politietoezicht; dit bood de mogelijkheid om te onderzoeken wat de eventuele effecten van een "zuivere" beloningsactie zijn. Op grond van een literatuuronderzoek (zie Hagenzieker, 1988) naar de effecten van dergelijke beloningsacties in de Verenigde Staten kan zelfs bij kleinschalige acties met kleine beloningen al na korte tijd een duidelijk waarneembaar effect verwacht worden. Omdat in Friesland de laatste jaren het gordeldraagpercentage al relatief hoog te noemen was (in vergelijking tot het landelijk draagpercentage en tot de Amerikaanse draagcijfers) was het moeilijk vooraf aan te geven hoe groot de verwachte stijging zou zijn. Uit Amerikaans onderzoek bleek dat ten gevolge van vergelijkbare beloningsacties het draagpercentage verdubbelde. Rekening moet gehouden worden met het feit dat daar toen geen draagplicht gold; toch zijn stijgingen gevonden van bijvoorbeeld 45% voor dergelijke acties tot bijna 90% er na.

Gezien het feit dat beloningsacties momenteel bijzonder in de belangstelling staan, en gezien de veelbelovende resultaten afkomstig uit het buitenland, is het de moeite waard deze actie in Friesland te evalueren. Omdat de invulling van de actie "nieuw" is in vergelijking tot andere beloningsacties in Nederland waarvoor onderzoek loopt (autogordelactie

Defensie, SWOV; autogordelactie Noord-Brabant, Traffic Test), en er geen sprake is van politietoezicht, kan een dergelijke evaluatie nieuwe inzichten verschaffen in de effectiviteit van belonen in deze vorm en omvang, en informatie opleveren voor vervolgacties.

2. OPZET

Er is een kleinschalig evaluatie-onderzoek uitgevoerd. Ongeveer twee weken voor aanvang van de actie - en een week voor de daaraan gekoppelde publiciteit - zijn in de buurt van de desbetreffende parkeerterreinen plus een tweetal andere locaties in de vier plaatsen (3 meetpunten per plaats) observaties verricht; het betrof hierbij het observeren van het dragen van de gordel van de bestuurder en een eventuele voorpassagier. Vlak na de actie (0 tot 8 dagen) zijn deze observaties herhaald op de zelfde meetpunten. De observaties hadden plaats op zaterdagen. Gestreefd werd naar een voldoende groot aantal waarnemingen in voor-, resp. nameting om ook een klein effect te kunnen vaststellen. Als per plaats en per meting 750 waarnemingen beschikbaar zijn, is het mogelijk om een significant effect te constateren als het gordelgebruik van bijvoorbeeld 65 naar 70% zou stijgen.

3. DE BELONINGSACTIE

In de week van 5 tot 10 december 1988 is in een aantal regionale kranten en huis-aan-huisbladen de actie aangekondigd. In die aankondigingen, zowel in de vorm van advertenties als van artikelen, werd de aard van de actie beschreven, namelijk dat het dragen van de autogordel beloond zou worden met een "attentie". Niet bekend werd gemaakt waar, wanneer en waarmee precies beloond zou worden. Na afloop van de actie verscheen een aantal berichten in regionale of lokale bladen waarin verslag werd gedaan van de actie. De diverse berichten zijn opgenomen als Bijlage.

De "attenties" bestonden uit het uitdelen van banketstaven aan bestuurders en voorpassagiers die aangetroffen werden met hun autogordel om. De uitreiking vond plaats bij de opritten van parkeerterreinen bij de supermarkten Nieuwe Weme door medewerkers van Veilig Verkeer Nederland die duidelijk herkenbaar waren (VVN "promotieteams"). Ook ontvingen automobilisten foldermateriaal dat duidelijk maakte dat het een actie betrof om autogordelgebruik te bevorderen. Deze folders werden ook uitgereikt aan automobilisten die hun autogordel niet droegen.

Het uitreiken van de beloningen en folders vond in Leeuwarden plaats op vrijdag 9 december, in Heerenveen op zaterdag 10 december, in Wolvega op vrijdag 16 december en in Sneek op zaterdag 17 december 1988. Op vrijdagen werden de banketstaven uitgedeeld 's middags tussen 13.00 en 17.00 uur en op zaterdagen tussen 11.00 en 17.00 uur. In totaal zijn 2500 banketstaven uitgereikt, waarvan 500 in Leeuwarden, 950 in Heerenveen, 450 in Wolvega en 600 in Sneek.

