

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS

Enquêtes juli en oktober 1969
onder bestuurders van personenauto's op wegen
binnen en buiten de bebouwde kom

R-72-7

Voorburg, 1972

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS

Enquêtes juli en oktober 1969
onder bestuurders van personenauto's op wegen
binnen en buiten de bebouwde kom

INHOUD

| | |
|--|----|
| 1. <u>Doel van het onderzoek</u> | 1 |
| 2. <u>Methode van onderzoek</u> | 3 |
| 3. <u>Opzet van het onderzoek</u> | 4 |
| 3.1. Keuze van enquêteperioden en -tijdstippen | 4 |
| 3.2. Keuze van enquêteplaatsen en tankstations | 5 |
| 3.3. Keuze van onderzoekpersonen en enquêtevragen | 6 |
| 3.4. Deelonderzoek naar de representativiteit | 7 |
| 4. <u>Uitvoering van het onderzoek</u> | 8 |
| 5. <u>Betrouwbaarheid van het onderzoekresultaat</u> | 9 |
| 5.1. Nauwkeurigheid van de enquêteuitkomsten | 9 |
| 5.2. Representativiteit van de steekproef | 10 |
| 5.3. Representativiteit van het tankende verkeer | 12 |
| 5.4. Nauwkeurigheid van het onderzoek | 15 |
| 6. <u>Uitkomsten van het onderzoek</u> | 16 |
| 6.1. Aanwezigheid en gebruik van autogordels | 16 |
| 6.2. Karakteristieken van gordelaanwezigheid en -gebruik | 18 |
| 6.3. Sluitingen en spelingen van de gebruikte gordels | 20 |
| 6.4. Slotbeschouwing | 21 |

Tabellen 1 t/m 67

Figuren 1 t/m 14

Afbeeldingen 1 t/m 6

Bijlagen I t/m VII

1. DOEL VAN HET ONDERZOEK

Zoals reeds in de SWOV-publikatie 1970-1: Aanwezigheid en gebruik van autogordels, Enquête 1968/1969, is gesteld, was herhaling van de enquête wenselijk om de volgende redenen:

1. Zoals in bedoelde publikatie nader werd gemotiveerd vond de enquête 1968/1969 plaats in oktober. Uit de eerste voorlopige cijfers van het Swov-onderzoek Voertuigeigenschappen/autogordels (ten behoeve waarvan deze eerste enquête voornamelijk was opgezet) bleek echter dat het gordelgebruik in bij ongevallen betrokken personenauto's sterk achterbleef bij de 8,5%, welke op basis van de enquête mocht worden verwacht. Aannemelijk was dat dit vooral voor rekening kwam van het recreatieve verkeer (zomer, weekend).

Opdat niet in eerste aanleg reeds een samenhang behoefde te worden aangenomen tussen gordelgebruik en het betrokken raken bij verkeersongevallen, diende een herhaling van de enquête dan ook tevens te worden uitgebreid met waarnemingen uit een zomermaand. Mede in verband met mogelijke vervolgenquêtes was het tevens van belang kennis te verkrijgen over het gebruik van autogordels in het weekend. Uit de aldus verkregen gegevens zou kunnen worden nagegaan of, en zo ja in hoeverre, het gordelgebruik bij het meer recreatieve verkeer verschilt van dat bij het verkeer op werkdagen.

2. Een zeer belangrijke reden voor herhaling was de omstandigheid dat het gebied waarin het bovengenoemde SWOV-onderzoek plaatsvindt inmiddels was uitgebreid met dat wat resorteert onder een aantal groepen van de Rijkspolitie (bijv. met die wegen die niet behoren tot de surveillancewegen van de ANWB-wegenwacht, welke voornamelijk op autosnelwegen patrouilleert) en met dat wat valt onder de Gemeentepolitie van 's-Gravenhage (binnen de bebouwde kom).

3. Een volgende reden was de behoefte aan een controle op de representativiteit van een enquête die werd uitgevoerd op de in de eerder genoemde publikatie omschreven wijze.

4. Het bleek bovendien nuttig vast te stellen in welke mate een aantal gegevens dat in de eerste enquête niet was geregistreerd (ritlengte, prijsklasse en eigenaar auto) van belang is voor de

kennis omtrent aanwezigheid en gebruik van autogordels. De betreffende vragen konden nu in een tweede enquête worden gesteld.

5. Tevens was het wellicht mogelijk een aantal niet significante onderzoekresultaten uit de eerste enquête te toetsen aan die van een tweede, en/of een aantal destijds niet verklaarbare resultaten met behulp van nadere gegevens beter te duiden.

6. Tenslotte is mede overwogen dat een enquête zoals die nu zou kunnen worden uitgevoerd tegelijk een voorstudie zou kunnen zijn in het onderzoek naar de uitwerking op het gordelgebruik van de toen voorgenomen wettelijk verplichte aanwezigheid van autogordels in nieuwe personenauto's. In algemene zin dus het volgen van de ontwikkeling in aanwezigheid en gebruik van autogordels.

2. METHODE VAN ONDERZOEK

In reeds genoemde SWOV-publikatie 1970-1 is een beschrijving gegeven van de verschillende mogelijkheden om bij het autoverkeer van zekere wegen de aanwezigheid en het gebruik van autogordels te meten. Met goede redenen, ten dele technisch-organisatorisch van aard, is toen gekozen voor een onderzoek bij tankstations, waar de inzittenden van tankende personenauto's mondeling zouden worden ondervraagd.

Voor het hierna te beschrijven onderzoek werd om dezelfde redenen weer van deze methode gebruik gemaakt. De onderzoekresultaten zouden dan tevens het beste vergelijkbaar zijn met de eerdere en konden bovendien de hierop gewenste aanvullingen worden verkregen. Nadeel van deze methode van onderzoek blijft evenwel dat, ter vermindering van overlast, de enquêteduur per automobilist en dus het aantal vragen van de enquête beperkt moeten blijven. Het verkeer ondervindt dan overigens zeer weinig hinder van een dergelijk onderzoek.

Ook vanuit organisatorisch oogpunt was de gemaakte keuze van onderzoeksmethode voordelig. Gesteund door opgedane ervaringen was de omvang van de te verrichten werkzaamheden goed te overzien. Een gedeelte van de voorbereidingen kon eenvoudig bestaan uit het hernieuwen van de contacten met de instanties die aan de eerdere enquête hadden meegewerkt.

3. OPZET VAN HET ONDERZOEK

3.1. Keuze van enquêteperioden, -tijdstippen en -omvang

Om de in hoofdstuk 1 onder punt 1 genoemde redenen werd ten eerste een vervolgenquête georganiseerd in juli 1969. Evenals in oktober 1968 was de enquête beperkt tot buiten de bebouwde kom en tot werkdagen van 8 tot 18 uur.

Gezien het vervolgekarakter van deze specifieke enquête kon worden volstaan met een steekproefomvang van slechts 2.000 bestuurders.

De overige redenen, vermeld in hoofdstuk 1, gaven aanleiding tot het opzetten van een hernieuwde tankstationenquête uit te voeren in oktober 1969. In afwijking van de enquête 1968 was deze mede gericht op het verkeer van het weekend en op dat binnen de bebouwde kom. Aan de hand van cijfermateriaal zowel over verkeersintensiteiten als over ongevalsfrequenties werden de volgende enquête-tijdstippen bepaald: tussen 8 en 19 uur voor werkdagen, tussen 9 en 20 uur voor zaterdag en tussen 10 en 21 uur voor zondagen. Zodoende viel een kleine 75% van de totale dagelijkse verkeersstroom binnen de enquêtetijdstippen, terwijl het begin van de enquête lag vóór de ochtendpiek en het einde ná de avondpiek in de verkeersintensiteit.

De omvang van de steekproef werd bepaald door de wens van elk van de drie typen autogordels op werkdagen buiten de bebouwde kom tenminste honderd gebruikers in de enquête aan te treffen.

3.2. Keuze van enquêteplaatsen en tankstations

Niet op alle tankstations uit de enquête van oktober 1968 behoefde in juli 1969 een hernieuwd beroep te worden gedaan, enerzijds vanwege de geringere minimumomvang van de enquête en anderzijds vanwege de grotere verkeersintensiteiten. Bij de selectie hebben zowel het rayon, het wegtype, het benzinemark, als de geschatte drukte meegewogen, terwijl uiteindelijk alles afhing van de bereidheid tot medewerking van de zijde van de tankstationbeheerder. Voor de enquête in oktober kwam hier nog bij dat het tankstation in het weekend geopend moest zijn.

Zoals in de publikatie 1970-1 werd aangegeven, lagen alle gekozen tankstations langs grote wegen buiten de bebouwde kom.

Om de reeds in hoofdstuk 1 punt 2 gegeven reden bestond dringend behoefte aan enig inzicht in aanwezigheid en gebruik van auto-gordels binnen de bebouwde kom. Met de idee op werkdagen een steekproef van 2.000 automobilisten te trekken zijn voor de enquête in oktober 1969 een aantal grotere tankstations in Den Haag benaderd.

3.3. Keuze van onderzoekpersonen en enquêtevragen

Geheel overeenkomstig de procedure bij de enquête van oktober 1968 werden bij de twee enquêtes in 1969 de bestuurder van een personenauto en waar aanwezig bovendien zijn voorpassagier ondervraagd. Eventuele verdere passagiers bleven, evenals de inzittenden van andere dan personenauto's, buiten beschouwing, omdat het daarbij toch om verwaarloosbaar kleine aantallen autogordels gegaan zou zijn.

De enquêtevragen hadden primair tot doel gordelaanwezigheid en -gebruik vast te stellen en te relateren aan enige algemene gegevens van zowel de bestuurder als zijn auto.

Anders dan in de eerdere enquête werd het bouwjaar van de auto nu rechtstreeks gevraagd en niet achteraf uit een genoteerd kentekennummer afgeleid. Wel naderhand werd als toegevoegde onderzoekvariabele uit merk en type een nieuwprijs van de personenauto verkregen. Het totale aantal inzittenden van de auto is niet meer geregistreerd. Daarvoor in de plaats kwamen een vraag naar de eigenaar van de bestuurde auto en een vraag naar de lengte van de juist afgelegde rit.

Niet werd gevraagd naar het aantal jaren dat een auto ter beschikking was, alhoewel bij een Shell-enquête van 1968 een autogordel werd aangetroffen bij 10% van degenen die twee jaar of korter over een auto beschikten, tegenover bij meer dan 15% van de overige autobezitters.

De enquête had reeds zijn uiterste lengte bereikt, gegeven de mede door de tankstationbeheerders geformuleerde wens van een zo kort mogelijk oponthoud. Opinievragen konden derhalve evenmin in het onderzoek worden toegelaten.

Voor nadere bijzonderheden wordt verwezen naar de publikatie 1970-1.

3.4. Deelonderzoek naar de representativiteit

Er was behoefte na te gaan of een op de beschreven wijze uitgevoerde enquête op voldoende willekeurige, non-selectieve wijze uit het wegverkeer ontstond. Daartoe moest gelijktijdig worden gemeten aan een uiterlijk kenmerk van weg- en tankverkeersstromen.

Zowel merken en typen als bouwjaar van de personenauto's verdienen in dit verband nadere beschouwing.

Uit de enquête 1968 was bekend dat in de automerken Volvo, Daf en Mercedes relatief vaak, in Simca, Opel, Citroën en Volkswagen minder vaak een gordel aanwezig en in gebruik zou zijn. Hieruit kon wat dit betreft enige relatie met de prijsklasse van de auto worden vermoed. Teneinde deze veronderstelling na te gaan werd een beperkt aantal autotypen, die alle goed herkenbaar zijn, redelijk frequent in het wegverkeer vóórkomen en onderling duidelijk in nieuwprijs verschillen, aan een nader onderzoek onderworpen. Opel en Simca dienden vanwege de wat moeilijker typen- en prijsdefinities te worden vervangen door Renault R 4 en Fiat 500/600/850.

Ook het bouwjaar vertoonde in de enquête van oktober 1968 een samenhang met de aanwezigheid van autogordels. Er is echter van afgezien deze relatie te gebruiken, niet alleen omdat de bouwjaar van auto's uit de wegverkeersstroom niet op eenvoudige wijze zijn te verkrijgen, maar ook omdat de procedure in principe alle passerende personenauto's omvat en dus zeer arbeidsintensief is.

Mede ter voorbereiding van dit deelonderzoek, dat zou plaatsvinden in oktober 1969, waarbij aan drie tankstations buiten en aan drie binnen de bebouwde kom zou worden gemeten, is in juli 1969 de samenstelling van de verkeersstromen naar merken en typen personenauto's nader onderzocht.

4. UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

Het veldwerk ten behoeve van de beide enquêtes in 1969 is verricht bij de in Bijlage I en in de bijbehorende afbeelding vermelde tankstations. De in Bijlage II gegeven werkschema's vermelden op welke tijdstippen. Nadat een bestuurder bij een van de tankstations was aangekomen en aan de pompbediende zijn benzine- of dieselbestelling had opgegeven, werd hij aan de hand van het enquêteformulier (zie Bijlage III) ondervraagd.

Het veldwerk voor het deelonderzoek naar de representativiteit verliep in juli 1969 volgens het werkschema van Bijlage IV. Terwijl op genoemde dag en plaats de enquête plaatsvond, werden op de in deze Bijlage vermelde uren van alle passerende personenauto's merk en type op een magneetband ingesproken die later is uitgeluisterd. De wegintensiteiten op deze uren zijn opgenomen in de genoemde Bijlage. In tabel 1 is o.a. de verdeling naar merk en type gegeven (zie ook par. 5.3).

Een dergelijke procedure werd in oktober 1969 aan de tankstations nr. 8, 12, 22, 51, 53 en 55 herhaald op de tijdstippen dat daar tevens de enquête liep, met dien verstande dat toen aan een beperkt aantal typen is waargenomen, en de aantallen daarvan op uurstaten werden geturfd. De resultaten zijn vermeld in de tabellen 2 en 3 (zie ook par. 5.3).

Het verzamelde materiaal is achteraf volgens Bijlage V (en VI) gecodeerd en aldus automatisch verwerkt.

De organisatie van het onderzoek was in handen van de SWOV, die bij de uitvoering een beroep gedaan heeft op tankstationbeheerders, werkstudentbureau's, IBM Nederland N.V. (Rekencentrum Rijswijk), uiteraard op verschillende van haar medewerkers en niet in het minst op de te ondervragen automobilisten.

5. BETROUWBAARHEID VAN HET ONDERZOEKRESULTAAT

5.1. Nauwkeurigheid van de enquêteuitkomsten

Gegevens omtrent een omvangrijk verschijnsel als verkeer kunnen doorgaans niet anders dan aan steekproeven ontleend worden. Een steekproefuitkomst is daarbij zowel met toevallige als met systematische onnauwkeurigheden behept.

Toevallige onnauwkeurigheden zijn een gevolg van (kansfluctuaties in) meetmethode en meetsituatie. Hier is aangenomen dat dit gedrag vereenvoudigd beschreven kan worden met een binomiaal kansmodel. Deze veronderstelling voert tot de betrouwbaarheidsmarges, zoals die in de tabellen kunnen worden aangetroffen. Zij bepalen een interval om het steekproefresultaat. Afgezien van de invloed van eventuele systematische onnauwkeurigheden zal de werkelijke waarde slechts met een waarschijnlijkheid van 1 op 10 hierbuiten liggen. De omvang van de steekproef is het belangrijkste mechanisme voor het reguleren van deze betrouwbaarheidsmarges.

Systematische onnauwkeurigheden kunnen op twee niveau's ontstaan. Enerzijds vormt een meetmethode soms een achtergrond van onjuiste onderzoekresultaten, als systematische meetfouten of verstoringen van de enquêtesituatie optreden. Dit soort denkbare complicaties wordt in het algemeen genoeg herkend en voldoende vermeden. Anderzijds zou in de meetsituatie een modelfout kunnen schuilen, waardoor de steekproef, los van de meetmethode, het onderzochte verschijnsel reeds niet dekt. Aan deze mogelijke bron van fouten zal nu speciale aandacht worden geschonken.

5.2. Representativiteit van de steekproef

Het model van de meetsituatie heeft twee kenmerken. Allereerst is er de keuze van tijd en plaats in relatie met de doelstelling van het onderzoek. Vervolgens werkt binnen deze keuze een mechanisme voor de selectie van onderzoekobjecten. Beide kenmerken van het model worden nader beschouwd.

Ten aanzien van de aanwezigheid en het gebruik van autogordels wijst tabel 11 ons zowel op een variatie volgens seizoen als op een invloed van de dagsoort. Van de twee steekproeven uit het verkeer waarom het hier gaat is de juli-enquête tot werkdagen beperkt gebleven. Buiten de meettijdstippen van een enquêtedag passeerde bovendien gemiddeld nog ruim 25% van de totale dagelijkse verkeersstroom (zie par. 3.1), terwijl dit gedeelte stellig niet aselekt is.

Deze overwegingen leiden tot de conclusie dat deze steekproeven (strikt genomen) in de tijd niet representatief zijn.

Uit tabel 11 blijkt eveneens een invloed van de bebouwing op aanwezigheid en gebruik van gordels. Binnen de bebouwde kom zijn in juli geen metingen verricht, de oktoberenquête bepaalde zich op dit punt tot Den Haag.

Volgens een enquête onder autobezitters, in 1967/1968 door Shell gehouden, is in grote en middelgrote steden een autogordel aanwezig in ruim 17% van de personenauto's tegen in slechts ruim 12% van de auto's van kleinere steden en platteland. Mogelijk weerspiegelt zich iets van deze bevinding in de rayonvariatie uit tabel 17. De oktoberenquête strekte zich echter niet uit tot rayon noord (zie tabel 19 e.v.). Tevens is het de vraag of uit de vier rayons wel naar rato van de daar verreden kilometers aantallen geenquêteerden in de steekproef voorkomen. (Eventueel zou zelfs volgens wegtype met verschillen in ongevallenkansen moeten worden rekening gehouden). Bovendien lagen de tankstations van de enquête vrijwel uitsluitend langs grote verkeersaders. Ook met betrekking tot de plaatskeuze zullen dus de steekproeven niet representatief zijn.

Nu is met deze enquêtes geenszins een zo algemene representativiteit naar tijd en plaats nagestreefd.

Er is reeds gewezen op de samenhang met een over ruim twee jaar lopend continu ongevalleonderzoek waarbij, om reeds vermelde organisatorische redenen, het accent ligt op hoofdwegen, grotendeels buiten de bebouwde kom, in midden en west nederland.

Voor het in hoofdstuk 1 onder punt 6 beschreven doel is bovendien een strenge representativiteit minder essentieel dan een stringente conditionering van de meetsituatie.

5.3. Representativiteit van het tankende verkeer

In het hierna volgende zal nog, binnen de volgens tijd en plaats getrokken steekproeven, de werking worden geanalyseerd van het mechanisme, dat middels tankstations personenauto's ten behoeve van de enquêtes uit de wegverkeersstroom selecteert. Deze analyse moet vrij indirect van aard blijven, omdat nu eenmaal aanwezigheid en gebruik van autogordels moeilijk rechtstreeks aan het rijdende verkeer zijn waar te nemen. De representativiteit van de verkeersstroom over de tankstations, als steekproef uit de wegverkeersstroom, is dan ook slechts te onderzoeken aan de verdeling van merken en typen van personenauto's. Het steekproefgedrag wordt weer gekarakteriseerd door een binomiaal kansmodel. Dit betekent dat deze representativiteit principieel nooit strikt kan worden vastgesteld. Als echter aan een kenmerk van verkeersstromen dat sterk correleert met aanwezigheid en gebruik van autogordels wordt gemeten, kan mogelijk wel een eventuele selectiviteit van de steekproef worden aangetoond.

Een dergelijk kenmerk is volgens tabel 38 de prijsklasse van personenauto's. Voor de oktoberenquête is deze ruwweg vertaald in termen van een overzienbaar aantal, goed herkenbare merken en typen, die elk een redelijk bestanddeel vormen van de totale verkeersstroom. Bij deze keuze is mede rekening gehouden met de uit de voorgaande publikatie bekende resultaten met betrekking tot aanwezigheid en gebruik van gordels in de verschillende merken personenauto's.

In tabel 1 zijn voor de juli-enquête de getelde aantallen personenauto's van diverse merken en typen opgenomen. Naast elkaar staan daar een getrapte steekproef uit de wegverkeersstroom en de totale tankstroom. De beide verdelingen verschillen belangrijk, zoals statistisch kan worden aangetoond (Pearson's χ^2 -toets). De gebruikte methode is voor de oktoberenquête nader uitgewerkt (tabellen 2 en 3). Aan zes tankstations werden gedurende de gehele enquêtetijd doorlopend tellingen verricht aan de samenstelling naar enkele merken en typen van zowel weg- als tankverkeer (zie hoofdstuk 4).

Buiten de bebouwde kom voert, getoetst aan een χ^2 -verdeling, over tankstation 8 niet een aselechte verkeersstroom, terwijl de steekproef voor tankstation 12 door het geringe aantal tankende personenauto's de constatering van representativiteit niet toelaat. Binnen de bebouwde kom heeft slechts tankstation 51 zonder merkbare voorkeuren uit het wegverkeer geselecteerd.

Uit een variantieanalyse, uitgevoerd op getransformeerd cijfermateriaal (zie Bijlage VII), zou blijken dat het gebrek aan representativiteit van de tankstromen minder veroorzaakt wordt door karakteristieken van de stations dan door de eigenschappen van de merken en typen personenauto's. Wel varieert de steekproefverhouding met het station tussen 1,2% (station 12) en 3,1% (station 55). Ondersteund door een eenvoudige tekentoets leert een nadere beschouwing snel, dat de categorieën Citroën 2CV/Dyane/Ami 6-8 en Fiat 500/600/850 verhoudingsgewijs te frequent de tankstations aandoen.

Wellicht is dit verschijnsel buiten de bebouwde kom het meest geprononceerd. Met de t-toets van Student blijkt de Renault R4 eveneens, zij het in mindere mate en met een mogelijk accent juist binnen de bebouwde kom, oververtegenwoordigd te zijn in de tankstroom. De gecombineerde groep Citroën DS-ID/Mercedes/Volvo is daarentegen zwaar ondergerepresenteerd, terwijl hier aan de hand van de χ^2 -toets bovendien grote onderlinge afwijkingen van de tankstations zijn vast te stellen. Binnen de bebouwde kom tankt tevens Daf en ook VW-kever nogal verschillend aan de drie stations.

Deze resultaten zijn aan twee effecten toe te schrijven.

Enerzijds komen kleinere personenauto's relatief vaker dan grotere in de tankstroom voor. De geringere aktieradius vraagt ongetwijfeld reeds om dit gedrag.

Anderzijds, al lijkt de invloed ervan eerder secundair, hebben sommige merken en typen hun voorkeuren voor bepaalde stations.

Uit een enquête van Shell in 1962 bleek dat slechts ca. 20% van de autobezitters meer of minder regelmatig buiten de bebouwde kom tankte, terwijl van alle kilometers in 1966 toch ca. 30% op primaire wegen, en in totaal zelfs ca. 55% buiten de bebouwde kom wer-

den verreden. Deze discrepantie zal wel stellig mede een gevolg zijn van het gebruik dat de automobilisten van hun voertuig maken, al zouden sinds 1962 ook de tankgewoonten sterk veranderd kunnen zijn.

5.4. Nauwkeurigheid van het onderzoek

Uit het voorgaande komt naar voren dat naar tijd, plaats en soort verkeer de enquêteresultaten niet zonder meer generaliseerbaar zijn. Aan de vermelde betrouwbaarheidsmarges mag in algemene zin dan ook slechts een beperkte betekenis worden toegekend.

Gemiddeld zullen binnen de naar plaats en tijd bepaalde steekproeven de aanwezigheidspercentages voor autogordels wat te laag en de gebruikspercentages wat te hoog zijn uitgevallen. Deze vertekening wordt veroorzaakt door de in de vorige paragraaf gesignaleerde over- en onderrepresentaties in de tankstromen. Verondersteld is dan wel dat zowel de aan primaire wegen buiten de bebouwde kom tankende automobilisten, als zij die binnen de bebouwde kom tanken, ten aanzien van gordelaanwezigheid en gebruik niet verder specifiek zijn voor het onderhavige wegverkeer. Het is overigens zeer aannemelijk dat bijvoorbeeld doordat het brandstofgebruik en wellicht ook de tankgewoonten met het bouwjaar variëren, de tankstromen met betrekking tot het bouwjaar, en zoals in par. 3.4. reeds is opgemerkt, dan ook met betrekking tot gordelaanwezigheid en gebruik, afwijken van de wegverkeersstromen, en wel ten dele min of meer afhankelijk van de prijsklasse. Een herweging van het cijfermateriaal is bovendien niet mogelijk, zelfs niet in beperkte zin, omdat de samenstelling van de wegverkeersstromen volgens merk en type niet voldoende gedifferentieerd bekend is.

6. UITKOMSTEN VAN HET ONDERZOEK

6.1. Aanwezigheid en gebruik van autogordels

Aan de hand van de direct achter dit hoofdstuk volgende cijfer-
tabellen zullen nu de resultaten van het onderzoek nader worden
geformuleerd. Tabellen die onderling statistisch onvoldoende of
of geen nieuwe informatie bevatten zijn korthedshalve samen-
gevoegd.

1. Een eerste overzicht betreffende aanwezigheid en gebruik van
autogordels is vervat in tabellen 11 en 12.

Op werkdagen in juli 1969 kwamen aan tankstations langs primaire
wegen buiten de bebouwde kom in 15% van de personenauto's op de
bestuurdersplaats gordels voor, ongeacht het geslacht van de be-
stuurder. Van elk van beide categorieën bestuurders gebruikte
ruwweg 30% de aanwezige gordels. Globaal lag het algemene gebruik
van gordels in personenauto's voor beide geslachten op een niveau
van rond de 5%.

In oktober 1969 hadden op werkdagen buiten de bebouwde kom nog
juist geen 25% van de door mannen bestuurde auto's op de bestuur-
dersplaats gordels, in door vrouwen bestuurde auto's was het aan-
wezigheidspercentage gezakt tot beneden de 20. Op werkdagen wer-
den toen binnen de bebouwde kom (Den Haag) autogordels aangetrof-
fen op 25% van alle bestuurdersplaatsen.

Buiten en ook binnen de bebouwde kom bleef voor beide geslachten
de gordelaanwezigheid in het weekend onder de 20%.

Door 35% van alle bestuurders buiten de bebouwde kom, onverschil-
lig het geslacht en zowel op werkdagen als in het weekend, werd
een aanwezige autogordel gebruikt, binnen de bebouwde kom door
slechts 11%.

Uiteindelijk bleek op werkdagen buiten de bebouwde kom bij zowel
mannelijke als bij vrouwelijke bestuurders het algehele gebruiks-
percentage van autogordels bijna 9 te bedragen. Dit cijfer stemt
overeen met het betreffende resultaat uit de enquête van oktober
1968.

In het weekend daalde het gebruikspercentage buiten de bebouwde kom tot iets boven de 5. Binnen de bebouwde kom bewoog het gebruik zich voor werkdagen en eveneens voor het weekend op een niveau tussen 2 en 3%.

2. Het geschetste beeld van de aanwezigheid en het gebruik van autogordels behoeft voor passagiers naast de bestuurders geen wezenlijke wijzigingen. Het bijbehorende cijfermateriaal is ten dele in tabellen 20 en 22 opgenomen.

In oktober 1969 voerde op werkdagen binnen de bebouwde kom een kleine 15% van de bestuurders een passagier naast zich mee. Het percentage liep op tot bijna 75 in het weekend buiten de bebouwde kom.

3. De op de bestuurdersplaats aanwezige autogordel was blijkens tabellen 13 t/m 16 in 25 à 30% van de gevallen een driepunts-gordel, vrijwel even vaak een heupgordel en in de resterende 40 à 45% een diagonaalgordel, of dit nu werkdagen betrof of het weekend, buiten of binnen de bebouwde kom, mannen of vrouwen. Buiten de bebouwde kom werd 35 à 45% van de aanwezige driepunts-gordels en een gelijk percentage van de aanwezige heupgordels gebruikt. De diagonaalgordels namen, overeenkomstig de bevindingen uit de enquête van 1968, met hun gebruikspercentage van 20 à 25 een aparte plaats in.

Binnen de bebouwde kom was van de driepunts- en ook van de heupgordels een kleine 15% in gebruik, van de diagonaalgordels slechts 6 of 7%. Gegeven het geringe aantal waarnemingen aan vrouwen zal met bijna 25% het gebruik van bij hen aanwezige heupgordels waarschijnlijk te hoog zijn gemeten.

6.2. Karakteristieken van gordel-aanwezigheid en -gebruik

1. Gelijk in onze enquête van 1968 kwam de autogordel in rayon west verhoudingsgewijs het vaakst voor. De betreffende tabellen 17 t/m 22 laten ook zien dat van de aanwezige gordels, zowel door bestuurders als door de naast hen gezeten passagiers, steeds in vrijwel even grote mate gebruik is gemaakt, behalve in rayons noord en zuid, waar bij beide categorieën inzittenden een wat lager gebruiksniveau werd vastgesteld.
2. Bestuurders van een leeftijd tot 25 jaar hadden volgens tabellen 23 t/m 25 duidelijk frequenter niet de beschikking over een autogordel en deze werd, voorzover toch aanwezig, door hen minder gebruikt.
3. Bij automobilisten met een hoger jaarkilometrage werd iets meer een autogordel aangetroffen, welke blijkens tabellen 26 t/m 28 echter niet ook intensiever in gebruik was.
4. Eenzelfde beeld, maar nu met betrekking tot de totale rijervaring, wordt door tabellen 29 t/m 31 opgeroepen.
5. Met de ritlengte, mits die beneden de 200 kilometer blijft, loopt in tabellen 32 t/m 37 de gordelaanwezigheid lichtelijk op, zij het dat deze voor oktober bij ritlengten tot 10 kilometer eerst relatief wat hoog uitvalt. Terwijl in juli van een dergelijke tendens niets was te bespeuren, nam in oktober eveneens het gordelgebruik met de lengte van de gemaakte rit toe.
6. Ook naarmate de nieuwwaarde van de aangehouden personenauto's hoger lag, werd op de bestuurdersplaats vaker een autogordel aangetroffen. Een vergelijkbare relatie met het gebruik van aanwezige gordels is uit tabellen 38 t/m 47 niet aantoonbaar.
7. De auto-eigenaar van tabellen 48 t/m 55 was tegelijk met de

ritlengte en met de prijsklasse een nieuwe variabele in de enquêtes van 1969. In zakenauto's stond de bestuurder relatief het frequentst een autogordel ter beschikking. Automobilisten, zelf eigenaar van de door hen bestuurd personenauto, maakten van hun gordel evenwel intensiever gebruik. Verhuurbedrijven brachten in hun auto's het spaarzaamst gordels aan en de huurders leken het minst tot gebruik bereid.

8. Tenslotte zaten, het jongste bouwjaar uit tabellen 56 en 57 buiten beschouwing gelaten, in nieuwere auto's veelvuldiger gordels en waren deze daarin meer in gebruik dan in oudere auto's. Volgens tabellen 58 en 59 ruimde de diagonaalgordel vooral in oktober in jongere auto's verhoudingsgewijs wat veld voor de heupgordel en in geringere mate ook voor de driepuntsgordel.

6.3. Sluitingen en spelingen van de gebruikte gordels

1. Voorzien van een schuifsluiting (zie afbeelding 1) was, ongeacht het gordeltype, in de juli-enquête een ruwe 20%, in de oktoberenquête een 35% van de autogordels, of deze nu in gebruik waren bij bestuurders of bij passagiers naast hen, bij mannen danwel bij vrouwen. De overige gebruikte gordels hadden clipsluitingen (zie voor voorbeelden hiervan de afbeeldingen 2, 3, 4 en 5). Dit blijkt uit de cijfers van tabellen 60 t/m 63.

2. Bij een gemiddelde gemeten speelruimte tussen gordel en lichaam van 6 á 8 centimeter, bleef het aantal gordels dat werd gedragen met een speling van boven 15 centimeter, relatief gering, zoals te zien is in de tabellen 64 t/m 67.

Heupgordels en heupgedeelten van driepuntsgordels zaten doorgaans enige centimeters strakker dan diagonaalgordels en diagonaalgedeelten van driepuntsgordels, terwijl bovendien bij alle gordeltypen schuifsluitingen juist meetbaar strakker waren gesteld dan clipsluitingen. Passagiers en vrouwelijke inzittenden (ten aanzien van dit resultaat mogelijk in hoofdzaak dezelfde groep auto-inzittenden) droegen daarbij hun autogordel gemiddeld een enkele centimeter lossier.

Bij vergelijking met de in 1968 gemeten spelingen moet rekening worden gehouden met het feit dat toen van de driepuntsgordels alleen het diagonaalgedeelte is gemeten. De toen vermelde spelingen dienen dus te worden vergeleken met de spelingen van de diagonaal gedragen gordel(gedeelten) uit de enquêtes van juli en oktober 1969 (en blijken dan vrijwel overeen te komen). Zie voor het meten van deze speling afbeelding 6.

6.4 Slotbeschouwing

Van de automobilisten onder de 25 jaar bestuurd bij de oktober-enquête buiten de bebouwde kom grofweg 25% en binnen de bebouwde kom zelfs zo'n 35% een auto van bouwjaar 1963 of eerder. Volgens tabellen 6 en 57 vormden deze oudere auto's echter slechts een globale 15% van de aangehouden verkeersstroom.

Tegelijk zijn uit het onderzoekmateriaal de enkelvoudige gevolgtrekkingen gemaakt dat enerzijds bij bestuurders beneden de leeftijd van 25 jaar en anderzijds in oudere personenauto's gordels incidenteler aanwezig zijn. Eveneens is gevonden dat vaker auto-gordels voorkomen in nieuwere auto's, in auto's met een hogere nieuwwaarde, bij bestuurders die lange ritten rijden, bij bestuurders die per jaar meer kilometers rijden, bij oudere bestuurders en op werkdagen.

Wellicht staan deze constateringingen niet geheel los van elkaar. Een voortgezette analyse zou evenwel meer of minder nadrukkelijk het terrein van een motievenonderzoek betreden en dat was noch van de enquêtes noch van dit verslag de vooropgezette reikwijdte. Vandaar dat in de voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk met de eenvoudige vermelding van de belangrijkste harde resultaten van het onderzoek is volstaan.

- Tabel 1 : Aantallen van merken en typen personen-
auto's op de weg en bij tankstations (juli 1969).
- Tabel 2 : Aantallen van enkele merken en typen
personenauto's op drie wegen en bij drie tankstations
buiten de bebouwde kom (oktober 1969).
- Tabel 3 : Aantallen van enkele merken en typen
personenauto's op drie wegen en bij drie tankstations
binnen de bebouwde kom (Den Haag) (oktober 1969).
- Tabel 4 : Percentuele verdeling naar merk van personenauto's
buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen
(juli en oktober 1969).
- Tabel 5 : Percentuele verdeling naar merk van personenauto's
binnen de bebouwde kom (Den Haag) op werkdagen en weekend-
dagen (oktober 1969).
- Tabel 6 : Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's
buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en week-
enddagen (juli en oktober 1969).
- Tabel 7 : Percentuele verdeling naar leeftijd van bestuurders
van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom
(juli en oktober 1969).
- Tabel 8 : Percentuele verdeling naar geslacht van bestuurders
van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op
werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).
- Tabel 9 : Gemiddelde aantal in het laatste jaar afgelegde kilo-
meters naar geslacht van bestuurders van personenauto's
buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en week-
enddagen (oktober 1968, juli en oktober 1969).

- Tabel 10 : Vergelijking van de percentuele verdeling naar werkdagen en weekenddagen van het aantal geënquêteerde bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom (oktober 1969) met die van het aantal verreden voertuigkilometers van personenauto's op Rijkswegen (1965).
- Tabel 11 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).
- Tabel 12 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).
- Tabel 13 : Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).
- Tabel 14 : Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (oktober 1969).
- Tabel 15 : Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom (juli en oktober 1969).
- Tabel 16 : Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom (juli en oktober 1969).
- Tabel 17 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (juli 1969).
- Tabel 18 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (juli 1969).

- Tabel 19 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (oktober 1969).
- Tabel 20 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (oktober 1969).
- Tabel 21 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen naar rayon (oktober 1969).
- Tabel 22 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's op weekenddagen naar rayon (oktober 1969).
- Tabel 23 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 24 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 25 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 26 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (juli 1969).
- Tabel 27 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (oktober 1969).

- Tabel 28 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (oktober 1969).
- Tabel 29 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het totale aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) (juli 1969).
- Tabel 30 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het totale aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) (oktober 1969).
- Tabel 31 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar het totale aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) (oktober 1969).
- Tabel 32 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (juli 1969).
- Tabel 33 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (juli 1969).
- Tabel 34 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).
- Tabel 35 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).

- Tabel 36 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom bij bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).
- Tabel 37 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom bij bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).
- Tabel 38 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 39 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 40 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 41 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op weekenddagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 42 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 43 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 44 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders op werkdagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 45 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders op werkdagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

- Tabel 46 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders op weekenddagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 47 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders op weekenddagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 48 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 49 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 50 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 51 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 52 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders buiten de bebouwde kom naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 53 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen de bebouwde kom naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 54 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 55 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op weekenddagen naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

- Tabel 56 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar bouwjaar van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 57 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar bouwjaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 58 : Aanwezigheid van de verschillende typen autogordels op de bestuurdersplaats naar bouwjaar van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 59 : Aanwezigheid van de verschillende typen autogordels op de bestuurdersplaats naar bouwjaar van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 60 : Gebruik van de verschillende typen autogordels naar geslacht van inzittenden van personenauto's (juli 1969).
- Tabel 61 : Gebruik van de verschillende typen autogordels naar geslacht van inzittenden van personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 62 : Gebruik van de verschillende typen autogordels naar plaats van inzittenden in personenauto's (juli 1969).
- Tabel 63 : Gebruik van de verschillende typen autogordels naar plaats van inzittenden in personenauto's (oktober 1969).
- Tabel 64 : Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij bestuurders van personenauto's (juli en oktober 1969).
- Tabel 65 : Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij passagiers naast bestuurders van personenauto's (juli + oktober 1969).
- Tabel 66 : Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij mannelijke inzittenden van personenauto's (juli en oktober 1969).

Tabel 67 : Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij vrouwelijke inzittenden van personenauto's (juli en oktober 1969).

| Diverse merken en typen personenauto's | | Gedeel- telijk * 4 wegen | | Totaal alle tankstations | |
|---|---|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------|
| | | aantal | marge aantal | aantal | marge aantal |
| Citroën | 2CV/Dyane | 164 | ± 26 | 70 | ± 17 |
| | Ami 6/8 | 64 | ± 16 | 26 | ± 11 |
| | DS/ID | 69 | ± 17 | 15 | ± 8 |
| Daf | 600/750/33 | 146 | ± 24 | 61 | ± 16 |
| | 44/55 | 91 | ± 19 | 34 | ± 12 |
| Fiat | 500/600/850 | 240 | ± 31 | 108 | ± 21 |
| | 1100/1300/1500 | 103 | ± 21 | 38 | ± 13 |
| | 1800/2300/124/125 | 133 | ± 23 | 38 | ± 13 |
| Ford | Anglia/Escort | 54 | ± 15 | 29 | ± 11 |
| | Cortina/12 M/15 M | 672 | ± 49 | 196 | ± 27 |
| | Zephyr/Zodiac/Capri/ Corsair/17 M/20 M | 295 | ± 34 | 72 | ± 17 |
| Mercedes | alle typen | 307 | ± 35 | 57 | ± 15 |
| Opel | Kadett | 427 | ± 40 | 131 | ± 23 |
| | Rekord | 565 | ± 46 | 153 | ± 24 |
| | Kapitän/Admiral/Commodore/ Diplomat | 74 | ± 18 | 36 | ± 11 |
| Renault | Dauphine/R 4 | 172 | ± 26 | 51 | ± 14 |
| | R 8/ R 10 | 103 | ± 21 | 35 | ± 12 |
| | R 16 | 56 | ± 15 | 14 | ± 8 |
| Simca | 1000/1100 | 178 | ± 27 | 67 | ± 16 |
| | 1300/1500 | 137 | ± 24 | 25 | ± 10 |
| Volkswagen | Kever | 741 | ± 52 | 227 | ± 29 |
| | 1600/411 | 258 | ± 32 | 70 | ± 17 |
| Volvo | alle typen | 105 | ± 21 | 19 | ± 9 |
| Sportwagens | alle typen | 40 | ± 13 | 20 | ± 9 |
| Amerikaan | alle typen | 128 | ± 23 | 24 | ± 10 |
| Overige (incl. onbekend) | | 1107 | ± 61 | 349 | ± 34 |
| Totaal | | 6429 | | 1965 | |

* Zie ook Bijlage IV.

Tabel 1: Aantallen van merken en typen personenauto's op de weg en bij tankstations (juli 1969).

| Autotype | Gouda (8) | | | | Oirschot (22) | | | | Twello (12) | | | | Totaal | | | |
|---------------------|-------------|--------|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|
| | tankstation | | marge | | tankstation | | marge | | tankstation | | marge | | tankstation | | marge | |
| | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal |
| Citroën 2 CV/Dyane | 2492 | 102 | ± 20 | 845 | 32 | ± 11 | 662 | 11 | ± 7 | 3999 | 145 | ± 24 | | | | |
| Ami 6/8 | 787 | 28 | ± 11 | 309 | 5 | ± 5 | 191 | 3 | ± 4 | 1287 | 36 | ± 12 | | | | |
| DS/ID | 1246 | 19 | ± 7 | 303 | 8 | ± 6 | 177 | 3 | ± 4 | 1726 | 50 | ± 11 | | | | |
| DAF 33/44/55 | 2854 | 81 | ± 18 | 1857 | 42 | ± 13 | 887 | 13 | ± 7 | 5598 | 136 | ± 23 | | | | |
| Fiat 500/600/850 | 2993 | 117 | ± 21 | 1450 | 42 | ± 13 | 1050 | 19 | ± 13 | 5493 | 178 | ± 26 | | | | |
| Mercedes alle typen | 3694 | 46 | ± 14 | 1578 | 39 | ± 13 | 939 | 3 | ± 4 | 6211 | 88 | ± 19 | | | | |
| Renault R 4 | 1696 | 42 | ± 13 | 705 | 18 | ± 9 | 702 | 8 | ± 6 | 3103 | 68 | ± 17 | | | | |
| Volks- wagen | 7311 | 196 | ± 27 | 3257 | 65 | ± 16 | 5058 | 33 | ± 11 | 13626 | 294 | ± 33 | | | | |
| 1600 | 2907 | 67 | ± 16 | 1122 | 18 | ± 9 | 1135 | 17 | ± 8 | 5164 | 102 | ± 20 | | | | |
| Volvo alle typen | 1600 | 42 | ± 13 | 317 | 9 | ± 6 | 326 | 2 | ± 4 | 2243 | 53 | ± 15 | | | | |
| Overige | 50795 | 1253 | ± 43 | 20371 | 468 | ± 27 | 15215 | 179 | ± 17 | 86381 | 1900 | ± 54 | | | | |
| Totaal | 78375 | 1993 | | 32114 | 746 | | 24342 | 291 | | 134831 | 3030 | | | | | |

Tabel 2: Aantallen van enkele merken en typen personenauto's op drie wegen en bij drie tankstations buiten de bebouwde kom (oktober 1969).

| Autotype | Troelstrakade (53) Laan v.N.O.Indië(51) Leyweg (55) Totaal | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|-------|-------------|-------|--------|-------|-------------|-------|--------|-------|-------------|-------|
| | weg | | tankstation | | weg | | tankstation | | weg | | tankstation | |
| | aantal | marge | aantal | marge | aantal | marge | aantal | marge | aantal | marge | aantal | marge |
| Citroën | 50 | ± 14 | 932 | ± 10 | 1423 | ± 13 | 43 | ± 13 | 6023 | ± 13 | 121 | ± 22 |
| Ami 6/8 | 1105 | ± 7 | 366 | ± 7 | 569 | ± 8 | 16 | ± 8 | 2040 | ± 8 | 38 | ± 13 |
| DS/ID | 1219 | ± 5 | 160 | ± 2 | 381 | ± 6 | 9 | ± 6 | 1760 | ± 6 | 15 | ± 8 |
| Daf | 5133 | ± 17 | 1756 | ± 13 | 2010 | ± 17 | 74 | ± 17 | 8899 | ± 17 | 189 | ± 27 |
| Fiat | 5628 | ± 17 | 1815 | ± 15 | 2759 | ± 20 | 100 | ± 20 | 10202 | ± 20 | 231 | ± 30 |
| Mercedes | 2760 | ± 11 | 509 | ± 4 | 1288 | ± 12 | 32 | ± 12 | 4557 | ± 12 | 65 | ± 16 |
| Renault | 2214 | ± 11 | 590 | ± 11 | 926 | ± 12 | 34 | ± 12 | 3730 | ± 12 | 94 | ± 20 |
| Volks- wagen | 10247 | ± 20 | 3501 | ± 19 | 6435 | ± 26 | 191 | ± 26 | 20183 | ± 26 | 390 | ± 37 |
| Volvo | 2802 | ± 12 | 675 | ± 11 | 1609 | ± 13 | 44 | ± 13 | 5086 | ± 13 | 104 | ± 20 |
| Overige | 1861 | ± 9 | 267 | ± 2 | 422 | ± 7 | 12 | ± 7 | 2550 | ± 7 | 32 | ± 12 |
| | 56362 | ± 33 | 16618 | ± 28 | 31156 | ± 36 | 749 | ± 36 | 104136 | ± 36 | 2025 | ± 56 |
| Totaal | 92999 | 1158 | 27189 | 842 | 48978 | 1304 | 169166 | 3504 | | | | |

Tabel 3: Aantallen van enkele merken en typen personenauto's op drie wegen en bij drie tankstations binnen de bebouwde kom (Den Haag) (oktober 1969).

| Automerk | Werkdagen | | | Weekenddagen | | | Autopark Nederland |
|------------|------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-----------------------|
| | juli '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | december '69 | |
| | % | marge | % | marge | % | marge | % |
| Citroën | 6 | ± 1 | 7 | ± 1 | 6 | ± 1 | 5 |
| Daf | 5 | ± 1 | 3 | ± ½ | 5 | ± 1 | 6 |
| Fiat | 9 | ± 1 | 10 | ± 1 | 12 | ± 1 | 10 |
| Ford | 15 | ± 2 | 15 | ± 1 | 15 | ± 1 | 14 |
| Mercedes | 3 | ± 1 | 3 | ± ½ | 2 | ± ½ | 2 |
| Opel | 17 | ± 2 | 14 | ± 1 | 13 | ± 1 | 14 |
| Renault | 5 | ± 1 | 6 | ± ½ | 6 | ± 1 | 7 |
| Simca | 5 | ± 1 | 4 | ± ½ | 4 | ± 1 | 5 |
| Volkswagen | 15 | ± 2 | 15 | ± 1 | 15 | ± 1 | 15 |
| Volvo | 1 | ± ½ | 4 | ± ½ | 4 | ± 1 | 1 |
| Overige | 19 | ± 2 | 19 | ± 1 | 18 | ± 1 | 21 |
| Totaal | 100(=1965) | | 100(=4579) | | 100(=2712) | | 100 |