4. UITVOERING VAN DE METINGEN

Op zaterdag 26 november 1988 hebben voormetingen plaatsgevonden, op zaterdag 17 december 1988 de nametingen (in Sneek was dit de actiedag, zodat niet van een "echte" nameting gesproken kan worden). De observaties werden uitgevoerd door de HTS Leeuwarden door daartoe speciaal geïnstrueerde observatoren. In elke plaats was één meetlocatie gelegen in de buurt van het parkeerterrein van de supermarkt Nieuwe Weme; daarnaast zijn twee andere meetlocaties in de betreffende plaatsen gekozen, in alle gevallen binnen de bebouwde kom. Zoveel mogelijk is gekozen voor meetpunten waar verkeersregelininstallaties aanwezig waren. Slechts in één geval is het niet gelukt een locatie te vinden die aan deze voorwaarde van aanwezigheid van verkeerslichten voldeed (locatie 3 te Wolvega). De observatoren waren geïnstrueerd gordelgebruik van bestuurders en eventuele voorpassagiers te observeren bij "rood licht", dus bij stilstaand verkeer. Als het verkeersaanbod erg laag was, werd ook tijdens "groen licht" -langzaamrijdend verkeer - geobserveerd. Het gordelgebruik werd "geturfd" op een speciaal formulier, waarop tevens werd aangegeven wat het geslacht van de desbetreffende bestuurder of passagier was. De observatoren waren geïnstrueerd alleen het gordelgebruik van inzittenden van personenauto's (dus geen bestelauto's of auto's met een zgn. "grijs" kenteken) te observeren; ook bedrijfsauto's met geblindeerde achterruiten vielen buiten de observaties. Op beide meetdagen werd tussen 10.00 uur en 16.00 uur geobserveerd, per plaats steeds gedurende twee uur per locatie.

5. RESULTATEN

Tabel 1 geeft beknopt de resultaten weer van het geobserveerde gordelgebruik op de twee meetdagen in de vier plaatsen. Het aantal geobserveerde auto's (N) en het percentage inzittenden dat de gordel droeg is in de tabel aangegeven.

Plaats	Meetdag			
	26 november 1988		17 december 1988	
	N	%	N	%
Leeuwarden	1325	69,1	1241	70,0
Sneek	880	52,5	1083	54,5
Wolvega	1762	68,6	1780	66,5
Heerenveen	1516	60,3	1445	58,8
Totaal	5483	63,8	5549	62,9

Tabel 1. Aantallen waarnemingen (N) en percentages gordelgebruik per plaats en meetdag.

Het aantal waarnemingen per plaats bleek voldoende groot - royaal meer dan de eerder genoemde 750 - om ook een relatief kleine verandering in gordelgebruik te kunnen constateren. Als Bijlage 2 zijn uitgebreide tabellen opgenomen. In deze tabellen is onderscheid gemaakt tussen de verschillende plaatsen, meetlocaties, geslacht van de inzittenden en zitplaats (bestuurder of voorpassagier).

Uit Tabel 1 is af te lezen dat in geen van de vier plaatsen (en op geen van de meetlocaties, zie Bijlage 2) een stijging in gordelgebruik is gevonden als voor- en nameting met elkaar worden vergeleken. Enkele marginale verschillen in percentages gordel dragers waren statistisch niet significant (Chi-kwadraat toets). Slechts in één geval werd een significante stijging gevonden: het betreft vrouwelijke bestuurders in Wolvega geobserveerd op locatie 3. Bij de voormeting droeg 72% van hen aldaar de autogordel, bij de nameting bedroeg dit percentage bijna 84. Gezien de overige resultaten is deze stijging niet te verklaren. Geconcludeerd kan worden dat voor alle meetlocaties het gemiddelde percentage gordel dragers gelijk is gebleven.