Tabel 4: Percentuele verdeling naar merk van personenauto's buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969)

| Automerik | Werkdagen | | Weekenddagen | | Autopark Den Haag | |
|------------|-------------|-------------|--------------|-------------|----------------------|--------------|
| | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | december '69 | december '69 |
| | % | marge | % | marge | % | % |
| Citroën | 6 | ± 1 | 6 | ± 1 | 6 | 6 |
| Daf | 5 | ± 1 | 5 | ± 1 | 5 | 5 |
| Fiat | 11 | ± 1 | 12 | ± 2 | 8 | 8 |
| Ford | 15 | ± 1 | 14 | ± 2 | 14 | 14 |
| Mercedes | 2 | ± 1/2 | 1 | ± 1/2 | 2 | 2 |
| Opel | 14 | ± 1 | 15 | ± 2 | 14 | 14 |
| Renault | 5 | ± 1 | 5 | ± 1 | 8 | 8 |
| Simca | 4 | ± 1 | 4 | ± 1 | 4 | 4 |
| Volkswagen | 14 | ± 1 | 16 | ± 2 | 17 | 17 |
| Volvo | 4 | ± 1 | 5 | ± 1 | 1 | 1 |
| Overige | 20 | ± 2 | 17 | ± 2 | 21 | 21 |
| Totaal | 100 (=2743) | | 100 (=1485) | | 100 | |

Tabel 5: Percentuele verdeling naar merk van personenauto's binnen de bebouwde kom (Den Haag) op werkdagen en weekenddagen (oktober 1969).

| Bouwjaar auto | Buiten bebouwde kom | | | | | | Binnen bebouwde kom | | | | | | Autopark | |
|----------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| | werkdagen | | | weekenddagen | | | werkdagen | | | weekenddagen | | | Autopark | |
| | werkdagen | weekenddagen | weekenddagen | werkdagen | weekenddagen | weekenddagen | werkdagen | weekenddagen | weekenddagen | weekenddagen | Nederland | Autopark | Den Haag | |
| | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | december '69 | december '69 | december '69 | |
| | % | marge | % | marge | % | marge | % | marge | % | marge | % | marge | % | |
| 1969 | 14 | + 2 | 22 | + 1 | 18 | + 1 | 18 | + 1 | 14 | + 2 | 16 | + 2 | 16 | |
| 1968 | 20 | + 2 | 22 | + 1 | 18 | + 1 | 19 | + 2 | 14 | + 2 | 16 | + 2 | 16 | |
| 1967 | 15 | + 2 | 16 | + 1 | 16 | + 1 | 15 | + 1 | 15 | + 2 | 12 | + 2 | 12 | |
| 1966 | 9 | + 1 | 10 | + 1 | 10 | + 1 | 10 | + 1 | 11 | + 2 | 10 | + 2 | 9 | |
| 1965 | 13 | + 2 | 11 | + 1 | 11 | + 1 | 13 | + 1 | 16 | + 2 | 14 | + 2 | 13 | |
| 1964 | 10 | + 1 | 7 | + 1 | 9 | + 1 | 9 | + 1 | 9 | + 1 | 10 | + 1 | 9 | |
| 1963 en eerder | 19 | + 2 | 12 | + 1 | 17 | + 1 | 16 | + 1 | 21 | + 2 | 22 | + 2 | 25 | |
| Totaal | 100(=1965) | | 100(=4579) | | 100(=2712) | | 100(=2743) | | 100(=1483) | | 100 | | 100 | |

Tabel 6: Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).

| Leeftijd in jaren | Buiten bebouwde kom | | Binnen bebouwde kom | |
|-------------------|---------------------|-------|---------------------|-------|
| | % | marge | % | marge |
| 18 - 24 | 16 | ± 1 | 15 | ± 1 |
| 25 - 34 | 30 | ± 1 | 23 | ± 1 |
| 35 - 44 | 24 | ± 1 | 21 | ± 1 |
| 45 - 54 | 18 | ± 1 | 22 | ± 1 |
| 55 - 64 | 9 | ± ½ | 14 | ± 1 |
| 65 en ouder | 3 | ± ½ | 5 | ± ½ |
| Totaal | 100(=9254) | | 100(=4225) | |

Tabel 7: Percentuele verdeling naar leeftijd van bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom (juli en oktober 1969).

| Geslacht | Buiten bebouwde kom | | | Binnen bebouwde kom | | |
|----------|---------------------|-------------|--------------|---------------------|-------------|--------------|
| | werkdagen | werkdagen | weekenddagen | werkdagen | werkdagen | weekenddagen |
| | juli '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 |
| | % | marge | % | marge | % | marge |
| Man | 90 | ± 1 | 87 | ± 1 | 82 | ± 1 |
| Vrouw | 10 | ± 1 | 13 | ± 1 | 18 | ± 1 |
| Totaal | 100(=1965) | 100(=4579) | 100(=2712) | 100(=2743) | 100(=1483) | |

Tabel 8: Percentuele verdeling naar geslacht van bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).

| Geslacht | Buiten bebouwde kom | | | | Binnen bebouwde kom | | | | Autobezitters Auto-eigenaars | |
|----------|---------------------|----------|-------------|-------------|---------------------|-------------|--------------|-------------|------------------------------|------|
| | werkdagen | | werkdagen | | werkdagen | | weekenddagen | | Shell | CBS |
| | oktober '68 | juli '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | oktober '69 | '65 | '67 |
| | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j | km/j |
| Man | 32.000 | 27.300 | 31.600 | 24.500 | 24.400 | 21.500 | 16.800 | 18.200 | | |
| Vrouw | 17.700 | 16.500 | 18.700 | 16.700 | 15.500 | 15.700 | 13.000 | 13.400 | | |
| Totaal | 30.300 | 26.500 | 29.900 | 23.600 | 22.800 | 20.900 | 16.500 | 17.900 | | |

Tabel 9: Gemiddelde aantal in het laatste jaar afgelegde kilometers naar geslacht van bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (oktober 1968, juli en oktober 1969).

| Dag | Geënquêteerde bestuurders buiten bebouwde kom oktober '69 | Verreden voertuigkilometers op Rijkswegen, CBS '65 | % | marge | % |
|--------------|---|---|-----|-------|----|
| Werkdagen | 63 | | ± 1 | | 66 |
| Weekenddagen | 37 | | ± 1 | | 34 |

Tabel 10: Vergelijking van de percentuele verdeling naar werkdagen en weekenddagen van het aantal geënquêteerde bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom (oktober 1969) met die van het aantal verreden voertuigkilometers van personenauto's op Rijkswegen (1965).

| Enquête | Geënquêteerden | | | | Gordels aanwezig | | | | Waarvan gebruikt | | | |
|--|----------------|-----|-------|-----|------------------|----|-------|----|------------------|-----|-------|-----|
| | aantal | | % van | | aantal | | % van | | aantal | | % van | |
| | I | II | I | II | I | II | I | II | I | II | I | II |
| Buiten bebouwde kom werkdagen juli '69 werkdagen oktober '69 weekenddagen oktober '69 | 1773 | 300 | 17 | ± 2 | 88 | 5 | ± 1 | 29 | ± 5 | ± 1 | ± 1 | ± 3 |
| | 3976 | 942 | 24 | ± 1 | 349 | 9 | ± 1 | 37 | ± 3 | ± 1 | ± 1 | ± 5 |
| | 2405 | 404 | 17 | ± 2 | 129 | 5 | ± 1 | 32 | ± 5 | ± 1 | ± 1 | ± 5 |
| Binnen bebouwde kom werkdagen oktober '69 weekenddagen oktober '69 | 2243 | 556 | 25 | ± 2 | 60 | 3 | ± 1 | 11 | ± 3 | ± 1 | ± 1 | ± 4 |
| | 1324 | 246 | 19 | ± 2 | 24 | 2 | ± 1 | 10 | ± 4 | ± 1 | ± 1 | ± 4 |

Tabel 11: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).

| Enquête | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | | | |
|--|----------------|--------------|------------|------------------|-------------|------------|------------------|------------|-------|-------------|-------|
| | aantal I | aantal II | % van I | aantal II | aantal I | % van I | aantal I | % van I | marge | % van II | marge |
| Buiten bebouwde kom werkdagen juli '69 werkdagen oktober '69 weekenddagen oktober '69 | 191 | 33 | 17 | 12 | 6 | 36 | 12 | 6 | + 5 | 36 | + 4 |
| | 603 | 112 | 19 | 36 | 6 | 32 | 36 | 6 | + 3 | 32 | + 2 |
| | 306 | 60 | 20 | 24 | 8 | 40 | 24 | 8 | + 5 | 40 | + 3 |
| Binnen bebouwde kom werkdagen oktober '69 weekenddagen oktober '69 | 499 | 114 | 23 | 15 | 3 | 13 | 15 | 3 | + 4 | 13 | + 2 |
| | 157 | 25 | 16 | 3 | 2 | 12 | 3 | 2 | + 6 | 12 | + 2 |
| | | | | | | | | | | | |

Tabel 12: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).

| Type gordel | Werkdagen | | | Weekenddagen | | |
|-------------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|--------------|------------------|---------|
| | juli '69 | | | oktober '69 | | |
| | Waarvan gebruikt Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
| | aantal | % marge | aantal | % marge | aantal | % marge |
| | van I | | van II | | van III | |
| Driepunts | 107 | 52 ± 5 | 38 | 36 ± 9 | 258 | 25 ± 3 |
| Diagonaal | 143 | 43 ± 5 | 31 | 22 ± 8 | 490 | 47 ± 5 |
| Heup | 83 | 25 ± 5 | 31 | 37 ± 11 | 288 | 28 ± 3 |
| Totaal | 333 | 100 | 100 | 30 ± 5 | 1036 | 100 |
| | | | | | 380 | 37 ± 3 |
| | | | | | 462 | 100 |
| | | | | | 152 | 33 ± 4 |

Tabel 13: Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1969).

| | | Werkdagen | | Weekenddagen | | | | |
|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------|--------|----|--------|
| | | oktober '69 | | oktober '69 | | | | |
| Type gordel | Gordels aanwezig | Waarvan gebruikt | Gordels aanwezig | Waarvan gebruikt | | | | |
| | aantal | % marge | aantal | % marge | aantal | | | |
| | I | van I | II | van II | II | | | |
| Driepunts | 214 | 32 ± 4 | 27 | 13 ± 5 | 72 | 27 ± 5 | 10 | 14 ± 8 |
| Diagonaal | 257 | 38 ± 4 | 19 | 7 ± 3 | 111 | 41 ± 6 | 7 | 6 ± 5 |
| Heup | 197 | 30 ± 4 | 29 | 15 ± 5 | 85 | 32 ± 6 | 9 | 11 ± 7 |
| Totaal | 668 | 100 | 75 | 11 ± 2 | 268 | 100 | 26 | 10 ± 4 |

Tabel 14: Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (oktober 1969).

| Type gordel | Buiten bebouwde kom | | | | Binnen bebouwde kom | | | | | | | |
|-------------|---------------------|---------------------|--------------|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-----|--------|----|--------|
| | Juli '69 | | oktober '69 | | oktober '69 | | oktober '69 | | | | | |
| | aantal I | % marge van I | aantal II | % marge van II | aantal III | % marge van III | aantal III | % marge van III | | | | |
| Driepunts | 96 | 32 ± 5 | 33 | 34 ± 10 | 336 | 25 ± 2 | 153 | 46 ± 5 | 248 | 31 ± 3 | 33 | 13 ± 4 |
| Diagonaal | 127 | 42 ± 6 | 26 | 20 ± 7 | 619 | 47 ± 3 | 157 | 25 ± 3 | 315 | 40 ± 3 | 23 | 7 ± 3 |
| Heup | 77 | 26 ± 5 | 29 | 38 ± 11 | 372 | 28 ± 2 | 163 | 44 ± 5 | 235 | 29 ± 3 | 27 | 11 ± 4 |
| Totaal | 300 | 100 | 88 | 29 ± 5 | 1327 | 100 | 475 | 36 ± 3 | 798 | 100 | 83 | 10 ± 2 |

Tabel 15: Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom (juli en oktober 1969).

Buiten bebouwde kom

Binnen bebouwde kom

Type gordel

juli '69

oktober '69

oktober '69

| Type gordel | Buiten bebouwde kom | | | Binnen bebouwde kom | | |
|-------------|---------------------|---------|---------|---------------------|----------|---------|
| | aantal I | % van I | marge ± | aantal II | % van II | marge ± |
| Driepunts | 11 | 33 | + 16 | 5 | 45 | + 50 |
| Diagonaal | 16 | 49 | + 17 | 5 | 51 | + 23 |
| Heup | 6 | 18 | + 13 | 2 | 33 | + 38 |
| Totaal | 33 | 100 | | 12 | 36 | + 17 |

| Type gordel | Buiten bebouwde kom | | | Binnen bebouwde kom | | |
|-------------|---------------------|---------|---------|---------------------|----------|---------|
| | aantal I | % van I | marge ± | aantal II | % van II | marge ± |
| Driepunts | 11 | 33 | + 16 | 41 | 24 | + 6 |
| Diagonaal | 16 | 49 | + 17 | 81 | 47 | + 8 |
| Heup | 6 | 18 | + 13 | 49 | 29 | + 7 |
| Totaal | 33 | 100 | | 171 | 100 | |

| Type gordel | Buiten bebouwde kom | | | Binnen bebouwde kom | | |
|-------------|---------------------|---------|---------|---------------------|----------|---------|
| | aantal I | % van I | marge ± | aantal II | % van II | marge ± |
| Driepunts | 11 | 33 | + 16 | 21 | 51 | + 16 |
| Diagonaal | 16 | 49 | + 17 | 22 | 27 | + 10 |
| Heup | 6 | 18 | + 13 | 16 | 33 | + 13 |
| Totaal | 33 | 100 | | 59 | 35 | + 7 |

| Type gordel | Buiten bebouwde kom | | | Binnen bebouwde kom | | |
|-------------|---------------------|---------|---------|---------------------|-----------|---------|
| | aantal I | % van I | marge ± | aantal III | % van III | marge ± |
| Driepunts | 11 | 33 | + 16 | 38 | 28 | + 7 |
| Diagonaal | 16 | 49 | + 17 | 53 | 38 | + 8 |
| Heup | 6 | 18 | + 13 | 47 | 34 | + 8 |
| Totaal | 33 | 100 | | 138 | 100 | |

Tabel 16: Aanwezigheid en gebruik van de verschillende typen autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom (juli en oktober 1969).

| Rayon | Geënquêteerden | Gordels aanwezig | Waarvan gebruikt |
|--------|----------------|------------------|-------------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II |
| | | % van I | % marge van II |
| Noord | 166 | 9 ± 1 | 19 |
| Oost | 470 | 24 ± 2 | 90 |
| West | 673 | 34 ± 2 | 150 |
| Zuid | 656 | 33 ± 2 | 74 |
| Totaal | 1965 | 100 | 333 |
| | | 17 ± 2 | 100 |
| | | | 30 ± 5 |

Tabel 17: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (juli 1969).

| Rayon | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------|----------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | aantal I | % marge II | aantal I | % marge II | aantal I | % marge II |
| Noord | 105 | 9 ± 2 | 9 | 9 ± 5 | 2 | 22 ± 28 |
| Oost | 277 | 23 ± 2 | 38 | 14 ± 4 | 16 | 42 ± 16 |
| West | 361 | 50 ± 3 | 71 | 20 ± 4 | 19 | 27 ± 11 |
| Zuid | 445 | 38 ± 3 | 39 | 9 ± 3 | 4 | 10 ± 10 |
| Totaal | 1188 | 100 | 157 | 13 ± 2 | 41 | 26 ± 7 |

Tabel 18: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers
naast bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon
(juli 1969).

| Rayon | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| Oost | 1198 | 26 | 235 | 20 | 83 | 55 |
| West | 2628 | 57 | 686 | 26 | 262 | 58 |
| Zuid | 753 | 17 | 151 | 17 | 40 | 51 |
| Totaal buiten bebouwde kom | 4579 | 100 | 1052 | 23 | 385 | 57 |
| Den Haag, binnen bebouwde kom | 2743 | 100 | 668 | 24 | 75 | 11 |

Tabel 19: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (oktober 1969).

| Rayon | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| Oost | 320 | 22 ± 2 | 46 | 14 ± 4 | 23 | 50 ± 15 |
| West | 856 | 57 ± 3 | 177 | 21 ± 3 | 71 | 40 ± 7 |
| Zuid | 514 | 21 ± 2 | 46 | 15 ± 4 | 22 | 48 ± 15 |
| Totaal buiten bebouwde kom | 1490 | 100 | 269 | 18 ± 3 | 116 | 43 ± 6 |
| Den Haag, binnen bebouwde kom | 569 | 100 | 76 | 21 ± 4 | 14 | 18 ± 9 |

Tabel 20: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's op werkdagen naar rayon (oktober 1969).

| Rayon | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|----------------------------------|----------------|------------|--------------|------------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|-------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal marge | % van II | aantal | % van II | marge |
| Oost | 609 | 22 ± 2 | 82 | 13 | ± 3 | 26 | 32 | ± 10 | |
| West | 1680 | 62 ± 2 | 331 | 20 | ± 2 | 110 | 33 | ± 5 | |
| Zuid | 423 | 16 ± 1 | 51 | 12 | ± 3 | 17 | 33 | ± 13 | |
| Totaal buiten bebouwde kom | 2712 | 100 | 464 | 17 | ± 1 | 153 | 33 | ± 4 | |
| Den Haag, binnen bebouwde kom | 1485 | 100 | 269 | 18 | ± 2 | 27 | 10 | ± 4 | |

Tabel 21: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen naar rayon (oktober 1969).

| Rayon | Geïnquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------------|----------------|---------|------------------|---------------|------------------|----------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| Qost | 387 | 19 ± 2 | 52 | 13 ± 3 | 18 | 35 ± 13 |
| West | 1261 | 64 ± 2 | 208 | 16 ± 2 | 84 | 40 ± 7 |
| Zuid | 337 | 17 ± 2 | 33 | 10 ± 3 | 13 | 39 ± 17 |
| Totaal buiten bebouwde kom | 1985 | 100 | 293 | 15 ± 2 | 115 | 39 ± 6 |
| Den Haag, binnen bebouwde kom | 680 | 100 | 101 | 15 ± 3 | 17 | 17 ± 7 |

Tabel 22: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's op weekenddagen naar rayon (oktober 1969).

| Leeftijd in jaren | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------|----------------|-----------------|------------------|--------------------------|---------------------|---------------------------|
| | aantal I | % marge ± | aantal II | % marge ± van I | aantal van II | % marge ± van II |
| 18 - 24 | 342 | 17 ± 2 | 44 | 13 ± 4 | 10 | 23 ± 12 |
| 25 - 34 | 581 | 30 ± 2 | 96 | 17 ± 3 | 30 | 31 ± 9 |
| 35 - 44 | 476 | 24 ± 2 | 74 | 16 ± 3 | 27 | 36 ± 11 |
| 45 - 54 | 339 | 17 ± 2 | 71 | 21 ± 4 | 16 | 23 ± 10 |
| 55 - 64 | 171 | 9 ± 1 | 37 | 22 ± 6 | 13 | 35 ± 16 |
| 65 en ouder | 50 | 3 ± 1 | 11 | 22 ± 12 | 4 | 36 ± 29 |
| Onbekend | 6 | 0 - | 0 | - | - | - |
| Totaal | 1965 | 100 | 533 | 17 ± 2 | 100 | 30 ± 5 |

Tabel 23: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (juli 1969).

| Leeftijd in jaren | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------|----------------|-----------------|------------------|---------------|------------------|-------------------------|
| | aantal I | % marge ± | aantal II | % van I | aantal | % marge van II |
| 18 - 24 | 1186 | 16 ± 1 | 135 | 11 ± 2 | 33 | 24 ± 7 |
| 25 - 34 | 2190 | 30 ± 1 | 457 | 21 ± 2 | 161 | 35 ± 4 |
| 35 - 44 | 1717 | 24 ± 1 | 406 | 24 ± 2 | 163 | 40 ± 5 |
| 45 - 54 | 1538 | 18 ± 1 | 319 | 24 ± 2 | 108 | 34 ± 5 |
| 55 - 64 | 641 | 9 ± 1 | 144 | 22 ± 3 | 51 | 35 ± 8 |
| 65 en ouder | 201 | 3 ± ½ | 50 | 25 ± 6 | 19 | 38 ± 14 |
| Onbekend | 17 | 0 - | 5 | 29 ± 22 | 3 | 60 ± 44 |
| Totaal | 7290 | 100 | 1516 | 21 ± 1 | 538 | 35 ± 2 |

Tabel 24: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (oktober 1969).

| Leeftijd in jaren | Geïnquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % marge | aantal I | % marge |
| 18 - 24 | 644 | 15 | 93 | 14 | 8 | 9 |
| 25 - 34 | 966 | 23 | 197 | 20 | 27 | 14 |
| 35 - 44 | 889 | 21 | 194 | 22 | 25 | 13 |
| 45 - 54 | 936 | 22 | 247 | 26 | 25 | 10 |
| 55 - 64 | 579 | 14 | 162 | 28 | 14 | 9 |
| 65 en ouder | 192 | 5 | 42 | 22 | 2 | 5 |
| Onbekend | 17 | 0 | 2 | 12 | 1 | 50 |
| | | | | | | |
| Totaal | 4225 | 100 | 957 | 22 | 102 | 11 |

Tabel 25: Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar leeftijd van bestuurders van personenauto's (oktober 1969).

| Jaarkilometrage | Geïnquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-----------------|----------------|---------|------------------|---------|------------------|---------|
| | aantal | % marge | aantal | % marge | aantal | % marge |
| | I | II | I | II | I | II |
| < 12.500 | 439 | 22 | 45 | 10 | 11 | 24 |
| 12.500 - | 594 | 30 | 86 | 14 | 24 | 28 |
| 22.500 - | 522 | 16 | 63 | 20 | 23 | 37 |
| 32.500 - | 345 | 18 | 87 | 25 | 28 | 32 |
| > 52.500 | 185 | 10 | 46 | 25 | 12 | 26 |
| Onbekend | 80 | 4 | 6 | 8 | 2 | 33 |
| Totaal | 1965 | 100 | 333 | 17 | 100 | 50 |

Tabel 26: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (juli 1969).

| Jaarkilometrage | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-----------------|----------------|-----------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| | aantal I | % marge I | aantal II | % marge van I | aantal II | % marge van II |
| < 12.500 | 1214 | 17 ± 1 | 161 | 13 ± 2 | 65 | 40 ± 8 |
| 12.500 - | 2250 | 51 ± 1 | 409 | 18 ± 2 | 140 | 54 ± 5 |
| 22.500 - | 1530 | 21 ± 1 | 380 | 25 ± 2 | 151 | 40 ± 5 |
| 32.500 - | 1457 | 20 ± 1 | 372 | 26 ± 2 | 128 | 54 ± 5 |
| > 52.500 | 692 | 9 ± 1 | 174 | 25 ± 3 | 49 | 28 ± 7 |
| Onbekend | 147 | 2 ± ½ | 22 | 15 ± 6 | 5 | 23 ± 18 |
| Totaal | 7290 | 100 | 1518 | 21 ± 1 | 538 | 55 ± 2 |

Tabel 27 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (oktober 1969).

| Jaarkilometrage | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-----------------|----------------|-----|------------------|---------|------------------|----------|
| | aantal I | % | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| < 12.500 | 1020 | 24 | 160 | 16 | 8 | 5 |
| 12.500 - | 1665 | 39 | 383 | 23 | 48 | 13 |
| 22.500 - | 729 | 17 | 191 | 26 | 18 | 9 |
| 52.500 - | 495 | 12 | 152 | 27 | 24 | 18 |
| > 52.500 | 195 | 5 | 54 | 28 | 3 | 6 |
| Onbekend | 119 | 3 | 21 | 18 | 1 | 5 |
| Totaal | 4223 | 100 | 941 | 22 | 102 | 11 |

Tabel 28: Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage) (oktober 1969).

| Totale rijervaring in kilometers | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|--|----------------|--------|------------|------------------|---------|-------------|------------------|---------|-----------|
| | aantal I | % I | marge I | aantal II | % II | marge II | aantal | % II | van marge |
| < 25.000 | 194 | 10 | ± 1 | 18 | 9 | ± 6 | 4 | 22 | ± 20 |
| 25.000 - 50.000 | 192 | 10 | ± 1 | 23 | 12 | ± 5 | 8 | 35 | ± 20 |
| 50.000 - 100.000 | 266 | 13 | ± 2 | 27 | 10 | ± 4 | 9 | 33 | ± 18 |
| 100.000 - 200.000 | 412 | 21 | ± 2 | 68 | 17 | ± 4 | 23 | 34 | ± 11 |
| > 200.000 | 857 | 44 | ± 2 | 194 | 23 | ± 3 | 56 | 29 | ± 7 |
| Onbekend | 44 | 2 | ± ½ | 3 | 7 | ± 8 | 0 | - | - |
| Totaal | 1965 | 100 | | 333 | 17 | ± 2 | 100 | 30 | ± 5 |

Tabel 29: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het totale aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) (juli 1969).

| Totale rijveraring in kilometers | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------------------------|----------------|---------|------------------|---------|------------------|----------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| < 25.000 | 578 | ± ½ | 66 | 11 | 23 | 35 |
| 25.000 - 50.000 | 544 | ± ½ | 64 | 12 | 22 | 34 |
| 50.000 - 100.000 | 1093 | ± 1 | 176 | 16 | 75 | 43 |
| 100.000 - 200.000 | 1397 | ± 1 | 276 | 20 | 112 | 41 |
| > 200.000 | 3539 | ± 1 | 908 | 26 | 296 | 33 |
| Onbekend | 139 | ± ½ | 28 | 20 | 10 | 36 |
| Totaal | 7290 | 100 | 1518 | 21 | 538 | 35 |
| | | | | | | ± 2 |

Tabel 30: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom naar het totale aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijveraring) (oktober 1969).

| Totale rijervaring in kilometers | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | | |
|----------------------------------|----------------|-----|------------------|-----------|------------------|-----------|----------------|
| | aantal I | % | marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| <25.000 | 408 | 10 | + 1 | 55 | 13 | 6 | 11 |
| 25.000 - 50.000 | 432 | 10 | + 1 | 58 | 13 | 7 | 12 |
| 50.000 - 100.000 | 627 | 15 | + 1 | 108 | 17 | 14 | 13 |
| 100.000 - 200.000 | 817 | 19 | + 1 | 185 | 23 | 28 | 15 |
| > 200.000 | 1799 | 43 | + 2 | 510 | 28 | 46 | 9 |
| Onbekend | 140 | 3 | + ½ | 25 | 18 | 1 | 4 |
| Totaal | 4223 | 100 | | 941 | 22 | 102 | 11 |

Tabel 31: Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom naar het totale aantal door de bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) (oktober 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------|----------------|-----|------------------|---------------|------------------|----------------|
| | aantal I | % | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| | | | | | | |
| <10 | 64 | 4 | 10 | 16 | 0 | - |
| 10 - 50 | 242 | 13 | 39 | 16 | 13 | + 15 |
| 50 - 100 | 264 | 15 | 46 | 17 | 13 | + 13 |
| 100 - 200 | 443 | 25 | 82 | 19 | 21 | + 10 |
| >200 | 724 | 41 | 119 | 16 | 39 | + 9 |
| Onbekend | 36 | 2 | 4 | 11 | - | - |
| | | | | | | |
| Totaal | 1773 | 100 | 500 | 17 | 88 | + 5 |

Tabel 32: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (juli 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|-------------------------|----------------|-----------|------------------|---------------|------------------|----------------|
| | aantal I | % marge I | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| <10 | 9 | 4 | 3 | 33 | 0 | - |
| 10 - 50 | 35 | 18 | 5 | 14 | 1 | ±36 |
| 50 - 100 | 39 | 20 | 5 | 13 | 1 | ±36 |
| 100 - 200 | 59 | 31 | 10 | 17 | 5 | ±32 |
| >200 | 41 | 21 | 9 | 22 | 5 | ±33 |
| Onbekend | 8 | 4 | 1 | 12 | - | - |
| Totaal | 191 | 100 | 33 | 17 | 12 | ±17 |

Tabel 33: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (juli 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|-------------------------|----------------|-----|-------------------|------------------|---------|---------|------------------|----------|----------|
| | aantal I | % | marge | aantal II | % van I | marge | aantal | % van II | marge |
| < 10 | 1443 | 14 | $\pm \frac{1}{2}$ | 315 | 22 | ± 2 | 27 | 9 | ± 3 |
| 10 - 50 | 2589 | 26 | ± 1 | 473 | 18 | ± 2 | 85 | 18 | ± 4 |
| 50 - 100 | 1875 | 19 | ± 1 | 398 | 21 | ± 2 | 125 | 31 | ± 5 |
| 100 - 200 | 2255 | 23 | ± 1 | 522 | 23 | ± 2 | 187 | 36 | ± 4 |
| > 200 | 1686 | 17 | ± 1 | 408 | 24 | ± 2 | 134 | 33 | ± 5 |
| Onbekend | 100 | 1 | $\pm \frac{1}{2}$ | 27 | 27 | ± 9 | 4 | 15 | ± 14 |
| Totaal | 9948 | 100 | | 2143 | 22 | ± 1 | 562 | 26 | ± 2 |

Tabel 34: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|----------------------------|----------------|-----|-------|------------------|----|-------|------------------|----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| | I | | | II | I | | I | II | |
| <10 | 252 | 16 | ± 2 | 56 | 22 | ± 5 | 7 | 13 | ± 9 |
| 10 - 50 | 572 | 37 | ± 2 | 91 | 16 | ± 3 | 12 | 13 | ± 7 |
| 50 - 100 | 515 | 20 | ± 2 | 68 | 22 | ± 5 | 21 | 31 | ± 11 |
| 100 - 200 | 269 | 17 | ± 2 | 57 | 21 | ± 5 | 24 | 42 | ± 13 |
| >200 | 138 | 9 | ± 1 | 34 | 25 | ± 7 | 13 | 38 | ± 17 |
| Onbekend | 19 | 1 | ± 1 | 4 | 21 | ± 19 | 1 | 25 | ± 43 |
| Totaal | 1565 | 100 | | 310 | 20 | ± 2 | 78 | 25 | ± 5 |

Tabel 35: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------------------|----------------|------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| <10 | 431 | 6 ± 1 | 95 | 22 | 23 | 24 ± 8 |
| 10 - 50 | 1742 | 24 ± 1 | 284 | 16 | 71 | 25 ± 5 |
| 50 - 100 | 1649 | 23 ± 1 | 334 | 20 | 125 | 37 ± 5 |
| 100 - 200 | 2009 | 27 ± 1 | 446 | 22 | 186 | 42 ± 5 |
| >200 | 1385 | 19 ± 1 | 333 | 24 | 130 | 39 ± 5 |
| Onbekend | 74 | 1 ± ½ | 24 | 32 | 3 | 13 ± 14 |
| Totaal | 7290 | 100 | 1516 | 21 | 538 | 35 ± 2 |

Tabel 36: Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom bij bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).

| Ritlengte in kilometers | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|----------------------------|----------------|-----|-------|------------------|----|-------|------------------|----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| | I | II | I | II | I | II | I | II | II |
| < 10 | 1264 | 30 | ± 1 | 276 | 22 | ± 2 | 11 | 4 | ± 2 |
| 10 - 50 | 1419 | 34 | ± 1 | 280 | 20 | ± 2 | 26 | 9 | ± 3 |
| 50 - 100 | 541 | 13 | ± 1 | 132 | 24 | ± 4 | 21 | 16 | ± 6 |
| 100 - 200 | 515 | 12 | ± 1 | 133 | 26 | ± 4 | 25 | 19 | ± 7 |
| > 200 | 439 | 10 | ± 1 | 109 | 25 | ± 4 | 17 | 16 | ± 7 |
| Onbekend | 45 | 1 | ± ½ | 7 | 16 | ± 11 | 2 | 29 | ± 34 |
| Totaal | 4223 | 100 | | 937 | 22 | ± 1 | 102 | 11 | ± 2 |

Tabel 37: Aanwezigheid en gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom bij bestuurders van personenauto's naar ritlengte (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | | Gordels aanwezig | | | Waarvan gebruikt | | |
|--------------------------|----------------|-----|-------|------------------|----|-------|------------------|----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| | I | | | II | I | | I | II | |
| <5000 | 292 | 15 | ± 2 | 29 | 10 | ± 4 | 10 | 34 | ± 18 |
| 5000 - 6000 | 378 | 19 | ± 2 | 49 | 13 | ± 3 | 13 | 27 | ± 13 |
| 6000 - 7000 | 194 | 10 | ± 1 | 28 | 14 | ± 5 | 10 | 36 | ± 18 |
| 7000 - 9000 | 316 | 16 | ± 2 | 56 | 18 | ± 4 | 16 | 29 | ± 12 |
| >9000 | 401 | 20 | ± 2 | 95 | 24 | ± 4 | 19 | 20 | ± 8 |
| Onbekend | 384 | 20 | ± 2 | 76 | 20 | ± 4 | 32 | 42 | ± 11 |
| Totaal | 1965 | 100 | | 333 | 17 | ± 2 | 100 | 30 | ± 5 |

Tabel 38: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (juli 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge II | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| <5000 | 1843 | 16 ± ½ | 235 | 13 ± 2 | 76 | 32 ± 6 |
| 5000 - 6000 | 1928 | 17 ± ½ | 301 | 16 ± 2 | 77 | 26 ± 5 |
| 6000 - 7000 | 1013 | 9 ± ½ | 194 | 19 ± 2 | 57 | 29 ± 7 |
| 7000 - 9000 | 1899 | 16 ± ½ | 446 | 23 ± 2 | 127 | 28 ± 4 |
| >9000 | 2202 | 19 ± ½ | 654 | 30 ± 2 | 140 | 21 ± 3 |
| Onbekend | 2628 | 23 ± 1 | 623 | 24 ± 2 | 163 | 26 ± 4 |
| Totaal | 11513 | 100 | 2453 | 21 ± 1 | 640 | 26 ± 2 |

Tabel 39: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geïncquôteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|-----------------|------------|------------------|---------------|------------------|----------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| <5000 | 1080 | 15 ± 1 | 150 | 14 | 51 ± 2 | 34 ± 8 |
| 5000 - 6000 | 1179 | 16 ± 1 | 213 | 18 | 60 ± 2 | 28 ± 6 |
| 6000 - 7000 | 632 | 8 ± ½ | 143 | 23 | 41 ± 3 | 29 ± 8 |
| 7000 - 9000 | 1250 | 17 ± 1 | 321 | 26 | 89 ± 2 | 28 ± 5 |
| >9000 | 1446 | 20 ± 1 | 456 | 32 | 101 ± 2 | 22 ± 4 |
| Onbekend | 1734 | 24 ± 1 | 437 | 25 | 118 ± 2 | 27 ± 4 |
| Totaal | 7321 | 100 | 1720 | 23 | 460 ± 1 | 27 ± 2 |

Tabel 40: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen
naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| <5000 | 763 | 18 ± 1 | 85 | 11 ± 2 | 25 | 29 ± 10 |
| 5000 - 6000 | 749 | 18 ± 1 | 88 | 12 ± 2 | 17 | 19 ± 8 |
| 6000 - 7000 | 381 | 9 ± 1 | 51 | 13 ± 3 | 16 | 31 ± 13 |
| 7000 - 9000 | 649 | 16 ± 1 | 125 | 19 ± 3 | 38 | 30 ± 8 |
| <9000 | 756 | 18 ± 1 | 198 | 26 ± 3 | 39 | 20 ± 6 |
| Onbekend | 894 | 21 ± 1 | 186 | 21 ± 3 | 45 | 24 ± 6 |
| Totaal | 4192 | 100 | 733 | 17 ± 1 | 180 | 25 ± 3 |

Tabel 41: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op weekenddagen
naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| <5000 | 1397 | 14 ± ½ | 179 | 13 ± 2 | 56 | 31 ± 7 |
| 5000 - 6000 | 1607 | 16 ± ½ | 252 | 16 ± 2 | 66 | 26 ± 6 |
| 6000 - 7000 | 886 | 9 ± ½ | 169 | 19 ± 3 | 49 | 29 ± 7 |
| 7000 - 9000 | 1740 | 17 ± 1 | 404 | 23 ± 2 | 115 | 28 ± 4 |
| >9000 | 2073 | 21 ± 1 | 611 | 29 ± 2 | 132 | 22 ± 3 |
| Onbekend | 2245 | 23 ± 1 | 528 | 24 ± 2 | 144 | 27 ± 4 |
| Totaal | 9948 | 100 | 2143 | 22 ± 1 | 562 | 26 ± 2 |

Tabel 42: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|-------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| < 5000 | 446 | 29 ± 2 | 56 | 13 ± 3 | 20 | 36 ± 13 |
| 5000 - 6000 | 321 | 21 ± 2 | 49 | 15 ± 4 | 11 | 22 ± 12 |
| 6000 - 7000 | 127 | 8 ± 1 | 25 | 20 ± 7 | 8 | 32 ± 19 |
| 7000 - 9000 | 159 | 10 ± 2 | 42 | 26 ± 7 | 12 | 29 ± 14 |
| > 9000 | 129 | 8 ± 1 | 43 | 33 ± 8 | 8 | 19 ± 12 |
| Onbekend | 383 | 24 ± 2 | 95 | 25 ± 4 | 19 | 20 ± 8 |
| Totaal | 1565 | 100 | 310 | 20 ± 2 | 78 | 25 ± 5 |

Tabel 43: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geïnkquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|-----------------|-----|------------------|----|------------------|----|
| | aantal | % | aantal | % | aantal | % |
| | I | II | I | II | I | II |
| <5000 | 781 | 13 | 111 | 14 | 38 | 34 |
| 5000 - 6000 | 957 | 15 | 179 | 19 | 53 | 30 |
| 6000 - 7000 | 545 | 9 | 125 | 23 | 34 | 27 |
| 7000 - 9000 | 1138 | 18 | 287 | 25 | 82 | 29 |
| >9000 | 1346 | 22 | 424 | 32 | 95 | 22 |
| Onbekend | 1452 | 23 | 368 | 25 | 107 | 29 |
| Totaal | 6219 | 100 | 1494 | 24 | 409 | 27 |

Tabel 44: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders op werkdagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|-----|------------------|-------|------------------|-------|
| | aantal | % | aantal | % van | aantal | % van |
| | I | I | II | I | II | II |
| < 5000 | 299 | 27 | 39 | 13 | 13 | 33 |
| 5000 - 6000 | 222 | 20 | 34 | 15 | 7 | 21 |
| 6000 - 7000 | 87 | 8 | 18 | 21 | 7 | 39 |
| 7000 - 9000 | 112 | 10 | 34 | 30 | 7 | 21 |
| > 9000 | 100 | 9 | 32 | 32 | 6 | 19 |
| Onbekend | 282 | 26 | 69 | 24 | 11 | 16 |
| Totaal | 1102 | 100 | 226 | 21 | 51 | 23 |

Tabel 45: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders op werkdagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in gulden | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|--------------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| <5000 | 616 | 17 ± 1 | 68 | 11 ± 3 | 18 | 26 ± 11 |
| 5000 - 6000 | 650 | 17 ± 1 | 73 | 11 ± 2 | 13 | 18 ± 9 |
| 6000 - 7000 | 541 | 9 ± 1 | 44 | 13 ± 4 | 15 | 34 ± 14 |
| 7000 - 9000 | 602 | 16 ± 1 | 117 | 19 ± 3 | 33 | 28 ± 8 |
| >9000 | 727 | 20 ± 1 | 187 | 26 ± 3 | 37 | 20 ± 6 |
| Onbekend | 793 | 21 ± 1 | 160 | 20 ± 3 | 37 | 23 ± 7 |
| Totaal | 3729 | 100 | 649 | 17 ± 1 | 153 | 24 ± 3 |

Tabel 46: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders op
weekenddagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Prijsklasse in guldens | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|---------------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| < 5000 | 147 | 32 ± 4 | 17 | 12 ± 5 | 7 | 41 ± 24 |
| 5000 - 6000 | 99 | 21 ± 4 | 15 | 15 ± 7 | 4 | 27 ± 23 |
| 6000 - 7000 | 40 | 9 ± 3 | 7 | 18 ± 12 | 1 | 14 ± 26 |
| 7000 - 9000 | 47 | 10 ± 3 | 8 | 17 ± 11 | 5 | 63 ± 34 |
| > 9000 | 29 | 6 ± 2 | 11 | 38 ± 18 | 2 | 18 ± 23 |
| Onbekend | 101 | 22 ± 4 | 26 | 26 ± 9 | 8 | 31 ± 18 |
| Totaal | 463 | 100 | 84 | 18 ± 4 | 27 | 32 ± 10 |

Tabel 47: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders op weekenddagen naar prijsklasse van personenauto's (oktober 1969).

| Eigenaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | | | | |
|------------------|----------------|-----|------------------|-------------|------------------|-------------|----|------|-----|
| | aantal | % | aantal | % van marge | aantal | % van marge | | | |
| | I | | II | | II | | | | |
| Bestuurder | 1423 | 80 | ± 2 | 15 | ± 2 | 61 | 29 | ± 6 | |
| Familie/kennis | 118 | 7 | ± 1 | 14 | ± 6 | 6 | 38 | ± 24 | |
| Zaak | 193 | 11 | ± 1 | 67 | ± 7 | 20 | 30 | ± 11 | |
| Verhuurbedrijf | 31 | 2 | ± ½ | 4 | ± 12 | 1 | 25 | ± 43 | |
| Overige/onbekend | 8 | 0 | - | 3 | ± 34 | 0 | - | - | |
| Totaal | 1773 | 100 | | 300 | 17 | ± 2 | 88 | 29 | ± 5 |

Tabel 48: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (juli 1969).

| Eigenaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|---------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | aantal | % marge | aantal | % van marge | aantal | % van marge |
| | I | II | I | II | I | II |
| Bestuurder | 134 | 70 ± 7 | 24 | 18 ± 7 | 8 | 35 ± 19 |
| Familie/kennis | 50 | 26 ± 6 | 8 | 16 ± 10 | 4 | 50 ± 35 |
| Zaak | 2 | 1 ± 1 | 0 | - | - | - |
| Verhuurbedrijf | 4 | 2 ± 2 | 0 | - | - | - |
| Overige/onbekend | 1 | 1 ± 1 | 1 | 100 | 0 | - |
| Totaal | 191 | 100 | 33 | 17 ± 5 | 12 | 36 ± 17 |

Tabel 49: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (juli 1969).

| Eigenaar | Geënqueteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|-----|------------------|----|------------------|----|
| | aantal | % | aantal | % | aantal | % |
| | I | I | II | I | II | II |
| Bestuurder | 8516 | 85 | 1756 | 21 | 483 | 28 |
| Familie/kennis | 452 | 5 | 69 | 15 | 12 | 17 |
| Zaak | 874 | 9 | 295 | 34 | 65 | 22 |
| Verhuurbedrijf | 67 | 1 | 10 | 15 | 1 | 10 |
| Overige/onbekend | 39 | 0 | 13 | 34 | 1 | 8 |
| | | | | | | |
| Totaal | 9948 | 100 | 2143 | 22 | 562 | 26 |

Tabel 50: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij mannelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

| Eigenaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|-------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| Bestuurder | 1235 | 79 ± 2 | 238 | 19 | ± 2 62 | 26 ± 6 |
| Familie/kennis | 282 | ± 2 | 64 | 23 | ± 5 13 | 20 ± 10 |
| Zaak | 35 | ± 1 | 6 | 17 | ± 13 3 | 50 ± 41 |
| Verhuurbedrijf | 7 | - | 1 | 14 | ± 26 0 | - |
| Overige/onbekend | 6 | - | 1 | 17 | ± 30 0 | - |
| Totaal | 1565 | 100 | 310 | 20 | ± 2 78 | 25 ± 5 |

Tabel 51: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij vrouwelijke bestuurders naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

| Eigenaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|-------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| Bestuurder | 6058 | 83 ± 1 | 1205 | 20 ± 1 | 456 | 38 ± 3 |
| Familie/kennis | 493 | 7 ± ½ | 82 | 17 ± 3 | 22 | 27 ± 10 |
| Zaak | 649 | 9 ± ½ | 212 | 33 ± 4 | 58 | 27 ± 6 |
| Verhuurbedrijf | 57 | 1 ± ½ | 9 | 16 ± 10 | 1 | 11 ± 21 |
| Overige/onbekend | 33 | 0 - | 8 | 24 ± 15 | 1 | 14 ± 26 |
| Totaal | 7290 | 100 | 1516 | 21 ± 1 | 538 | 36 ± 2 |

Tabel 52: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders buiten de bebouwde kom naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

| Eigenaar | Geïnquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|---------|------------------|---------------|------------------|----------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal II | % van marge II |
| Bestuurder | 3693 | 87 ± 1 | 789 | 21 ± 1 | 89 | 11 ± 2 |
| Familie/kennis | 241 | 6 ± ½ | 51 | 21 ± 5 | 3 | 6 ± 7 |
| Zaak | 260 | 6 ± ½ | 89 | 34 ± 6 | 10 | 11 ± 7 |
| Verhuurbedrijf | 17 | 1 ± ½ | 2 | 12 ± 16 | 0 | - |
| Overige/onbekend | 12 | 0 - | 6 | 55 ± 30 | 0 | - |
| Totaal | 4223 | 100 | 937 | 22 ± 1 | 102 | 11 ± 2 |

Tabel 53: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen de bebouwde kom naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

| Eigenaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|----------------|------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van marge I | aantal | % van marge II |
| Bestuurder | 6035 | 82 ± 1 | 1358 | 23 ± 1 | 383 | 28 ± 2 |
| Familie/kennis | 433 | 6 ± ½ | 79 | 18 ± 4 | 14 | 18 ± 9 |
| Zaak | 769 | 11 ± ½ | 266 | 35 ± 3 | 61 | 23 ± 5 |
| Verhuurbedrijf | 51 | 1 ± ½ | 8 | 16 ± 10 | 1 | 13 ± 23 |
| Overige/onbekend | 33 | 0 - | 9 | 27 ± 16 | 1 | 11 ± 21 |
| Totaal | 7321 | 100 | 1720 | 23 ± 1 | 460 | 27 ± 2 |

Tabel 54: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen
naar eigenaar van personenauto' s (oktober 1969).

| Eigenaar | Geïnquêterden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|------------------|---------------|------------|------------------|------------|------------------|-------------|
| | aantal I | % marge | aantal II | % van I | aantal | % van II |
| Bestuurder | 3716 | 89 ± 1 | 636 | 17 ± 1 | 162 | 25 ± 3 |
| Familie/kennis | 501 | 7 ± 1 | 54 | 18 ± 4 | 11 | 20 ± 11 |
| Zaak | 140 | 3 ± ½ | 35 | 25 ± 7 | 7 | 20 ± 14 |
| Verhuurbedrijf | 23 | 1 ± ½ | 3 | 13 ± 14 | 0 | - |
| Overige/onbekend | 12 | 0 - | 5 | 42 ± 29 | 0 | - |
| Totaal | 4192 | 100 | 733 | 17 ± 1 | 180 | 25 ± 3 |

Tabel 55: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op weekenddagen
naar eigenaar van personenauto's (oktober 1969).

| Bouwjaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------|----------------|---------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | aantal | % marge | aantal | % van marge | aantal | % van marge |
| | I | II | I | II | I | II |
| 1969 | 272 | 14 ± 2 | 63 | 23 ± 5 | 24 | 38 ± 12 |
| 1968 | 393 | 20 ± 2 | 89 | 23 ± 4 | 40 | 45 ± 11 |
| 1967 | 292 | 15 ± 2 | 54 | 18 ± 4 | 15 | 28 ± 12 |
| 1966 | 175 | 9 ± 1 | 27 | 15 ± 5 | 6 | 22 ± 16 |
| 1965 | 260 | 13 ± 2 | 42 | 16 ± 5 | 9 | 21 ± 13 |
| 1964 | 194 | 10 ± 1 | 21 | 11 ± 4 | 1 | 5 ± 9 |
| 1963 en eerder | 371 | 19 ± 2 | 35 | 9 ± 3 | 5 | 14 ± 12 |
| Onbekend | 8 | 0 - | 2 | 25 ± 10 | 0 | - |
| Totaal | 1965 | 100 | 333 | 17 ± 2 | 100 | 30 ± 5 |

Tabel 56: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar bouwjaar van personenauto's (juli 1969).

| Bouwjaar | Geënquêteerden | | Gordels aanwezig | | Waarvan gebruikt | |
|----------------|----------------|---------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | aantal | % marge | aantal | % van marge | aantal | % van marge |
| | III | IV | III | IV | III | IV |
| 1969 | 2227 | 19 ± ½ | 531 | 24 ± 2 | 172 | 32 ± 4 |
| 1968 | 2241 | 20 ± ½ | 595 | 27 ± 2 | 176 | 30 ± 4 |
| 1967 | 1777 | 16 ± ½ | 405 | 23 ± 2 | 115 | 28 ± 4 |
| 1966 | 1165 | 10 ± ½ | 269 | 23 ± 2 | 66 | 25 ± 5 |
| 1965 | 1379 | 12 ± ½ | 247 | 18 ± 2 | 45 | 18 ± 5 |
| 1964 | 951 | 8 ± ½ | 147 | 15 ± 2 | 31 | 21 ± 7 |
| 1963 en eerder | 1738 | 15 ± ½ | 236 | 14 ± 2 | 35 | 15 ± 5 |
| Onbekend | 38 | 0 - | 4 | 11 ± 10 | 0 | - |
| Totaal | 11517 | 100 | 2454 | 21 ± 1 | 640 | 26 ± 2 |

Tabel 57: Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders naar bouwjaar van personenauto's (oktober 1969).

| Bouwjaar | Driepuntsgordels aanwezig | | | | Diagonaalgordels aanwezig | | | | Heupgordels aanwezig | | | |
|----------------|---------------------------|---------|-------|----------|---------------------------|---------|-------|----------|----------------------|---------|-------|----------|
| | aantal | % van I | marge | % van II | aantal | % van I | marge | % van II | aantal | % van I | marge | % van II |
| 1969 | 22 | 8 | ± 3 | 35 | 26 | 10 | ± 4 | 41 | 15 | 6 | ± 3 | 24 |
| 1968 | 29 | 7 | ± 3 | 33 | 40 | 10 | ± 3 | 45 | 20 | 5 | ± 2 | 22 |
| 1967 | 17 | 6 | ± 3 | 31 | 18 | 6 | ± 3 | 33 | 19 | 7 | ± 3 | 35 |
| 1966 | 8 | 5 | ± 3 | 30 | 9 | 5 | ± 3 | 33 | 10 | 6 | ± 4 | 37 |
| 1965 | 13 | 5 | ± 3 | 31 | 21 | 8 | ± 3 | 50 | 8 | 3 | ± 2 | 19 |
| 1964 | 7 | 4 | ± 3 | 33 | 11 | 6 | ± 3 | 52 | 3 | 2 | ± 2 | 14 |
| 1963 en eerder | 9 | 2 | ± 2 | 26 | 18 | 5 | ± 2 | 51 | 8 | 2 | ± 2 | 23 |
| Onbekend | 2 | 25 | ± 10 | 100 | 0 | - | - | - | 0 | - | - | - |
| Totaal | 107 | 15 | ± 1 | 32 | 143 | 7 | ± 1 | 43 | 83 | 4 | ± 1 | 25 |

* Zie tabel 56.

Tabel 58: Aunwezigheid van de verschillende typen autogordels op de bestuurdersplaats naar bouwjaar van personenauto's (juli 1969).

| Bouwjaar | Driepuntsgordels aanwezig | | | | Diagonaalgordels aanwezig | | | | Heupgordels aanwezig | | | | | |
|----------------|---------------------------|-------------|-----------|-------------|---------------------------|-------------|------------|-------------|----------------------|-------------|------------|-------------|-------------|-----------|
| | aantal | % van marge | % van IV* | % van marge | aantal | % van marge | % van III* | % van marge | aantal | % van marge | % van III* | % van marge | % van marge | % van IV* |
| 1969 | 153 | ± 1 | 29 | ± 4 | 202 | ± 1 | 9 | ± 1 | 176 | ± 4 | 8 | ± 1 | 53 | ± 4 |
| 1968 | 173 | ± 1 | 29 | ± 4 | 218 | ± 1 | 10 | ± 1 | 204 | ± 4 | 9 | ± 1 | 34 | ± 4 |
| 1967 | 120 | ± 1 | 30 | ± 5 | 163 | ± 1 | 9 | ± 1 | 122 | ± 5 | 7 | ± 1 | 30 | ± 5 |
| 1966 | 75 | ± 1 | 28 | ± 5 | 135 | ± 2 | 12 | ± 2 | 59 | ± 6 | 5 | ± 1 | 22 | ± 5 |
| 1965 | 61 | ± 1 | 25 | ± 5 | 129 | ± 2 | 9 | ± 2 | 57 | ± 6 | 4 | ± 1 | 23 | ± 5 |
| 1964 | 33 | ± 1 | 22 | ± 7 | 81 | ± 2 | 9 | ± 2 | 33 | ± 8 | 3 | ± 1 | 22 | ± 7 |
| 1963 en eerder | 48 | ± 1 | 20 | ± 5 | 138 | ± 1 | 8 | ± 1 | 50 | ± 6 | 3 | ± 1 | 21 | ± 5 |
| Onbekend | 0 | - | - | - | 2 | ± 7 | 5 | ± 7 | 2 | ± 50 | 5 | ± 7 | 50 | ± 50 |
| Totaal | 663 | ± ½ | 27 | ± 2 | 1068 | ± ½ | 9 | ± ½ | 703 | ± 2 | 6 | ± ½ | 29 | ± 2 |

* Zie tabel 57.

Tabel 59: Aanwezigheid van de verschillende typen autogordels op de bestuurdersplaats naar bouwjaar van personenauto's (oktober 1969).

| Type gordel | Inzittenden | | | Mannelijke inzittenden | | | Vrouwelijke inzittenden | | |
|------------------|-------------|-----|-------|---------------------------|-----|-------|----------------------------|-----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| Driepunts clip | 39 | 28 | ± 7 | 30 | 30 | ± 9 | 9 | 21 | ± 12 |
| Driepunts schuif | 12 | 8 | ± 4 | 6 | 6 | ± 5 | 6 | 14 | ± 11 |
| Driepunts totaal | 51 | 36 | ± 8 | 36 | 36 | ± 9 | 15 | 35 | ± 15 |
| Diagonaal clip | 42 | 29 | ± 8 | 28 | 28 | ± 9 | 14 | 33 | ± 14 |
| Diagonaal schuif | 8 | 6 | ± 4 | 4 | 4 | ± 4 | 4 | 9 | ± 9 |
| Diagonaal totaal | 50 | 35 | ± 8 | 32 | 32 | ± 9 | 18 | 42 | ± 15 |
| Heup clip | 31 | 22 | ± 7 | 23 | 23 | ± 8 | 8 | 18 | ± 12 |
| Heup schuif | 10 | 7 | ± 4 | 8 | 8 | ± 5 | 2 | 5 | ± 7 |
| Heup totaal | 41 | 29 | ± 8 | 31 | 31 | ± 9 | 10 | 23 | ± 13 |
| Clip totaal | 112 | 79 | ± 7 | 81 | 82 | ± 8 | 31 | 72 | ± 14 |
| Schuif totaal | 30 | 21 | ± 7 | 18 | 18 | ± 8 | 12 | 28 | ± 14 |
| Gordels totaal | 142 | 100 | | 99 | 100 | | 43 | 100 | |

Tabel 60: Gebruik van de verschillende typen autogordels naar geslacht van inzittenden van personenauto's (juli 1969).

| Type gordel | Inzittenden | | | Mannelijke inzittenden | | | Vrouwelijke inzittenden | | |
|------------------|-------------|-----|-------|---------------------------|-----|-------|----------------------------|-----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| Driepunts clip | 214 | 24 | ± 3 | 143 | 24 | ± 3 | 71 | 27 | ± 5 |
| Driepunts schuif | 93 | 11 | ± 2 | 63 | 10 | ± 2 | 30 | 11 | ± 4 |
| Driepunts totaal | 307 | 35 | ± 3 | 206 | 34 | ± 4 | 101 | 38 | ± 6 |
| Diagonaal clip | 186 | 21 | ± 3 | 124 | 20 | ± 3 | 62 | 24 | ± 5 |
| Diagonaal schuif | 102 | 12 | ± 2 | 71 | 12 | ± 3 | 31 | 12 | ± 4 |
| Diagonaal totaal | 288 | 33 | ± 3 | 195 | 32 | ± 4 | 93 | 36 | ± 6 |
| Heup clip | 162 | 19 | ± 3 | 125 | 21 | ± 3 | 37 | 14 | ± 4 |
| Heup schuif | 112 | 13 | ± 2 | 80 | 13 | ± 3 | 32 | 12 | ± 4 |
| Heup totaal | 274 | 32 | ± 3 | 205 | 34 | ± 4 | 69 | 26 | ± 5 |
| Clip totaal | 562 | 65 | ± 3 | 392 | 65 | ± 4 | 170 | 65 | ± 6 |
| Schuif totaal | 307 | 35 | ± 3 | 214 | 35 | ± 4 | 93 | 35 | ± 6 |
| Gordels totaal | 869 | 100 | | 606 | 100 | | 263 | 100 | |

Tabel 61: Gebruik van de verschillende typen autogordels naar geslacht van inzittenden van personenauto's (oktober 1969).

| Type gordel | Inzittenden | | | Bestuurders | | | Passagiers | | |
|------------------|-------------|-----|-------|-------------|-----|-------|------------|-----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| Driepunts clip | 39 | 28 | ± 7 | 29 | 29 | ± 9 | 10 | 24 | ± 13 |
| Driepunts schuif | 12 | 8 | ± 4 | 9 | 9 | ± 8 | 3 | 7 | ± 8 |
| Driepunts totaal | 51 | 36 | ± 8 | 38 | 38 | ± 10 | 13 | 31 | ± 14 |
| Diagonaal clip | 42 | 29 | ± 8 | 26 | 26 | ± 9 | 16 | 38 | ± 15 |
| Diagonaal schuif | 8 | 6 | ± 4 | 5 | 5 | ± 4 | 3 | 7 | ± 8 |
| Diagonaal totaal | 50 | 35 | ± 8 | 31 | 31 | ± 9 | 19 | 45 | ± 15 |
| Heup clip | 31 | 22 | ± 7 | 23 | 23 | ± 8 | 8 | 19 | ± 12 |
| Heup schuif | 10 | 7 | ± 4 | 8 | 8 | ± 5 | 2 | 5 | ± 7 |
| Heup totaal | 41 | 29 | ± 8 | 31 | 31 | ± 9 | 10 | 24 | ± 13 |
| Clip totaal | 112 | 79 | ± 7 | 78 | 78 | ± 8 | 34 | 81 | ± 12 |
| Schuif totaal | 30 | 21 | ± 7 | 22 | 22 | ± 8 | 8 | 19 | ± 12 |
| Gordels totaal | 142 | 100 | | 100 | 100 | | 42 | 100 | |

Tabel 62: Gebruik van de verschillende typen autogordels naar plaats van inzittenden in personenauto's (juli 1969).

| Type gordel | Inzittenden | | | Bestuurders | | | Passagiers | | |
|------------------|-------------|-----|-------|-------------|-----|-------|------------|-----|-------|
| | aantal | % | marge | aantal | % | marge | aantal | % | marge |
| Driepunts clip | 214 | 24 | + 3 | 146 | 24 | + 3 | 68 | 28 | + 6 |
| Driepunts schuif | 93 | 11 | + 2 | 65 | 10 | + 2 | 28 | 11 | + 4 |
| Driepunts totaal | 307 | 35 | + 3 | 211 | 34 | + 4 | 96 | 39 | + 6 |
| Diagonaal clip | 186 | 21 | + 3 | 130 | 21 | + 3 | 56 | 23 | + 5 |
| Diagonaal schuif | 102 | 12 | + 2 | 75 | 12 | + 3 | 27 | 11 | + 4 |
| Diagonaal totaal | 288 | 33 | + 3 | 205 | 33 | + 4 | 83 | 34 | + 6 |
| Heup clip | 162 | 19 | + 3 | 127 | 20 | + 3 | 35 | 14 | + 4 |
| Heup schuif | 112 | 13 | + 2 | 80 | 13 | + 3 | 32 | 13 | + 4 |
| Heup totaal | 274 | 32 | + 3 | 207 | 33 | + 4 | 67 | 27 | + 6 |
| Clip totaal | 562 | 65 | + 3 | 403 | 65 | + 4 | 159 | 65 | + 6 |
| Schuif totaal | 307 | 35 | + 3 | 220 | 35 | + 4 | 87 | 35 | + 6 |
| Gordels totaal | 869 | 100 | | 623 | 100 | | 246 | 100 | |

Tabel 63: Gebruik van de verschillende typen autogordels naar plaats van inzittenden in personenauto's (oktober 1969).

| Type gordel | Onbekend | | | | | | 18-21 cm | | | | | | Gemiddeld* |
|------------------------------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|--------|--------|--------|-----|------------|
| | aantal | 0-1 cm | 2-5 cm | 6-9 cm | 10-15 cm | 14-17 cm | aantal | 18-21 cm | aantal | >21 cm | aantal | cm | |
| Driepunts clip (heup) | 13 | 15 | 79 | 59 | 27 | 2 | 2 | - | - | - | - | 5,9 | |
| Driepunts schuif (heup) | 6 | 8 | 50 | 16 | 14 | - | - | - | - | - | - | 5,7 | |
| Driepunts totaal (heup) | 19 | 21 | 109 | 55 | 41 | 2 | 2 | - | - | - | - | 5,9 | |
| Driepunts clip (diagonaal) | 9 | 10 | 52 | 52 | 36 | 10 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7,6 | |
| Driepunts schuif (diagonaal) | 3 | 6 | 22 | 24 | 15 | 3 | 1 | - | - | - | - | 7,0 | |
| Driepunts totaal (diagonaal) | 12 | 16 | 74 | 76 | 51 | 13 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7,4 | |
| Diagonaal clip | 1 | 6 | 56 | 44 | 36 | 8 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 7,6 | |
| Diagonaal schuif | 3 | - | 28 | 30 | 12 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7,6 | |
| Diagonaal totaal | 4 | 6 | 84 | 74 | 48 | 12 | 5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 7,6 | |
| Heup clip | 2 | 30 | 86 | 23 | 7 | 1 | 1 | - | - | - | - | 4,1 | |
| Heup schuif | 2 | 17 | 53 | 13 | 3 | - | - | - | - | - | - | 3,8 | |
| Heup totaal | 4 | 47 | 139 | 36 | 10 | 1 | 1 | - | - | - | - | 4,0 | |
| Clip totaal | 25 | 59 | 273 | 158 | 106 | 21 | 11 | 3 | 3 | 3 | 3 | 6,3 | |
| Schuif totaal | 14 | 31 | 155 | 83 | 44 | 7 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 6,0 | |
| Gordels totaal | 39 | 90 | 406 | 241 | 150 | 28 | 14 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6,2 | |

*Bij het berekenen van de gemiddelde speling is het gemiddelde in de klasse >21 cm op 23,5 gesteld.

Tabel 64: Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij bestuurders van personenauto's (juli + oktober 1969).

| Type gordel | Onbekend | | | | | | | Gemiddeld [⊛] | | |
|------------------------------|----------|--------|--------|----------|----------|----------|--------|------------------------|--------|-----|
| | 0-1 cm | 2-5 cm | 6-9 cm | 10-13 cm | 14-17 cm | 18-21 cm | >21 cm | aantal | aantal | cm |
| Driepunts clip (heup) | 8 | 4 | 36 | 18 | 11 | 1 | - | - | - | 5,8 |
| Driepunts schuif (heup) | 4 | 2 | 15 | 7 | 2 | - | 1 | - | - | 5,5 |
| Driepunts totaal (heup) | 12 | 6 | 51 | 25 | 13 | 1 | 1 | - | - | 5,7 |
| Driepunts clip (diagonaal) | 6 | 2 | 18 | 19 | 18 | 9 | 4 | 2 | - | 9,4 |
| Driepunts schuif (diagonaal) | 4 | - | 6 | 10 | 5 | 2 | 4 | - | - | 9,7 |
| Driepunts totaal (diagonaal) | 10 | 2 | 24 | 29 | 23 | 11 | 8 | 2 | - | 9,5 |
| Diagonaal clip | 2 | - | 17 | 15 | 22 | 11 | 5 | - | - | 9,9 |
| Diagonaal schuif | 2 | 1 | 11 | 5 | 11 | - | - | - | - | 7,3 |
| Diagonaal totaal | 4 | 1 | 28 | 20 | 33 | 11 | 5 | - | - | 9,1 |
| Heup clip | - | 3 | 25 | 7 | 7 | - | - | 1 | - | 5,7 |
| Heup schuif | - | 5 | 17 | 8 | 4 | - | - | - | - | 4,9 |
| Heup totaal | - | 8 | 42 | 15 | 11 | - | - | 1 | - | 5,4 |
| Clip totaal | 16 | 9 | 96 | 59 | 58 | 21 | 9 | 3 | - | 7,9 |
| Schuif totaal | 10 | 8 | 49 | 30 | 22 | 2 | 5 | - | - | 6,7 |
| Gordels totaal | 26 | 17 | 145 | 89 | 80 | 23 | 14 | 3 | - | 7,6 |

[⊛]Bij het berekenen van de gemiddelde speling is het gemiddelde in de klasse >21 cm op 23,5 gesteld.

Tabel 65: Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij passagiers naast bestuurders van personenauto's (juli + oktober 1969).

| Type gordel | Onbekend | 0-1 cm | 2-5 cm | 6-9 cm | 10-13 cm | 14-17 cm | 18-21 cm | >21 cm | Gemiddeld* |
|------------------------------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|--------|------------|
| | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | cm |
| Driepunts clip (heup) | 14 | 11 | 80 | 40 | 25 | 2 | 1 | - | 5,8 |
| Driepunts schuif (heup) | 8 | 7 | 32 | 12 | 10 | - | - | - | 5,3 |
| Driepunts totaal (heup) | 22 | 18 | 112 | 52 | 35 | 2 | 1 | - | 5,7 |
| Driepunts clip (diagonaal) | 9 | 10 | 47 | 51 | 39 | 11 | 5 | 1 | 7,9 |
| Driepunts schuif (diagonaal) | 4 | 5 | 20 | 21 | 16 | 1 | 2 | - | 7,2 |
| Driepunts totaal (diagonaal) | 13 | 15 | 67 | 72 | 55 | 12 | 7 | 1 | 7,7 |
| Diagonaal clip | 2 | 6 | 54 | 46 | 31 | 9 | 2 | 2 | 7,5 |
| Diagonaal schuif | 2 | - | 27 | 29 | 11 | 3 | 2 | 1 | 7,5 |
| Diagonaal totaal | 4 | 6 | 81 | 75 | 42 | 12 | 4 | 3 | 7,5 |
| Heup clip | 2 | 29 | 86 | 24 | 7 | - | - | - | 3,9 |
| Heup schuif | 2 | 20 | 50 | 12 | 4 | - | - | - | 3,7 |
| Heup totaal | 4 | 49 | 136 | 36 | 11 | - | - | - | 3,9 |
| Clip totaal | 27 | 56 | 267 | 161 | 102 | 22 | 8 | 3 | 6,3 |
| Schuif totaal | 16 | 32 | 129 | 74 | 41 | 4 | 4 | 1 | 5,8 |
| Gordels totaal | 43 | 88 | 396 | 235 | 143 | 26 | 12 | 4 | 6,2 |

* Bij het berekenen van de gemiddelde speling is het gemiddelde in de klasse > 21 cm op 23,5 gesteld.

Tabel 66: Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij mannelijke inzittenden van personenauto's (juli + oktober 1969).

| Type gordel | Onbekend | | | | | | 14-17 cm | | | 18-21 cm | | > 21 cm | | Gemiddeld* cm |
|------------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|----------|--------|---------|------|------------------|
| | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | aantal | | |
| Driepunts clip (heup) | 7 | 6 | 35 | 17 | 13 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | 6,0 | |
| Driepunts schuif (heup) | 2 | 3 | 13 | 11 | 6 | - | - | 1 | 1 | - | - | - | 6,4 | |
| Driepunts totaal (heup) | 9 | 9 | 48 | 28 | 19 | 1 | 1 | 2 | 2 | - | - | - | 6,1 | |
| Driepunts clip (diagonaal) | 6 | 2 | 23 | 20 | 15 | 8 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8,8 | |
| Driepunts schuif (diagonaal) | 3 | 1 | 8 | 13 | 4 | 4 | 3 | 3 | - | - | - | - | 8,9 | |
| Driepunts totaal (diagonaal) | 9 | 3 | 31 | 33 | 19 | 12 | 7 | 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8,8 | |
| Diagonaal clip | 1 | - | 19 | 13 | 27 | 10 | 6 | 6 | - | - | - | - | 10,0 | |
| Diagonaal schuif | 3 | 1 | 12 | 6 | 12 | 1 | - | - | - | - | - | - | 7,5 | |
| Diagonaal totaal | 4 | 1 | 31 | 19 | 39 | 11 | 6 | 6 | - | - | - | - | 9,2 | |
| Heup clip | - | 4 | 25 | 6 | 7 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 6,1 | |
| Heup schuif | - | 2 | 20 | 9 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 5,1 | |
| Heup totaal | - | 6 | 45 | 15 | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5,7 | |
| Clip totaal | 14 | 12 | 102 | 56 | 62 | 20 | 12 | 12 | 3 | 3 | 3 | 3 | 7,9 | |
| Schuif totaal | 8 | 7 | 53 | 39 | 25 | 5 | 4 | 4 | - | - | - | - | 7,0 | |
| Gordels totaal | 22 | 19 | 155 | 95 | 87 | 25 | 16 | 16 | 3 | 3 | 3 | 3 | 7,6 | |

*Bij het berekenen van de gemiddelde speling is het gemiddelde in de klasse >21 cm op 23,5 gesteld.

Tabel 67: Speling tussen autogordels van de verschillende typen en lichaam, gemeten bij vrouwelijke inzittenden van personenauto's (juli + oktober 1969).