De tabellen in Bijlage 2 geven te zien dat het geobserveerde gordeldraagpercentage per meetlocatie nog al verschilt. Dit heeft vooral te maken met het type weg waarop geobserveerd werd; in het algemeen geldt dat op plaatsen gelegen in het centrum het gordeldraagpercentage lager is dan op plaatsen gelegen aan de rand van de bebouwde kom. Het verkeersaandeel dat van buiten de plaats afkomstig is zal daar groter zijn; in het algemeen zijn gordeldraagpercentages op locaties buiten de bebouwde kom hoger dan die binnen de bebouwde kom. Ongeacht het type meetlocatie is echter geen stijging in gordeldraagpercentages gevonden als voor- en nameting met elkaar vergeleken worden; ook niet op de locaties die vlak bij de supermarkten gelegen waren. De geobserveerde gordeldraagpercentages zijn gemiddeld hetzelfde (namelijk 63%) als het landelijk gemiddelde voor 1988 (ook 63%, zie Varkevisser & Arnoldus, 1989) voor locaties binnen de bebouwde kom. Overigens bedroeg het gemiddelde landelijk gordeldraagpercentage binnen de bebouwde kom in 1987 nog 55%, en in de provincie Friesland 54% (zie HTS Leeuwarden, 1989). In 1985 - na de uitgebreide autogordelactie bestaande uit een combinatie van politietoezicht en voorlichting (zie Gundy, 1986) - was het gordelgebruik in de provincie Friesland nog royaal hoger dan het landelijk gemiddelde, nl. gemiddeld 65% binnen de bebouwde kom tegenover 49% landelijk. Door allerlei regionale en landelijke acties lijkt deze 'voorsprong' nu te zijn ingelopen door de andere provincies.

Overigens bedroeg in de provincie Friesland het gordeldraagpercentage zoals gemeten in november 1988 (zie HTS Leeuwarden, 1989) ruim 58% binnen de bebouwde kom. Als die draagpercentages genomen worden voor de vier plaatsen die ook bij dit onderzoek betrokken waren, bedroeg dit gemiddelde ook 58%. Dit cijfer is iets lager dan in het onderhavige onderzoek is gevonden; de verklaring hiervoor ligt hoogstwaarschijnlijk in de gekozen meetlocaties die in beide onderzoeken niet hetzelfde waren.

Bijlage 2 laat tenslotte tevens zien dat vrouwelijke bestuurders vaker hun gordel dragen dan mannelijke, een verschil van zo'n 10%; dat voorpassagiers vaker hun gordel dragen dan bestuurders, en dat dit laatste vooral geldt voor mannelijke passagiers. Een en ander is overigens in overeenstemming met landelijke gegevens (zie Varkevisser & Arnoldus, 1989).

6. DISCUSSIE EN CONCLUSIES

Uit beschikbare buitenlandse literatuur kon worden afgeleid dat van een beloningsactie zoals in Friesland is uitgevoerd effect was te verwachten. Over het algemeen werd in deze studies een korte-termijneffect gevonden dat na enige weken alweer min of meer verdwenen was, zodat herhaalde actie nodig was om een meer lange-termijneffect te bewerkstelligen. De nametingen in de vier plaatsen in Friesland hebben plaatsgevonden binnen een week na afloop van de actie, zodat van een eventuele uitdoving van een effect nog geen sprake kon zijn. Zelfs bij zeer kleinschalige projecten met kleine beloningen is in het buitenland een flinke stijging in gordeldraagpercentages gevonden. De vraag is nu waarom een dergelijk te verwachten effect in dit geval niet is gevonden.

Als belangrijke "spelregel" bij beloningsacties wordt in het algemeen genoemd dat vooraf in ruime mate bekendheid aan de actie gegeven moet worden. Mensen moeten van te voren weten dat als zij een bepaald gedrag vertonen, zij kans maken op het ontvangen van een beloning. Er zijn zelfs enkele voorbeelden bekend van een averechts effect van belonen als mensen onverwacht een beloning ontvingen. De verzamelde aankondigingen van de actie (zie Bijlage 1) geven de indruk dat, gezien o.a. het kleine aantal, de bekendheid van de actie niet voldoende is geweest bij het publiek. Hoewel de diverse bladen waarin de aankondigingen verschenen tot de "veel gelezen" bladen in Friesland behoren, is een éénmalige aankondiging ook dan waarschijnlijk niet voldoende.

Een andere mogelijkheid is dat éénmalig een beloning uitreiken gewoonweg niet voldoende is om bekendheid aan de actie te geven, en om het uiteindelijke doel (meer gordel dragers) te bereiken. In de literatuur wordt steeds gewezen op het belang van herhaalde actie. Als in één maand meer malen beloond wordt, komen meer mensen in aanraking met de actie en worden ze ook steeds herinnerd aan "autogordels"; dit heeft waarschijnlijk meer effect dan een éénmalige actie.

Het is ook van belang dat de uit te reiken beloning als aantrekkelijk ervaren wordt. Uit de berichtgeving in de (huis-aan-huis) bladen is slechts af te leiden dat men een "attentie" zou krijgen die "past in de sfeer van de december-maand", echter niet bekend was wat deze attentie inhield.

Wellicht dat als van te voren bekend gemaakt was dat de beloning uit een banketstaaf bestond, die in de periode tussen Sinterklaas en de Kerstdagen als aantrekkelijk beschouwd zou kunnen worden, dit het autorijdende publiek meer had gemotiveerd dan nu het geval is geweest. Wat ook nog mogelijk is dat een banketstaaf toch niet (voldoende) als een aantrekkelijke beloning werd beschouwd door degenen die er over hoorden.

Een ander punt dat meegespeeld kan hebben, is dat per plaats de actie slechts op één parkeerterrein plaats heeft gehad. Al eerder werd genoemd dat een kleinschalig project succesvol kan zijn, maar voorwaarde is wèl dat het project op een min of meer homogene groep mensen gericht moet zijn, die allen in gelijke mate kans hebben op de beloning. De "inwoners van plaats X" kan een homogene groep genoemd worden, maar gezien het feit dat op slechts één plaats in de plaats daadwerkelijk beloond werd, kan het zijn dat velen "teleurgesteld" waren omdat in hun deel van de plaats niet beloond werd. In de kranteartikelen gewijd aan de actie wordt steeds gemeld dat "deze maand in Friesland wordt beloond". In werkelijkheid is slechts op vier parkeerterreinen gedurende één (mid)dag beloond. Wellicht dat hierdoor veel mensen zich min of meer "misleid" hebben gevoeld, omdat zij in feite van de hele actie niets hebben gemerkt.

7. AANBEVELINGEN

Genoemde mogelijke verklaringen voor het uitblijven van een effect ten gevolge van de actie zijn van speculatieve aard. Mede gezien de ervaringen kunnen niettemin de volgende aanbevelingen worden gedaan. Het verdient aanbeveling bij beloningsacties in de toekomst

1. veel aandacht te besteden aan de bekendheid van de actie vooraf en met gebruikmaking van verschillende media,
2. duidelijk aan te geven wanneer ("deze week") en waar ("in plaats X") de actie plaats zal vinden - dit echter wèl zonder de exacte tijdstippen en locaties aan te duiden,
3. duidelijk te maken wat de beloning zal inhouden, waarbij rekening gehouden moet worden met de aantrekkelijkheid van de beloning, en
4. binnen de looptijd van de actie veel aandacht in de media te geven aan de uitreiking van de beloningen zonder daarmee de indruk te wekken dat de actie daarmee voorbij is; hiermee hangt samen dat
5. de beloningen zichtbaar en opvallend worden uitgedeeld, waarbij duidelijk te zien moet zijn waarvoor deze dienen, dus:
6. goed duidelijk te maken voor welk gedrag deze beloning uitgereikt zal worden. En vooral:
7. in plaats van éénmalig, herhaald of gedurende een langere periode te belonen; gegeven een beperkte hoeveelheid geld kan dan gekozen worden voor een kleine beloning voor velen, of voor een kans (bijvoorbeeld met een lot) op een grotere beloning. Bij het uitreiken van deze beloning gedurende een langere periode hoeft het aantal beloningen trouwens niet groter te worden bij zo'n herhaalde actie, het aantal tijdstippen waarover de beloningen verdeeld worden kan uitgebreid worden; hierdoor kan namelijk het effect ontstaan van een grotere subjectieve kans op een beloning.

LITERATUUR

Gundy, C.M. (1986). De effecten van een combinatie van politietoezicht en voorlichting op het gebruik van autogordels. R-86-26. SWOV, Leidschendam.

Hagenzieker, M.P. (1988). Toepassingen van vormen van individuele beloningen ter bevordering van verkeersveilig gedrag; Een literatuurstudie. R-88-12. SWOV, Leidschendam.

HTS Leeuwarden (1989). Draagpercentages autogordels; Een verslag onderzoeksperiode februari/juli/oktober 1987, maart/mei/november 1988 in opdracht van Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland. HTS Leeuwarden, Afdeling Verkeerstechniek. ROF 89/41/4B.

Varkevisser, G.A. & Arnoldus, J.G. (1989). Aanwezigheid en gebruik van autogordels 1988. R-89-11. SWOV, Leidschendam.



Bijlage 1. Berichten van de regionale pers in de provincie Friesland naar aanleiding van de beloningsactie.