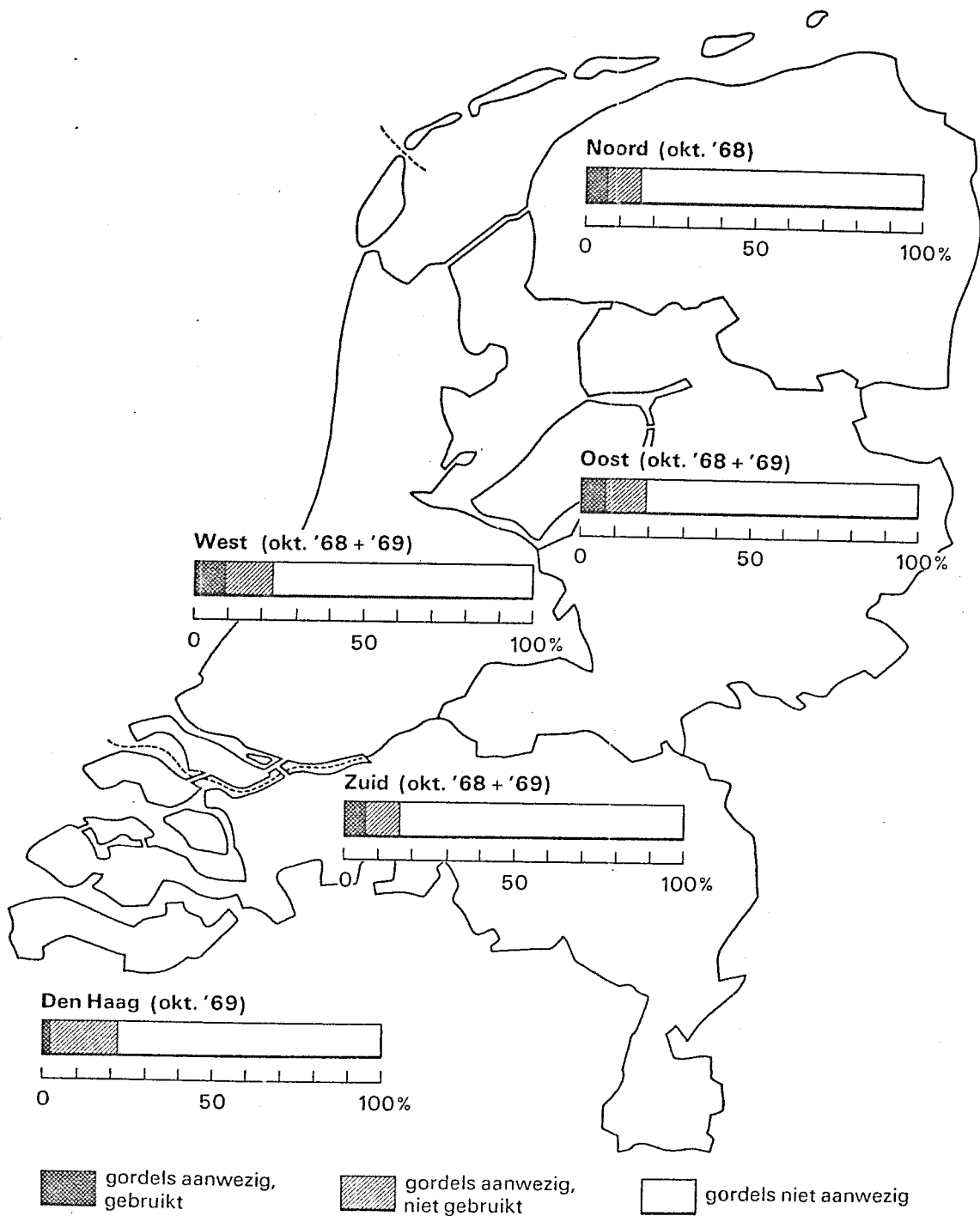
- Figuur 1 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders per rayon (okt. '68 + okt. '69).
- Figuur 2 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en okt. '69).
- Figuur 3 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders per geslacht naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).
- Figuur 4 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar leeftijdsgroep (okt. '68 + okt. '69).
- Figuur 5 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar jaarkilometrage (okt. '68 + okt. '69).
- Figuur 6 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar ritlengte (okt. '69).
- Figuur 7 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar auto-eigenaar (okt. '69).
- Figuur 8 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen en weekenddagen naar auto-eigenaar (okt. '69).
- Figuur 9 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen binnen en buiten de bebouwde kom naar ritlengte (juli '69 en okt. '69).
- Figuur 10 : Aanwezigheid van autogordels op de bestuurdersplaats naar prijsklasse auto (okt. '69).

Figuur 11 : Aanwezigheid van autogordels op de bestuurdersplaats per gordeltype naar bouwjaar auto (okt. '69).

Figuur 12 : Aanwezige en gebruikte autogordels bij bestuurders per gordeltype naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).

Figuur 13 : Gebruik van aanwezige autogordels bij bestuurders per gordeltype naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).

Figuur 14 : Gemiddelde speling tussen autogordel en lichaam gemeten bij inzittenden van personenauto's per geslacht naar gordeltype (okt. '68 + juli '69 + okt. '69).



Figuur 1 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders per rayon (okt. '68 + okt. '69).

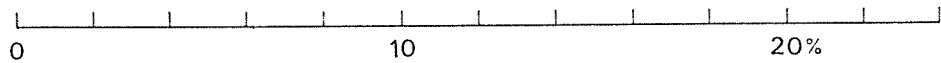
Buiten bebouwde kom (juli '69)



Buiten bebouwde kom (okt. '69)



Binnen bebouwde kom (okt. '69)



 gordels aanwezig, gebruikt  gordels aanwezig, niet gebruikt

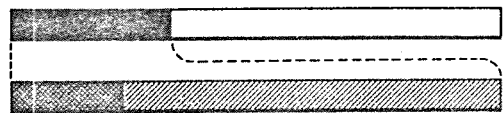
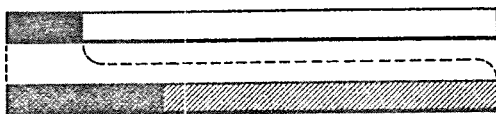
Figuur 2 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en okt. '69).

Mannen

Vrouwen

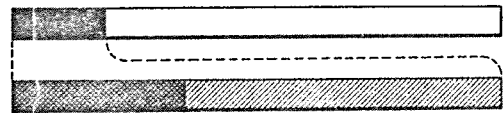
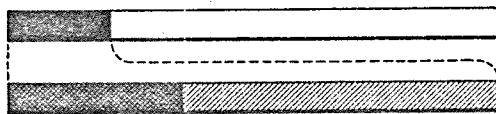
Buiten bebouwde kom (juli '69)

Buiten bebouwde kom (juli '69)



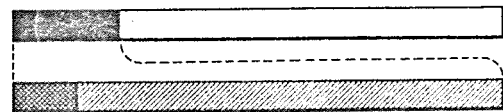
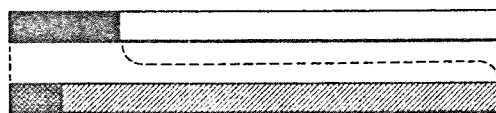
Buiten bebouwde kom (okt. '69)

Buiten bebouwde kom (okt. '69)



Binnen bebouwde kom (okt. '69)

Binnen bebouwde kom (okt. '69)



0 50 100%

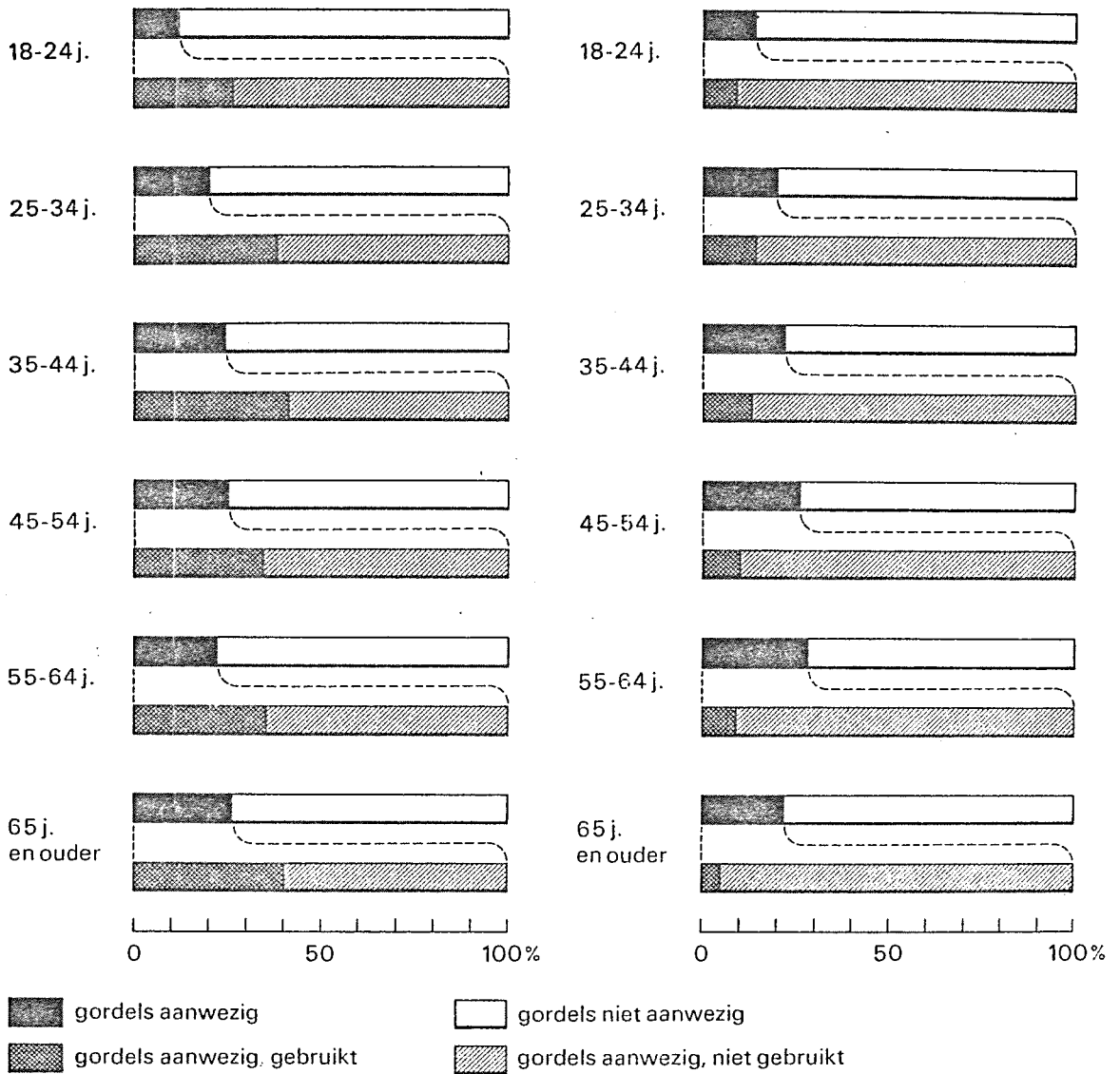
0 50 100%



Figuur 3 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders per geslacht naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).

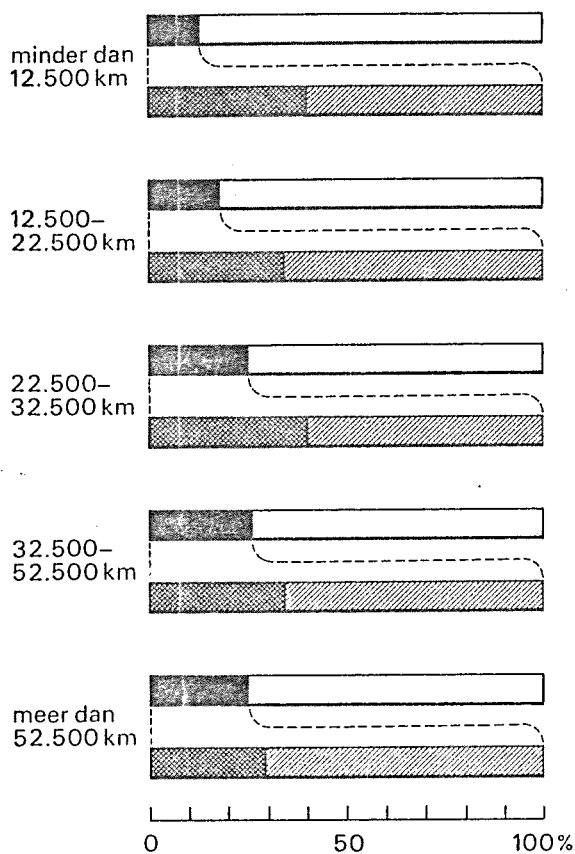
Buiten bebouwde kom (okt. '68 + '69)

Binnen bebouwde kom (okt. '69)

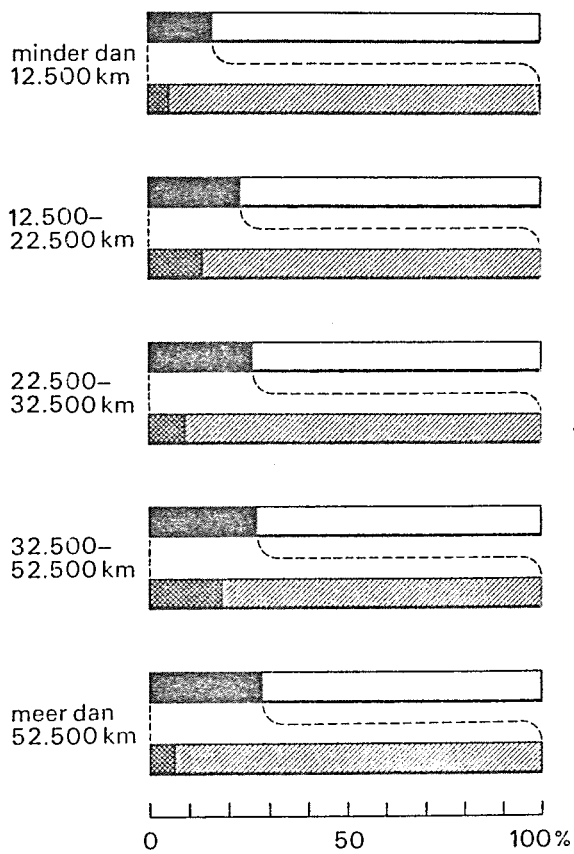


Figuur 4 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar leeftijdsgroep (okt. '68 + okt. '69).

Buiten bebouwde kom (okt. '68 + '69)



Binnen bebouwde kom (okt. '69)

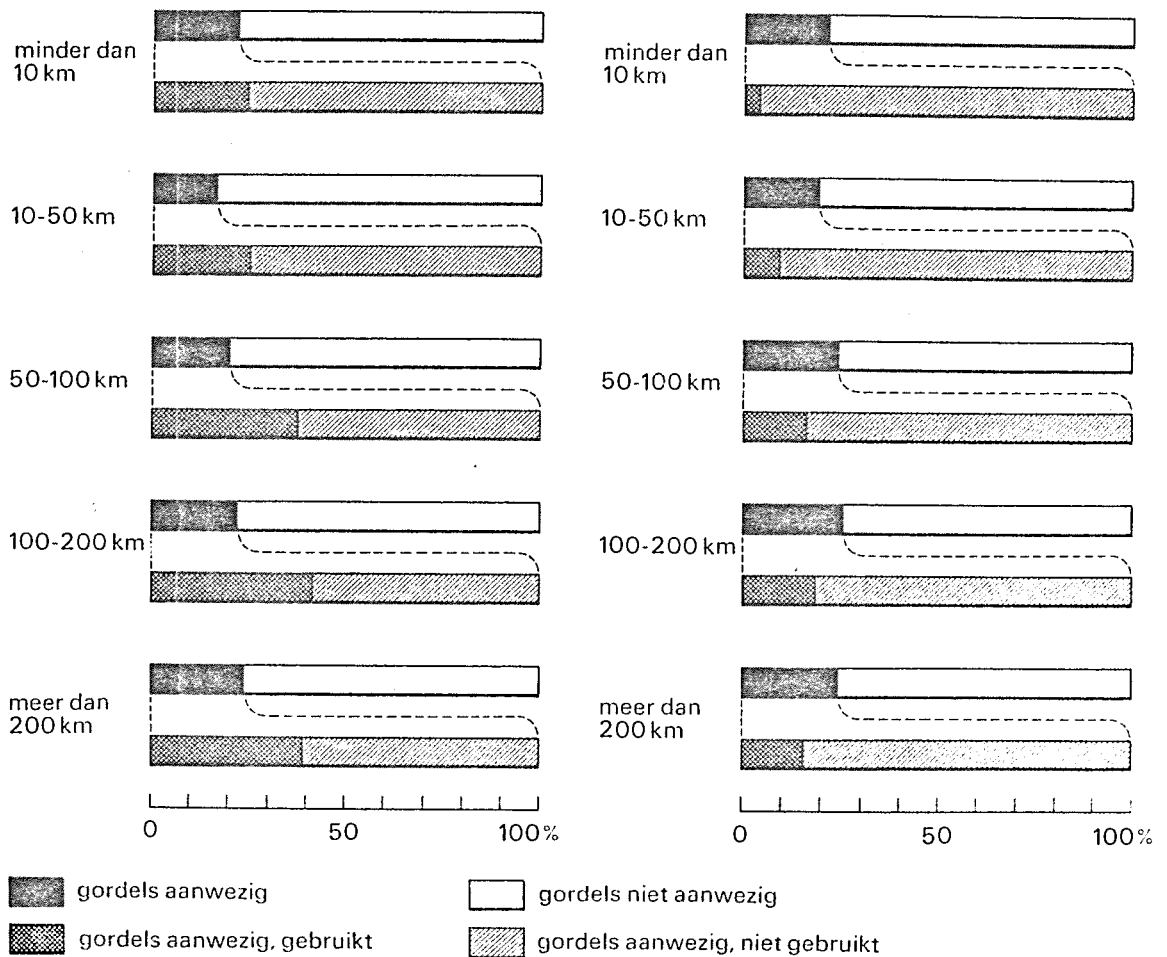


gordels aanwezig
 gordels niet aanwezig
 gordels aanwezig, gebruikt
 gordels aanwezig, niet gebruikt

Figuur 5 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar jaarkilometrage (okt. '68 + okt. '69).

Buiten bebouwde kom (okt. '69)

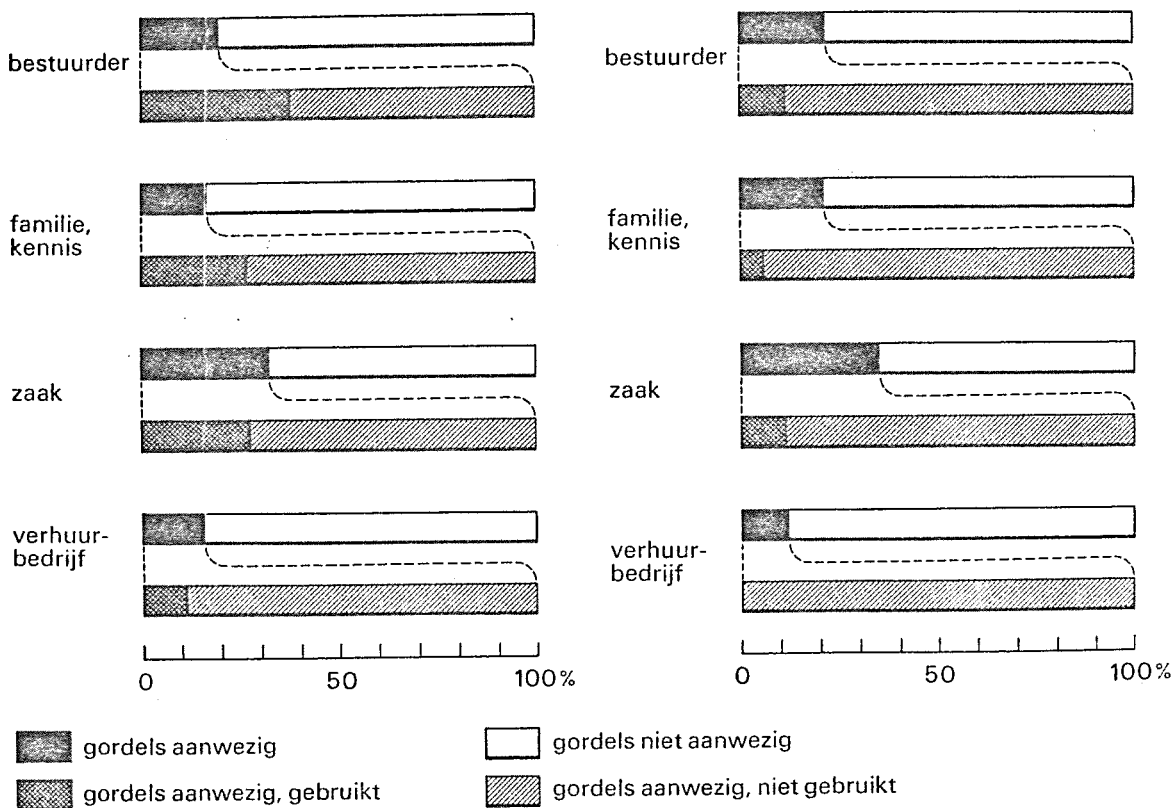
Binnen bebouwde kom (okt. '69)



Figuur 6 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar ritlengte (okt. '69).

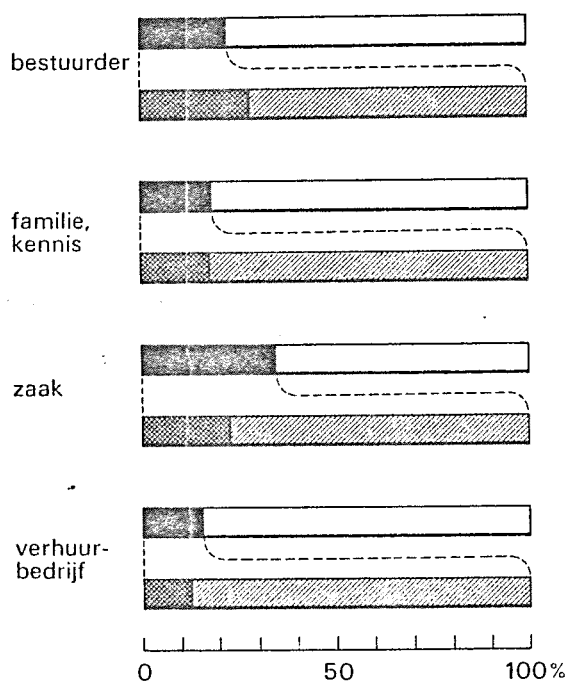
Buiten bebouwde kom (okt. '69)

Binnen bebouwde kom (okt. '69)

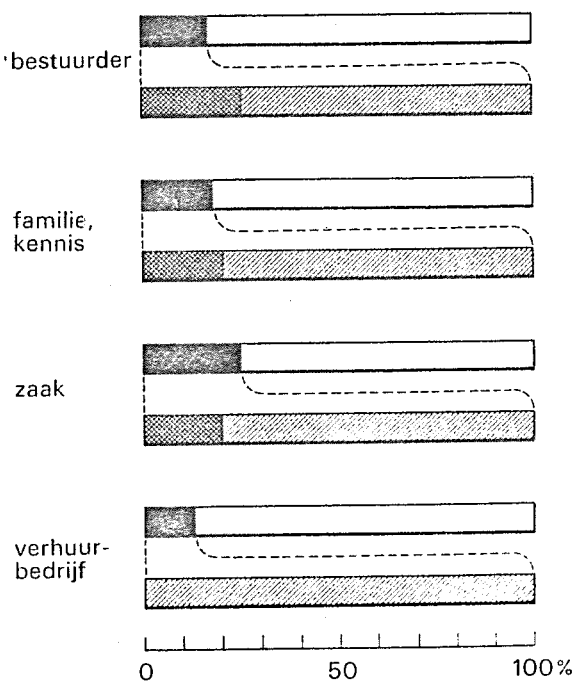


Figuur 7 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom naar auto-eigenaar (okt. '69).