Friesch Dagblad 05-12-'88

VVN Friesland beloont dragers van autogordel

Dragers autogordel in maand december beloond met attentie

LEEWARDEN - Het aantal automobilisten dat in Friesland de autogordel draagt, is groter dan het aantal autogordel dragers in de rest van Nederland. Binnen de bebouwde kom draagt zestig procent van de Friese automobilisten de autogordel (landelijk 55 procent) en buiten de bebouwde kom 76 procent (landelijk 70 procent).

Veilig Verkeer Nederland (VVN), district Friesland vindt echter, dat dit percentage nog verder omhoog moet, omdat elk procent van het percentage automobilisten dat de gordel draagt drie tot vijf doden en twintig tot veertig gewonden per jaarscheelt.

Daarom gaat Veilig Verkeer Nederland gedurende de maand december dragers van de autogordel belonen. Op een aantal plaatsen in Friesland zullen gedurende de actieperiode parkerende automobilisten worden opgevangen door promotieteams van VVN en een attentie ontvangen "in de sfeer van de decembermaand". Mensen die de autogordel niet dragen, krijgen informatiemateriaal. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zal onderzoek verrichten naar de effecten van deze actie op het draagpercentage.

LEEWARDEN - Het district Friesland van Veilig Verkeer Nederland (VVN) geeft deze maand een attentie aan automobilisten, die bij controle door een promotieteam van VVN een autogordel dragen. Niet-gordel dragers krijgen informatiemateriaal uitgeleend.

Hoewel binnen de bebouwde kom 60 procent en buiten de bebouwde kom 76 procent van de automobilisten in Friesland een gordel draagt, vindt VVN, dat dat percentage verder omhoog kan. In Friesland ligt, mede door vorige gordelacties, het draagpercentage 5 procent hoger dan het landelijk gemiddelde.

Om inzicht te krijgen in de resultaten van de actie zal de stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid met de HTS in Leeuwarden onderzoek verrichten. Tijdens de actie wordt nauw samengewerkt met de directie Verkeersveiligheid, het Regionaal Orgaan en een Friese supermarktketen.



VVN deelt banketstaven uit

LEEWARDEN - Ruim vierhonderd banketstaven zijn gistermiddag uitgedeeld bij de Tweede Kanaalbrug in Leeuwarden. De afdeling Friesland van Veilig Verkeer Nederland hield daar tussen 13.00 en 17.00 uur een gordel-prikactie. Ruim zeventig procent van de bestuurders had de autogordel om, waarmee het hoge gemiddelde van Friesland vergeleken met Nederland bevestigd werd. De niet-dragers kregen folders mee naar huis.

Positieve reacties op gordelactie van VVN



WOLVEGA — De autogordelactie, die vrijdagmiddag op het marktterrein in Wolvega werd gevoerd door Veilig Verkeer Nederland, heeft, volgens afdelingsvoorzitter Henk Pen, veel positieve reacties opgeleverd.

Tussen 13 en 17 uur werden in totaal 503 mensen gecontroleerd op het dragen van de autogordel. Maar liefst 81,4 procent van de mensen, die het terrein opreden om hun auto te parkeren, droeg de gordel. Volgens Pen een hoog

percentage in vergelijking met de resultaten van soortgelijke onderzoeken elders in het land en de provincie.

Degenen, die een autogordel droegen, werden door VVN beloond met een banketstaaf, welke beschikbaar werd gesteld door Nieuwe Weme. De mensen, die niet aan deze wettelijke verplichting voldeden, kregen een brochure over het belang van het dragen van de autogordel. Zij voerden in veel gevallen als ex-

● *Een promotieteam van Veilig Verkeer Nederland reikte vrijdagmiddag op het marktterrein in Wolvega een banketstaaf uit aan de mensen, die een autogordel droegen. Het onderzoek wees uit, dat van de 503 gecontroleerde mensen, 410 de gordel droegen.*

cus aan, dat ze maar een kort ritje maakten.

WOLVEGA - Veilig Verkeer Nederland afdeling Weststellingwerf heeft op een parkeerterrein in Wolvega arriverende automobilisten aangehouden en gecontroleerd op het dragen van veiligheidsgordels. Die bestuurders die wel een gordel droegen, werden beloond met een banketstaaf. De anderen moesten genoegen nemen met een leerzame folder. Over het algemeen reageerde iedereen zeer positief op de actie. De mensen die de gordel niet droegen, gaven vooral als reden op, dat men even snel een boeschapje moest doen in het dorp zelf.

Regio Expres
21-12-'88

Deze maand actie in aantal plaatsen in Friesland

VVN gaat dragen van de autogordel belonen

(STELLINGWOEF 7-12-1988)

WOLVEGA — Gezamenlijke inspanningen van zowel politie als verkeersveiligheidsorganisaties (gebundeld binnen het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland, ROF) hebben ertoe geleid, dat de draagpercentages van de autogordel in Friesland hoger zijn dan in de rest van Ne-

derland. Binnen de bebouwde kom draagt 60% van de Friese automobilisten de gordel (landelijk 55%). Buiten de bebouwde kom is dit percentage 76% (landelijk 70%).

Omhoog

Ondanks deze op zich verheugende percentages vindt het district Friesland van Veilig Verkeer Nederland, dat het cijfer nog verder omhoog moet.

Ieder procent draagpercentage méér scheelt, landelijk gezien, drie tot vijf doden en twintig tot veertig gewonden per jaar. Uitgaande van de landelijke cijfers betekent dit, volgens VVN, dat er door het niet dragen van de autogordel jaarlijks 100 tot 200 mensen onnodig om het leven komen.

Beloning

Om nog meer automobilisten te bewegen om de autogordel daadwerkelijk te gebruiken, gaat Veilig Verkeer Nederland gedu-

rende de maand december dragers van de autogordel belonen.

Gedurende deze actieperiode zullen - op een aantal plaatsen in Friesland - parkerende automobilisten worden opgevangen door promotieteams van VVN.

Dragers van de autogordel zullen daarbij een attentie ontvangen. Deze attentie sluit aan bij de sfeer van de decembermaand. Niet-dragers van de autogordel zullen worden benaderd met informatiemateriaal.

Onderzoek

Om inzicht te verkrijgen in de resultaten van een dergelijke wijze van campagne voeren zal de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), in samenwerking met de HTS Leeuwarden, onderzoek doen naar de effecten van deze actie op het draagpercentage.

Naast de al genoemde instellingen (SWOV en HTS) werkt VVN tijdens deze actie nauw samen met het ROF, directie verkeersveiligheid van Verkeer en Waterstaat en een supermarktketen in Friesland.

Veilig verkeer gaat het dragen van de autogordel in Friesland belonen

Regio Express
7/12/88

WOLVEGA - Gezamenlijke inspanningen van zowel politie als verkeersveiligheidsorganisaties (gebundeld binnen het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland ROF) hebben ertoe geleid dat de draagpercentages autogordel in Friesland hoger zijn dan in de rest van Nederland. Binnen de bebouwde kom bedraagt 60% van de Friese automobilisten de gordel (landelijk 55%). Buiten de bebouwde kom bedraagt dit percentage 76% (landelijk 70%). Ondanks deze, op zich verheugende, percentages vindt Veilig Verkeer Nederland (district Friesland) dat het cijfer nog verder omhoog moet. Ieder procent draagpercentage scheelt landelijk gezien 3-5 doden en 20-40 gewonden

per jaar. Als we uitgaan van de landelijke cijfers betekent dit dat er door het niet dragen van de autogordel jaarlijks 100-200 mensen onnodig om het leven komen. Om nog meer automobilisten te bewegen om de autogordel daadwerkelijk te gebruiken gaat Veilig Verkeer Nederland gedurende de maand december dragers van de autogordel belonen. Gedurende de actieperiode zullen op een aantal plaatsen in Friesland, parkerende automobilisten worden opgevangen door promotieteams van VVN. Draggers van de autogordel zullen daarbij een attentie ontvangen. Deze attentie sluit aan bij de sfeer van de decembermaand. Niet-dragers van de autogordel zullen worden benaderd met in-

formatiemateriaal. Om inzicht te verkrijgen in de resultaten van een dergelijke wijze van campagnevoeren zal de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), in samenwerking met de HTS Leeuwarden, onderzoek doen naar de effecten van deze actie op het draagpercentage. Naast de al genoemde instellingen (SWOV en HTS) werkt VVN tijdens deze actie nauw samen met het ROF, Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Friese supermarktketen. Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de Regionaal Consulnt van VVN, de heer A.G. van Schepen, Earnseker 19, 9036 MK Meerdum. Tel. 05185-1267



Veilig Verkeer Nederland



REGIONAAL ORGAAN VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID IN FRIESLAND

AUTOGORDELS

ALTIJD

Autogordels redden levens. Als iedere automobilist de autogordel zou dragen, zou dat jaarlijks 200 dode en duizenden gewonden schelen.