Werkdagen (okt. '69)



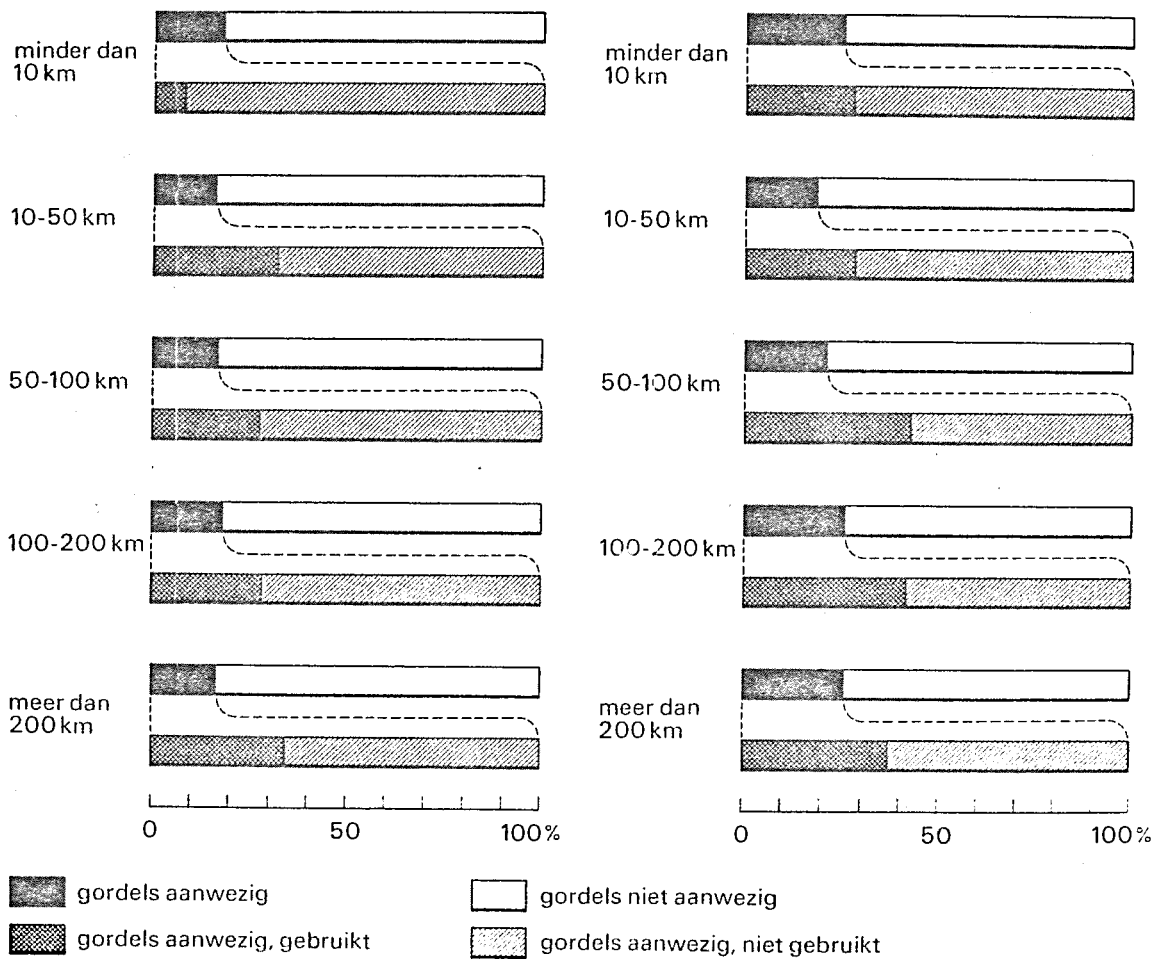
Weekenddagen (okt. '69)



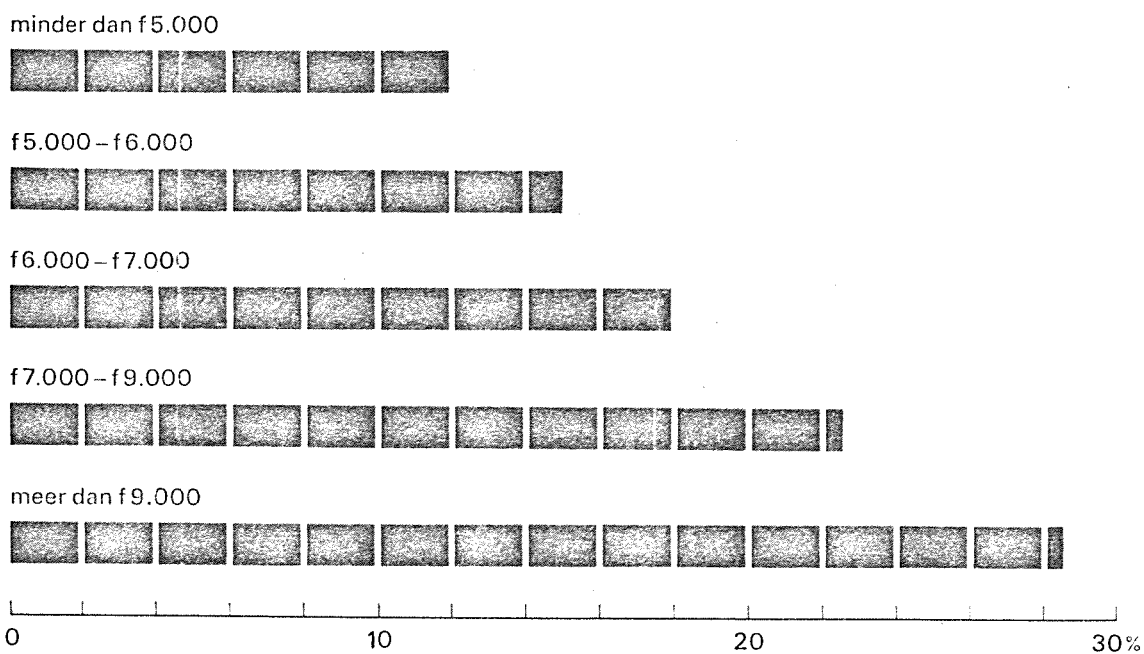
Figuur 8 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen en weekenddagen naar auto-eigenaar (okt. '69).

Werkdagen buiten bebouwde kom (juli '69)

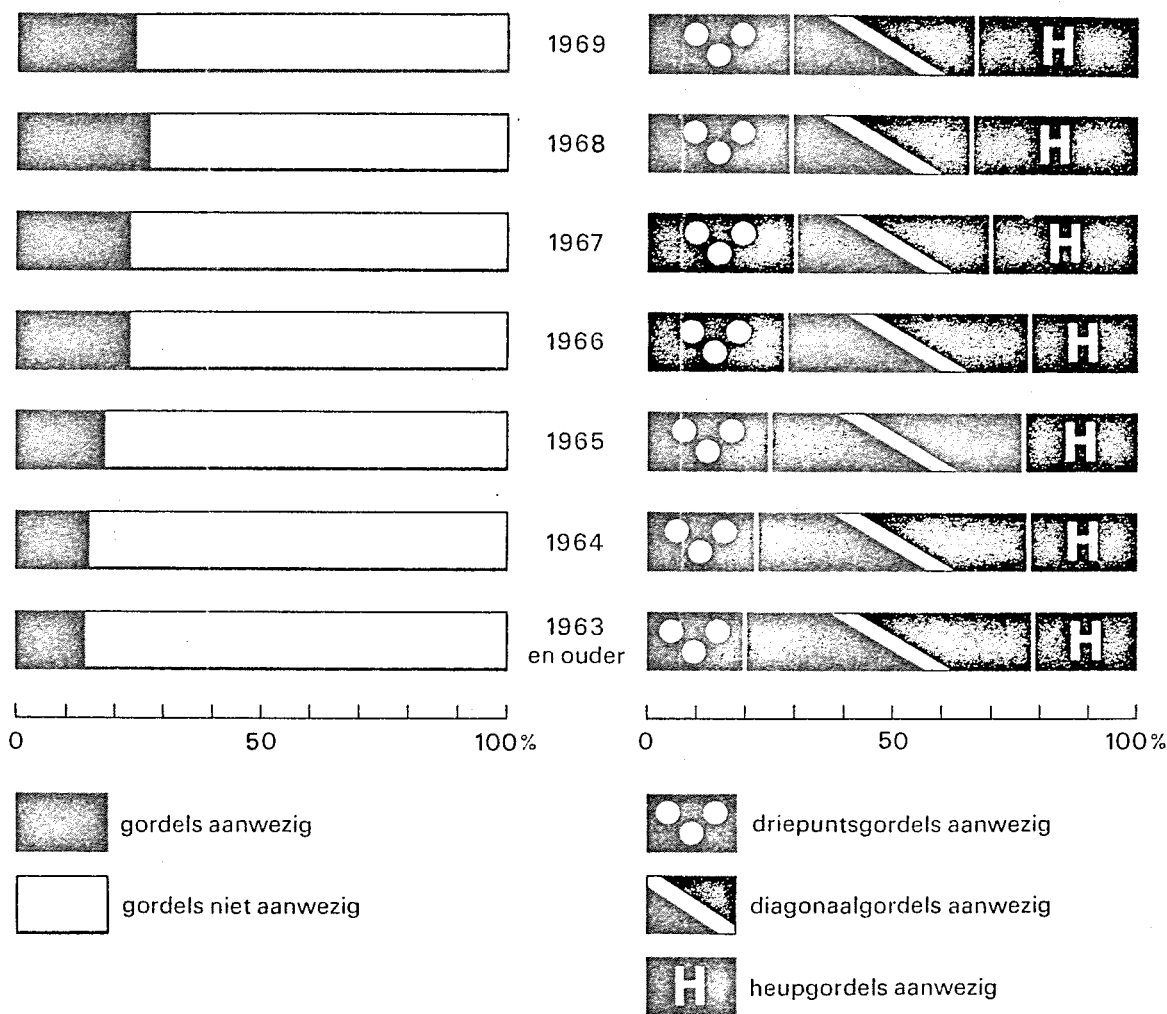
Werkdagen buiten bebouwde kom (okt. '69)



Figuur 9 : Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders op werkdagen binnen en buiten de bebouwde kom naar ritlengte (juli '69 en okt. '69).

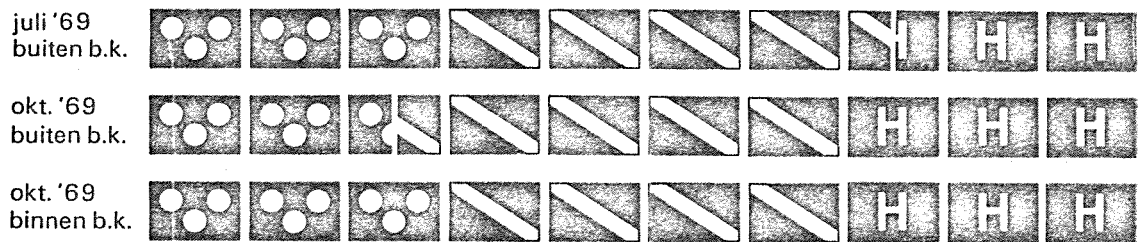


Figuur 10 : Aanwezigheid van autogordels op de bestuurdersplaats naar prijsklasse auto (okt. '69).

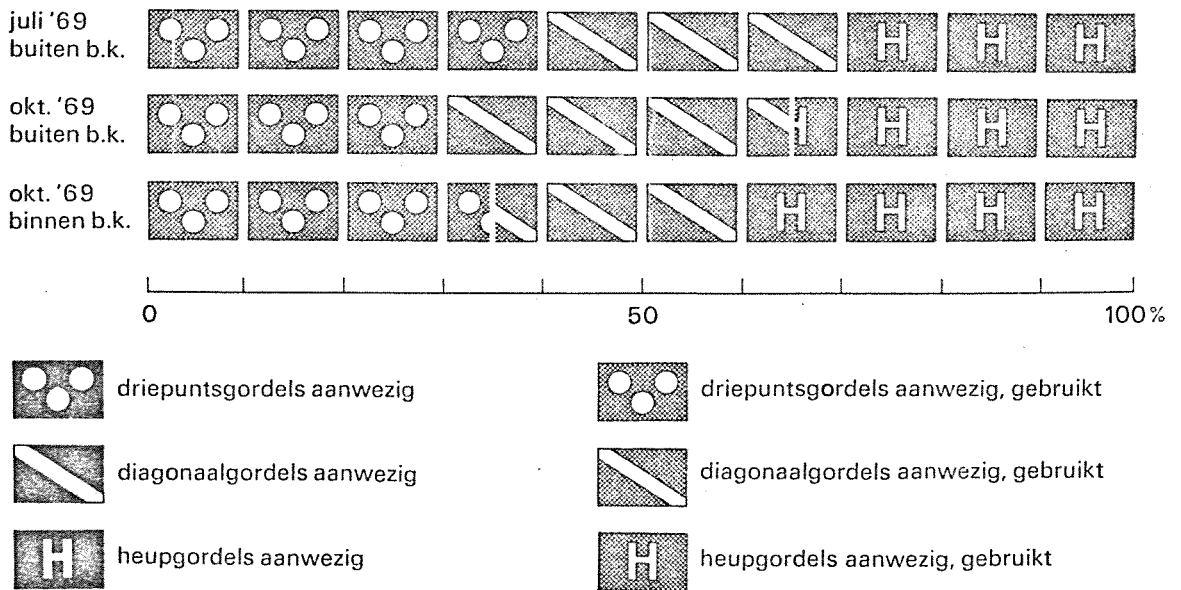


Figuur 11 : Aanwezigheid van autogordels op de bestuurdersplaats per gordeltype naar bouwjaar auto (okt. '69).

Gordels aanwezig

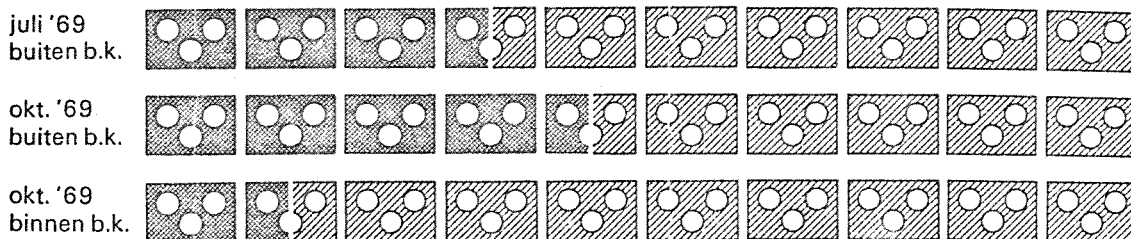


Gordels aanwezig, gebruikt

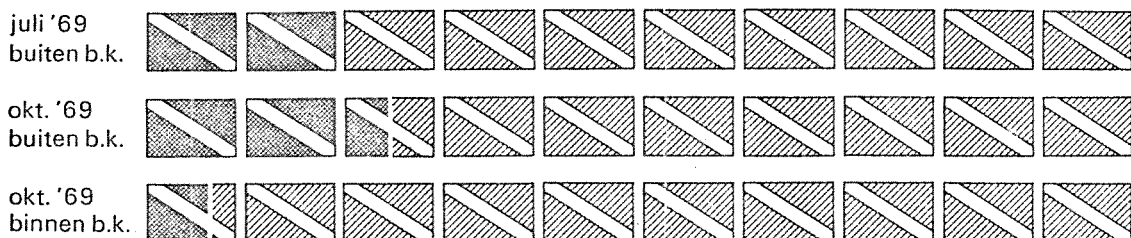


Figuur 12 : Aanwezige en gebruikte autogordels bij bestuurders per gordeltype naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).

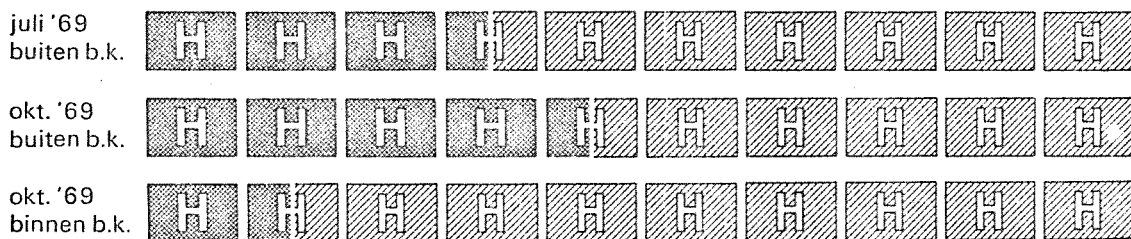
Gebruik van aanwezige driepuntsgordels



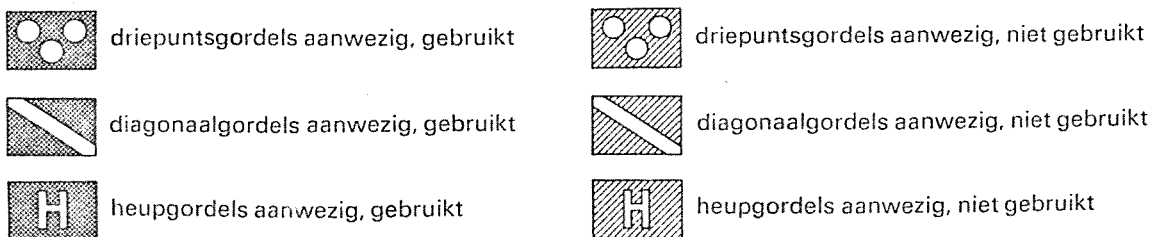
Gebruik van aanwezige diagonaalgordels



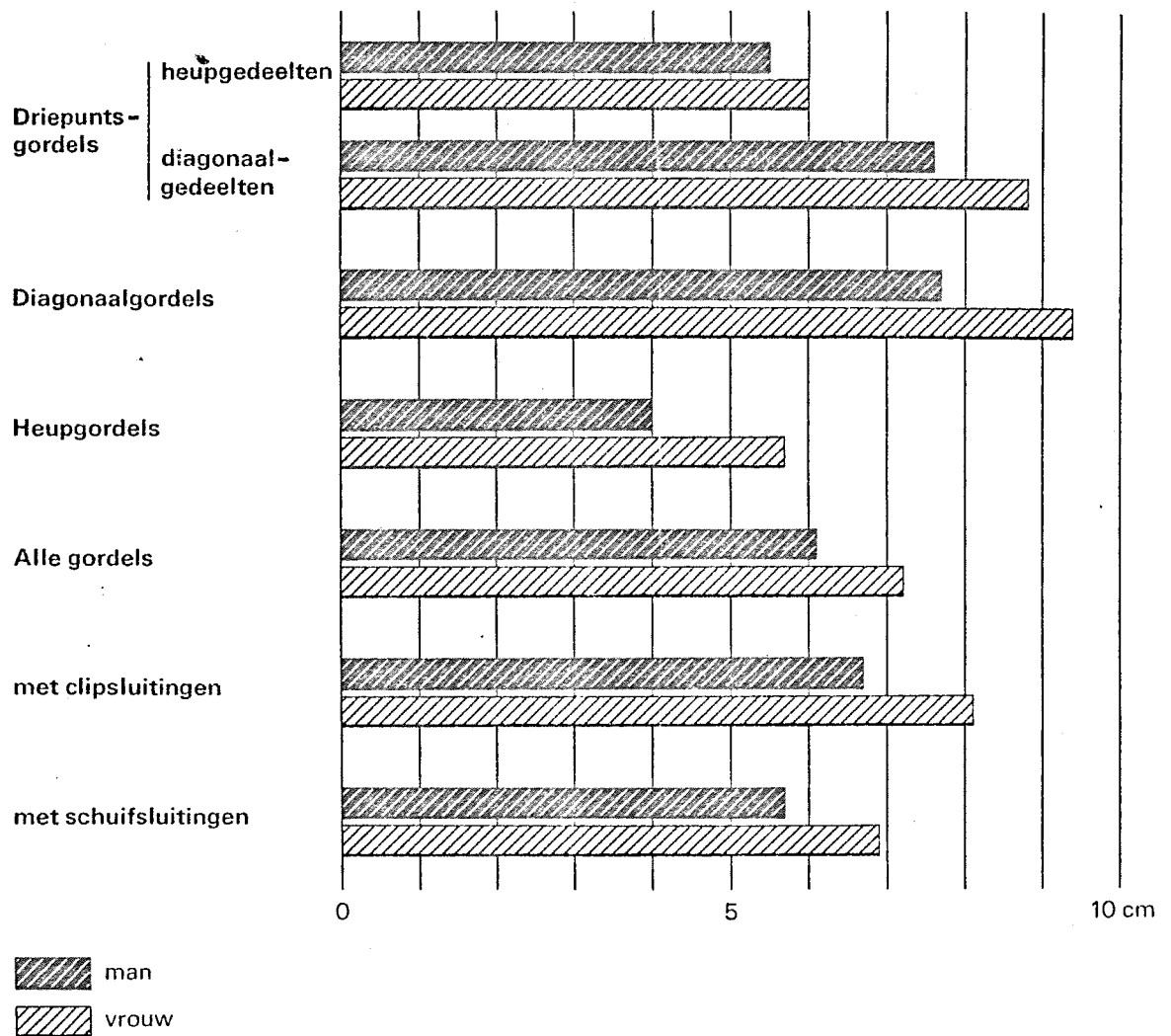
Gebruik van aanwezige heupgordels



0 50 100%

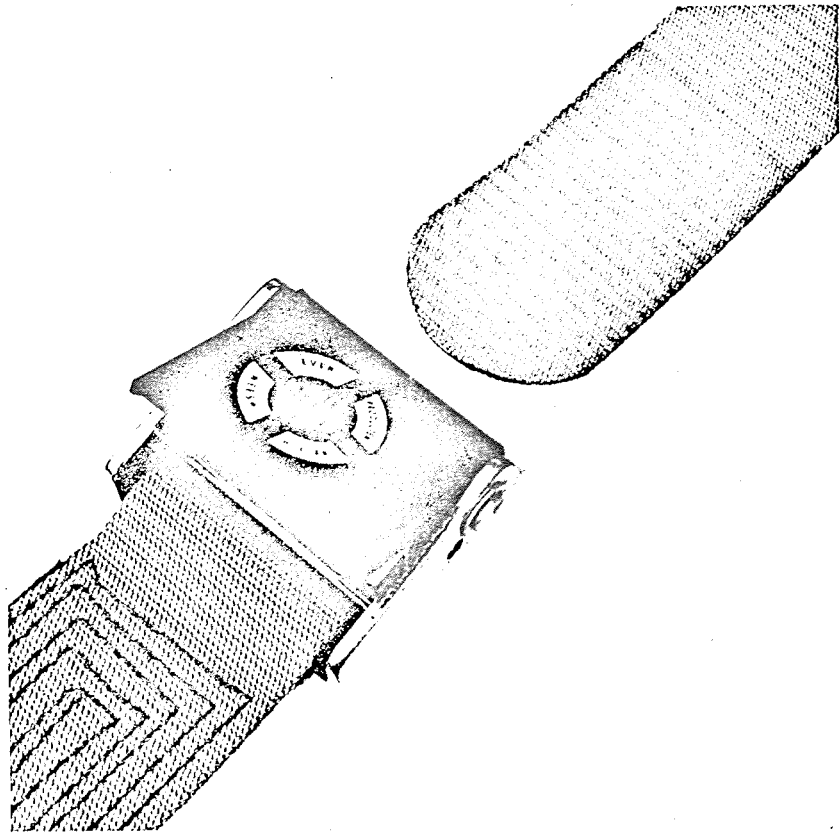


Figuur 15 : Gebruik van aanwezige autogordels bij bestuurders per gordeltype naar binnen en buiten de bebouwde kom (juli en okt. '69).

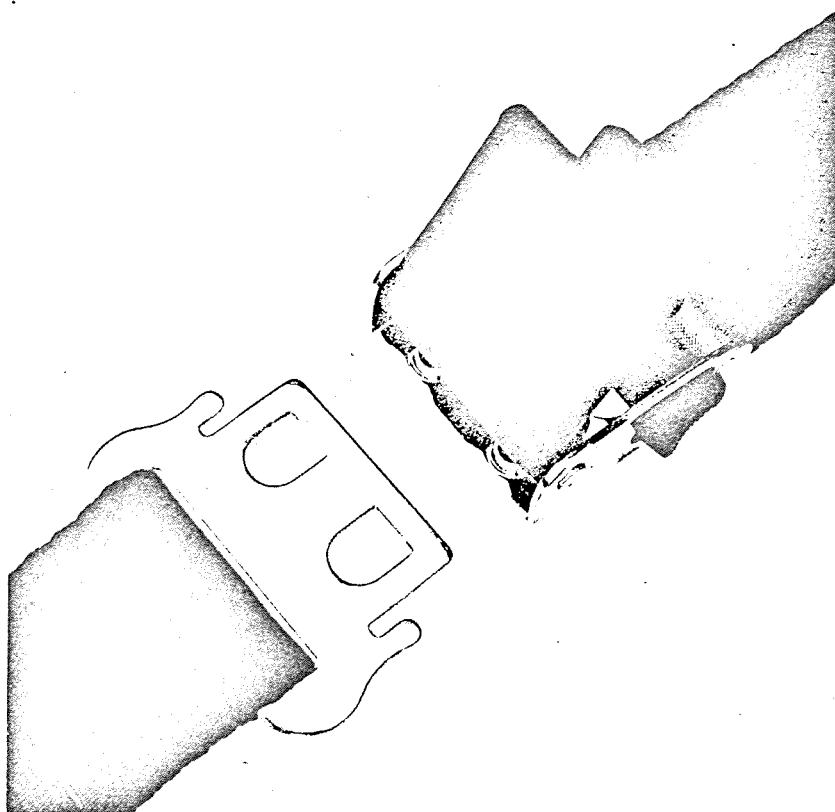


Figuur 14 : Gemiddelde speling tussen autogordel en lichaam gemeten bij inzittenden van personenauto's per geslacht naar gordeltype (okt. '68 + juli '69 + okt. '69).