In de maand december gaat **Veilig Verkeer Nederland**, in samenwerking met het **Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland**, automobilisten die de autogordel dragen

BELONEN

Op diverse plaatsen in Friesland zullen promotieteams van Veilig Verkeer Nederland attenties uitreiken aan die automobilisten die de autogordel dragen.

Het dringende advies blijft: **AUTOGORDELS, ALTIJD**, ook in de bebouwde kom. Niet alleen kan het uw leven redden, u loopt nu ook nog kans op een leuke attentie.

Friesch
Daagblad
08-12-'88



Veilig Verkeer Nederland

AUTOGORDELS

ALTIJD

Autogordels redden levens. Als iedere automobilist de autogordel zou dragen, zou dat jaarlijks 200 doden en duizenden gewonden schelen.

In de maand december gaat **VEILIG VERKEER NEDERLAND**, in samenwerking met het **REGIONAAL ORGAAN VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID IN FRIESLAND**, automobilisten die de autogordel dragen

BELONEN

Op diverse plaatsen in Friesland zullen promotieteams van Veilig Verkeer Nederland attenties uitreiken aan die automobilisten die de autogordel dragen.

Het dringende advies blijft: **AUTOGORDELS, ALTIJD**, ook in de bebouwde kom. Niet alleen kan het uw leven redden, u loopt nu ook nog kans op een leuke attentie.



REGIONAAL ORGAAN VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID IN FRIESLAND

Leeuwarder
Courant
08-12-'88

Veilig Verkeer Nederland tracteert gordel dragers op banketstaven

SNEEK - De afdeling Sneek van Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft zaterdag succesvol actie gevoerd voor het dragen van autogordels. Op het Normandiaplein in Sneek werd 's ochtends vanaf elf uur iedere auto aangehouden door leden van een promotieteam van VVN. Mensen die een gordel droegen werden beloond met een banketstaaf en de niet-dragers kregen de folder 'Autogordels altijd' mee, waarin de risico's die het niet-dragen van de gordel met zich mee brengen vermeld staan.

„De reacties van de aangehouden automobilisten waren over het algemeen zeer positief”, vertelt Johannes Veenstra van VVN Sneek. „We hebben ongeveer zevenhonderd auto's aangehouden en konden vijfhonderd banketstaven uitde-

len. Dat betekent dus dat tweehonderd bestuurders de gordel niet droegen. In verhouding lijkt dat weinig, maar we vinden dat het nog beter moet. Je zag vaak dat vrouwen de gordel om hadden en de daarnaast gezeten mannen niet. Dat lokte vaak de reactie 'zie je wel' van de vrouwen uit”, lacht Veenstra.

„Het merendeel van de automobilisten vond dat de actie een goed initiatief was en na het verlaten van het terrein droeg zeker negentig procent van de inzittenden van de auto's de gordel. Gingen ze in ieder geval deze keer veilig op weg”, vertelt Veenstra. „De actie werd gesponsord door Nieuwe Weme Supermarkten, die ons de banketstaven leverde. Ik denk dat het zeker voor herhaling vatbaar is!”

Tijdens de zaterdag gehouden actie van VVN bespreekt Johannes Veenstra het dragen van de autogordel met een chauffeur. (Foto Studio Ger Dijs)



Sneeker Courant 14-12-1980

Veilig Verkeer Nederland beloont deze maand dragers van autogordel

SNEEK - Gezamenlijke inspanningen van zowel politie als verkeersveiligheidsorganisaties (gebundeld in het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland - ROF) hebben er toe geleid dat het dragen van de autogordel in Friesland procentueel hoger ligt dan in de rest van Nederland. Veilig Verkeer Nederland vindt dit verheugend, maar zou graag zien dat de cijfers nog verder omhoog gingen. Daarom houdt de vereniging deze maand een actie, waarbij dragers van autogordels beloond worden.

Binnen de bebouwde kom draagt zestig procent van de Friese automobilisten de gordel en buiten de bebouwde kom zesenzeventig procent. Landelijk ligt dit lager, vijftig procent binnen en zeventig procent buiten de bebouwde kom. „Deze cijfers moeten hoger worden”, meent VVN. „Ieder procent draagpercentage meer scheelt landelijk gezien drie tot vijf doden en twintig tot veertig gewonden per jaar. Als we uitgaan van de landelijke cijfers betekent dit dat er door het niet dragen van de autogordel jaarlijks honderd tot tweehonderd mensen onnodig om het leven komen.”

Gedurende de actieperiode deze maand zullen op een aantal plaatsen in Friesland, waaronder Sneek, parkerende automobilisten worden opgevangen door de promotieteams van VVN. Draggers van de autogordel zullen daarbij een attentie ontvangen. Deze attentie sluit aan bij de sfeer van de decembermaand. Nietdraggers zullen worden benaderd met informatiemateriaal.

Om inzicht te krijgen in de resultaten van een dergelijke wijze van campagnevoeren zal de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in samenwerking met de HTS Leeuwarden, onderzoek doen naar de effecten van deze actie op het draagpercentage. Naast deze instellingen werkt VVN tijdens de actie nauw samen met het ROF, de Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Friese supermarktketen.

Om inzicht te krijgen in de resultaten van een dergelijke wijze van campagnevoeren zal de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in samenwerking met de HTS Leeuwarden, onderzoek doen naar de effecten van deze actie op het draagpercentage. Naast deze instellingen werkt VVN tijdens de actie nauw samen met het ROF, de Directie Verkeersveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Friese supermarktketen.

26 november 1988

Plaats	Man				Vrouw				Totaal	
	bestuurder		passagier		bestuurder		passagier		N	%
	N	%	N	%	N	%	N	%		
<u>Leeuwarden</u>										
Locatie 1	268	63,1	66	65,2	69	85,5	112	73,2	515	68,5
Locatie 2	202	63,9	18	77,8	49	73,5	139	69,1	408	67,4
Locatie 3	170	65,9	18	88,9	75	72,0	139	75,5	402	71,4
Totaal									1325	69,1
<u>Sneek</u>										
Locatie 1	359	45,4	51	62,7	47	44,7	143	57,3	600	49,7
Locatie 2	136	50,1	26	57,7	42	57,1	44	75,0	248	56,5
Locatie 3	18	61,1	2	100,0	2	100,0	10	90,0	32	75,0
Totaal									880	52,5
<u>Wolvega</u>										
Locatie 1	261	52,5	21	61,9	93	62,4	108	61,1	483	56,7
Locatie 2	213	65,3	26	73,1	56	62,5	105	87,6	400	71,3
Locatie 3	449	65,0	78	76,9	118	72,0	252	84,5	879	73,9
Totaal									1762	68,6
<u>Heerenveen</u>										
Locatie 1	274	51,1	27	55,6	77	77,9	130	73,1	508	61,0
Locatie 2	263	59,7	46	65,2	109	77,1	135	70,4	553	66,2
Locatie 3	235	48,1	38	47,4	64	64,1	118	55,9	455	52,3
Totaal									1516	60,3
Totaal	2848	57,2	417	66,4	801	66,2	1435	72,1	5483	63,8

Bijlage 2. Resultaten gordeldraagobservaties uitgesplitst naar meetdag, gemeente, locatie, geslacht, bestuurder/voorpassagier.

17 december 1988

Plaats	Man				Vrouw				Totaal	
	bestuurder		passagier		bestuurder		passagier		N	%
	N	%	N	%	N	%	N	%		
<u>Leeuwarden</u>										
Locatie 1	232	65,0	67	77,6	84	82,1	92	68,5	475	70,5
Locatie 2	168	66,1	41	56,1	58	70,7	115	83,5	382	67,5
Locatie 3	169	66,3	16	75,0	72	81,9	127	73,2	384	71,9
Totaal									1241	70,0
<u>Sneek</u>										
Locatie 1	337	40,1	39	53,8	71	47,9	135	65,9	582	47,9
Locatie 2	150	52,0	26	57,7	35	54,3	52	59,6	263	54,4
Locatie 3	121	65,3	27	44,4	34	94,1	56	80,4	238	70,6
Totaal									1083	54,5
<u>Wolvega</u>										
Locatie 1	287	43,9	36	63,8	81	64,2	110	59,1	514	51,8
Locatie 2	187	67,4	28	71,4	60	63,3	97	75,3	372	69,1
Locatie 3	437	66,4	72	72,2	136	83,8	249	81,9	894	73,8
Totaal									1780	66,5
<u>Heerenveen</u>										
Locatie 1	269	54,6	36	61,1	107	70,1	138	71,7	550	62,4
Locatie 2	246	51,6	33	66,7	97	59,8	123	53,7	499	55,7
Locatie 3	200	48,5	34	64,7	59	66,1	103	68,0	396	57,6
Totaal									1445	58,8
Totaal	2803	56,5	445	65,1	894	70,5	1397	72,5	5549	62,9

Bijlage 2. Vervolg