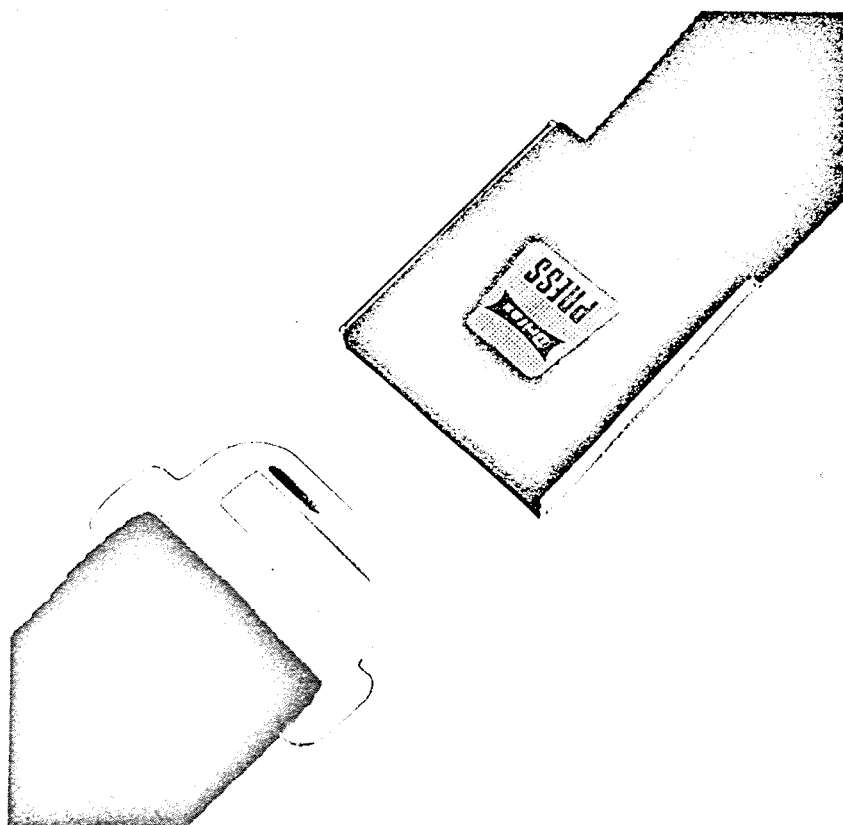
- Afbeelding 1 : Voorbeeld van een schuifsluiting bij een autogordel.
- Afbeelding 2 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (drukknopsluiting).
- Afbeelding 3 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (dekselsluiting).
- Afbeelding 4 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (beugelsluiting; 1 hands-bediening).
- Afbeelding 5 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (steeksluiting; 1 hands-bediening).
- Afbeelding 6 : Het meten van de speling van een diagonaal(gedeelte).



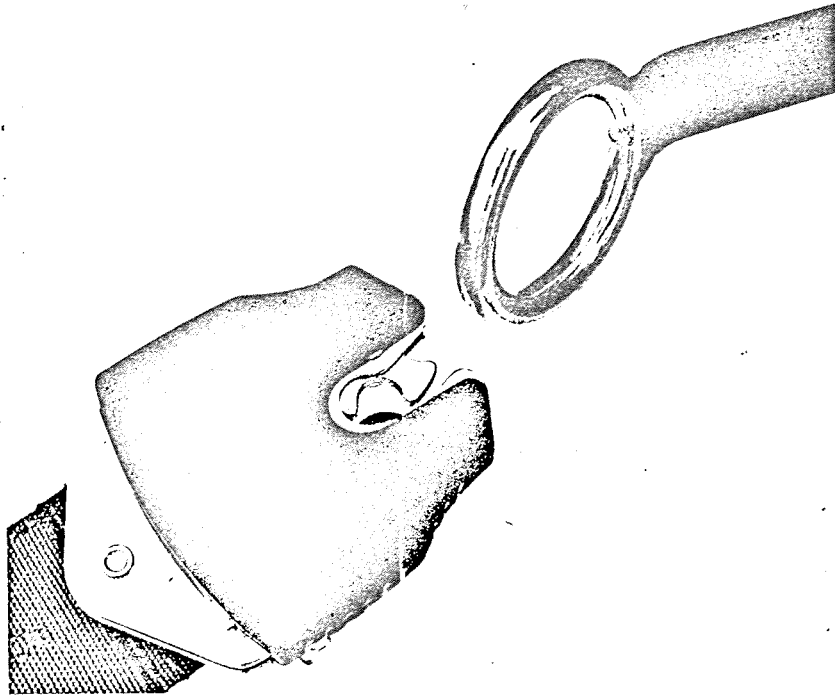
Afbeelding 1 : Voorbeeld van een schuifsluiting bij een autogordel.



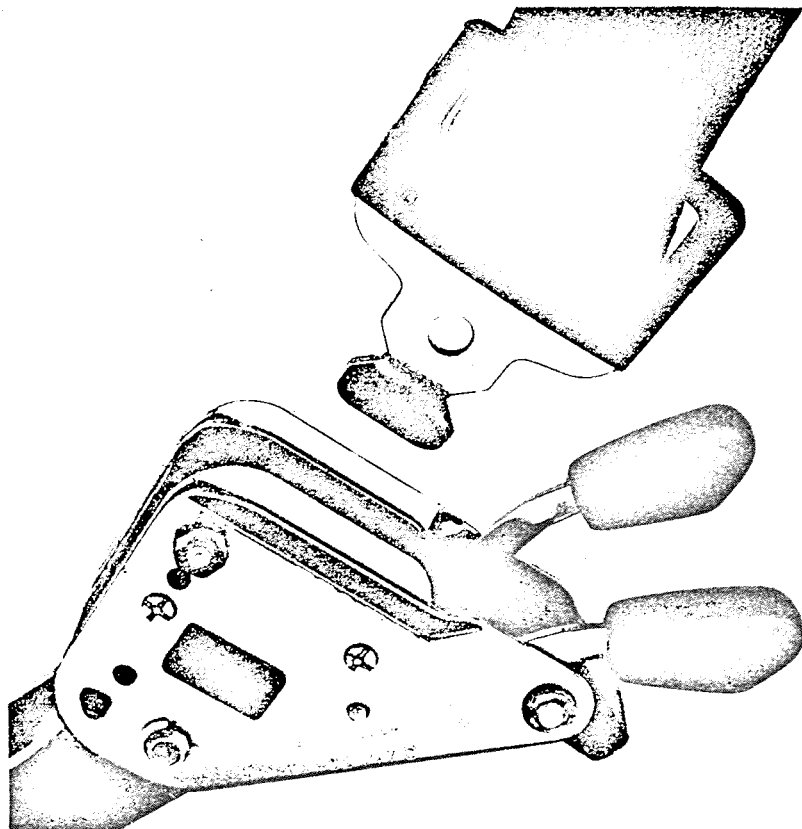
Afbeelding 2 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (drukknopsluiting).



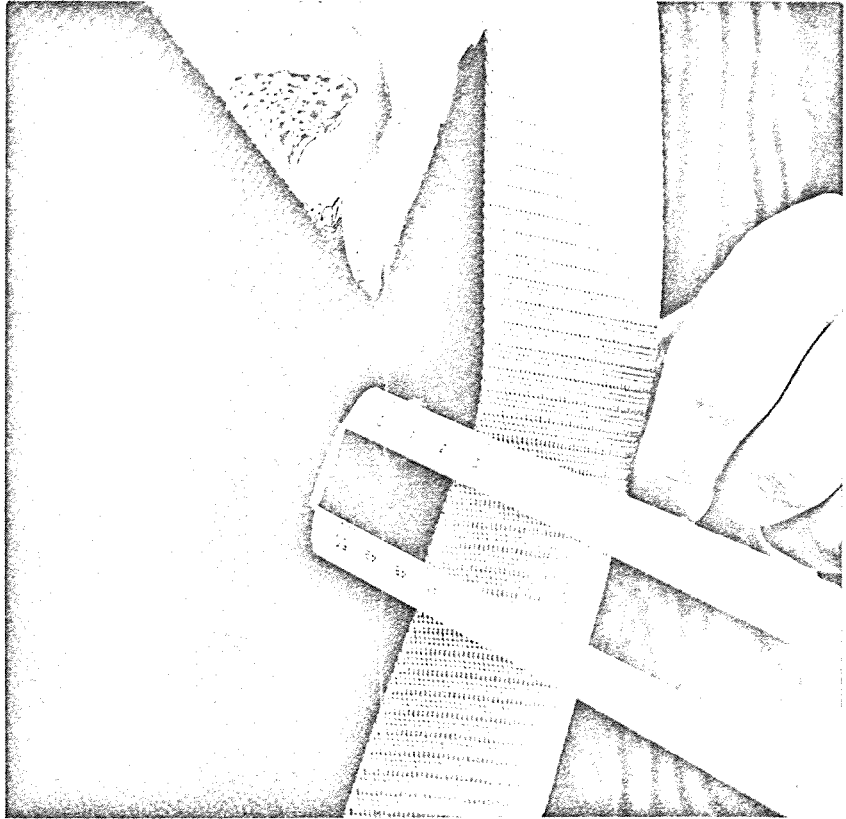
Afbeelding 3 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (dekselsluiting).



Afbeelding 4 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (beugelsluiting; 1 handsbediening).



Afbeelding 5 : Voorbeeld van een clipsluiting bij een autogordel (steeksluiting; 1 handsbediening).



Afbeelding 6 : Het meten van de speling van een diagonaal(gedeelte).

- Bijlage I : Tankstations, waaraan in de autogordelenquête van juli en oktober 1969 is geënuquêteerd (met bijhorend kaartje).
- Bijlage II : Werkschema's voor de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.
- Bijlage III : Het in de enquêtes van juli en oktober 1969 aan de tankstations gebruikte enquêteformulier.
- Bijlage IV : Werkschema voor en de resultaten van het tellen van de diverse merken en typen personenauto's op 4 wegen bij tankstations (juli 1969).
- Bijlage V : Kodelijst bij het formulier uit de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.
- Bijlage VI : Kodelijst van merken en typen personenauto's en hun prijsklassen uit de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.
- Bijlage VII : Verhouding voor enkele merken en typen personenauto's tussen werkelijke en verwachte aantallen aan zes tankstations (oktober 1969).

Bijlage I : Tankstations, waaraan in de autogordelenquête van juli en oktober 1969 is geënquêteerd.

| Tankstationnummer | Enquête juli '69 | Enquête okt. '69 | Plaats | Naam | Wegtype 1) | Benzine-merk | Rayon 2) |
|------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|---|------------|--------------|----------|
| Buiten de bebouwde kom | | | | | | | |
| 1 | x | | Heiloo Rijksweg 9 | Shell benzinstation "De Kooi" | 1 | Shell | 3 |
| 4 | x | | Schaarsbergen Rijksweg 12 | Shell-station Schaarsbergen Gebr. v. Voorst | 1 | Shell | 2 |
| 6 | | x | Alblasserdam Rijksweg 15 | Service-station "De Noord" | 1 | Chevron | 3 |
| 7 | x | x | Wassenaar Rijksweg 44 | Garage Jansen | 2 | Shell | 3 |
| 8 | x | x | Gouda Rijksweg 12 | Shell-station P.v.d.Hoek | 1 | Shell | 3 |
| 10 | x | | Hooghalen Provinciale- weg 15 | Esso servicenter Hooghalen Beugel en Fernim | 2 | Esso | 1 |
| 11 | | x | Lent Rijksweg 52 | Shell-station Terwind | 1 | Shell | 2 |
| 12 | x | x | Twello Rijksweg 329 | Garage J.J. Willems | 2 | Esso | 2 |
| 13 | x | x | IJsselstein Rijksweg 26 | Fina benzinstation | 1 | Fina | 3 |

1) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 3)

2) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 4)

Bijlage I: Tankstations, waaraan in de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 is geënquêteerd (vervolg)

| Tankstationnummer | Enquête juli '69 | Enquête okt. '69 | Plaats | Naam | Wegtype1) | Benzine-merk | Rayon 2) |
|------------------------|------------------|------------------|----------------------------|---|-----------|--------------|----------|
| Buiten de bebouwde kom | | | | | | | |
| 21 | x | x | Arnhem Rijksweg 52 | Tankstation W.v.Zijll's autobedrijf | 1 | Shell | 2 |
| 22 | x | x | Oirschot Rijksweg 58 | Esso service-station Smetsers | 1 | Esso | 4 |
| 23 | x | x | Hoogerheide Rijksweg 58 | Shell service-station "Korteven" | 1 | Shell | 4 |
| 30 | x | x | Goutum Rijksweg 32 | Esso filling-station G. Binnema | 2 | Esso | 1 |
| 32 | x | x | Maastricht Rijksweg 75 | Service-station Stegen's autoservice | 1 | Shell | 4 |
| 34 | x | x | Well Rijksweg 271 | Shell-station G. Weyers | 2 | Shell | 4 |

1) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 3)

2) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 4)

Bijlage I: Tankstations, waaraan in de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 is geënuquêteerd (vervolg)

| Tankstationnummer | Enquête juli '69 | Enquête okt. '69 | Plaats | Naam | Wegtype 1) | Benzine-merk | Rayon 2) |
|------------------------|------------------|------------------|--------------------------------|---------------------------------------|------------|--------------|----------|
| Binnen de bebouwde kom | | | | | | | |
| 51 | x | | Den Haag Laan v. N.O.I. 285 | Service-station H.v.d. Heijden | 3 | Chevron | 5 |
| 52 | x | | Den Haag Laan 5 | City Parking H.v.d. Heijden | 5 | Chevron | 5 |
| 53 | x | | Den Haag Troelstrakade 122 | Shell service-station A. Blansjaar | 4 | Shell | 5 |
| 54 | x | | Den Haag Sportlaan 1a | Shell-station Houtrust R. de Jager | 6 | Shell | 5 |
| 55 | x | | Den Haag Leyweg 571 | Gulf service-station | 6 | Gulf | 5 |

1) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 3)

2) Voor betekenis code zie Bijlage V (kolom 4)

Detail Den Haag

- juli
- okt
- ⊙ beide periodes



Kaartje behorende bij Bijlage I
Ligging van de tankstations, waaraan in de autogordelenquêtes van
juli en oktober 1969 is geënquêteerd.

Bijlage II : Werkschema's voor de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.

Enquête juli 1969

| Datum | Dag | Tankstation nr. |
|--------------|-----------------------|-----------------|
| 21/7 en 22/7 | maandag en dinsdag | 30 7 34 |
| 23/7 en 24/7 | woensdag en donderdag | 8 10 |
| 25/7 en 28/7 | vrijdag en maandag | 12 13 |
| 25/7 en 30/7 | vrijdag en woensdag | 22 |
| 28/7 en 29/7 | maandag en dinsdag | 23 |
| 29/7 en 30/7 | dinsdag en woensdag | 4 |
| 31/7 en 1/8 | donderdag en vrijdag | 1 21 |
| 4/8 en 5/8 | maandag en dinsdag | 32 |

Aan de genoemde tankstations is geënuêteerd van 8.00 tot 18.00 uur.

Enquête oktober 1969

Vanaf maandag 13 t/m zondag 19 oktober is aan de tankstations nr. 6, 7, 8, 11, 12, 12, 21, 22 en 23 (alle buiten de bebouwde kom), en vanaf 20 t/m 26 oktober aan de tankstations nr. 51, 52, 53 en 54 (alle binnen de bebouwde kom) geënuêteerd:

op werkdagen van 8.00 tot 19.00 uur
op zaterdag van 9.00 tot 20.00 uur
op zondag van 10.00 tot 21.00 uur

| Auto | Eigenaar | | Geslacht | Leeftijd | Bestuurder | | Rit- lengte | Rijervaring | | Passagier naast best. | | Opmer- kingen |
|------|--------------|----------|----------|----------|-------------|---------------------|----------------|---------------|----|-----------------------|----|------------------|
| | Bouwjaar | Eigenaar | | | Autogordels | Aanw. Gebr. Speling | | 3) | 4) | 5) | 6) | |
| | Merk en type | | | | 2) | Aanw. Gebr. Speling | | Ge- slacht | 2) | Aanw. Gebr. Speling | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

1. Eigenaar:

| | | |
|---------------|---|---|
| bestuurder | = | 1 |
| familie/kenn. | = | 2 |
| zaak | = | 3 |
| verhuurbedr. | = | 4 |
| overig | = | 5 |

2. Gordels:

| | | |
|----------------|---|---|
| driepunts | = | 3 |
| diagonaal | = | D |
| heup | = | H |
| clipsluiting | = | C |
| schuifsluiting | = | S |
| overig | = | 0 |

3. Speling van driepuntsgordels op heup en borst meten (bv. H11, B20)

| | | |
|-----------------|---|---|
| 100 - 200000 | = | 4 |
| meer dan 200000 | = | 5 |
| onbekend | = | 9 |

4. Rijervaring per jaar in duizendtallen

| | | |
|-------------|---|---|
| tot 25000 | = | 1 |
| 25 - 50000 | = | 2 |
| 50 - 100000 | = | 3 |

6. Ieder uur aangeven in deze kolom

Bijlage IV.: Werkschema voor en de resultaten van het tellen
van de diverse merken en typen personenauto's op
4 wegen bij tankstations (juli 1969).

| Datum | Dag | Tijd | Weg bij tank- station nr. | Weginten- siteit |
|-------|-----------|---------------|------------------------------|---------------------|
| 22/7 | dinsdag | 11 u. - 12 u. | 34 | 188 |
| | | 13 u. - 14 u. | | 151 |
| | | 15 u. - 16 u. | | 189 |
| | | 17 u. - 18 u. | | 231 |
| | | | | 759 |
| 23/7 | woensdag | 11 u. - 12 u. | 8 | 693 |
| | | 13 u. - 14 u. | | 600 |
| | | 15 u. - 16 u. | | 754 |
| | | 17 u. - 18 u. | | 1413 |
| | | | | 3460 |
| 24/7 | donderdag | 11 u. - 12 u. | 10 | 174 |
| | | 13 u. - 14 u. | | 147 |
| | | 15 u. - 16 u. | | 229 |
| | | 17 u. - 18 u. | | 300 |
| | | | | 850 |
| 25/7 | vrijdag | 11 u. - 12 u. | 12 | 291 |
| | | 13 u. - 14 u. | | 291 |
| | | 15 u. - 16 u. | | 344 |
| | | 17 u. - 18 u. | | 434 |
| | | | | 1360 |
| | | | Totaal | 6429 |

Bijlage V: Codelijst bij het enquêteformulier uit de autogordel-
enquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.

Kolom 1 en 2

Tankstationnummer:

Zie Bijlage I

Kolom 3

Wegtype:

- 1 = autosnelweg buiten bebouwde kom
- 2 = overige wegen buiten bebouwde kom
- 3 = uitvalsweg binnen bebouwde kom
- 4 = doorgaande weg binnen bebouwde kom
- 5 = centrumweg binnen bebouwde kom
- 6 = overige wegen binnen bebouwde kom

Kolom 4

Rayon:

- 1 = noord
- 2 = oost
- 3 = west
- 4 = zuid
- 5 = Den Haag

Kolom 5 t/m 10

Enquêtedatum:

bv. 13 oktober 1969 = 131069

Kolom 11 t/m 13

Merk en type personenauto:

Zie Bijlage VI

Kolom 14 en 15

Bouwjaar auto:

- bv. 67 = 1967
- 99 = onbekend

Kolom 16

Eigenaar auto:

- 1 = bestuurder
- 2 = familie/kennis
- 3 = zaak
- 4 = verhuurder
- 5 = overig

Kolom 17

Geslacht bestuurder:

- 1 = man
- 2 = vrouw
- 9 = onbekend

Kolom 18 en 19

Leeftijd bestuurder:

- bv. 24 = 24 jaar
- 98 = 98 jaar of ouder
- 99 = onbekend

Kolom 20

Aanwezigheid autogordels op bestuurdersplaats:

- 1 = geen gordel hierbij is
- 2 = 3.C 3 = driepunts
- 3 = 3 S D = diagonaal
- 4 = D C H = heup
- 5 = D S
- 6 = H C C = clipsluiting
- 7 = H S S = schuifsluiting
- 8 = H 0 0 = overige
- 9 = overig/onbekend

Kolom 21

Gebruik autogordel door bestuurder:

- 1 = gebruik niet van toepassing (geen gordel aanwezig)
- 2 = gordel wel aanwezig, niet gebruikt
- 3 = wel gebruikt
- 9 = onbekend

Kolom 22 en 23

Speling heupgordel(gedeelte) bij bestuurder
(gemeten vanaf het bekken)

- 01 = 0 of 1 cm
- 02 = 2 cm
- 98 = speling niet van toepassing (geen heupgordel(gedeelte) in gebruik)
- 99 = onbekend

Kolom 24 en 25 Speling diagonaalgordel (gedeelte) bij be-
stuurder (gemeten vanaf het borstbeen)
vgl. kolom 23 en 24

Kolom 26 Ritlengte (de afstand vanaf de laatste plaats
van instappen tot aan het tankstation van de
enquête):

- 1 = minder dan 10 km
- 2 = 10 t/m 49 km
- 3 = 50 t/m 99 km
- 4 = 100 t/m 199 km
- 5 = 200 t/m 400 km
- 6 = meer dan 400 km
- 9 = onbekend

Kolom 27 en 28 Rijervaring van bestuurder over het laatste jaar:
01 = t/m 1000 km
14 = boven 13.000 t/m 14.000 km
98 = meer dan 98.000 km
99 = onbekend

Kolom 29 Rijervaring van de bestuurder in het gehele
leven:

- 1 = tot 25.000 km
- 2 = 25 - 50.000 km
- 3 = 50 - 100.000 km
- 4 = 100 - 200.000 km
- 5 = 200.000 km of meer
- 9 = onbekend

Kolom 30 Geslacht passagier naast bestuurder:
8 = niet van toepassing (geen passagier naast
bestuurder aanwezig)
vgl. verder kolom 17

- Kolom 31 Aanwezigheid autogordel naast bestuurders-
plaats:
vgl. kolom 20
- Kolom 32 Gebruik autogordel door passagier naast
bestuurder:
1 = geen passagier aanwezig
2 = passagier en autogordel aanwezig, gordel
 niet gebruikt
3 = idem, gordel wel gebruikt
4 = wel passagier, geen gordel aanwezig
9 = onbekend
- Kolom 33 en 34 Speling heupgordel(gedeelte) bij passagier
naast bestuurder:
vgl. kolom 22 en 23
- Kolom 35 en 36 Speling diagonaalgordel(gedeelte) bij passa-
gier naast bestuurder:
vgl. kolom 24 en 25
- Kolom 37 en 38 Uurinterval, waarin de ondervraging eindigt:
11 = vanaf 11.00 tot 12.00 uur
99 = onbekend
- Kolom 39 Bebouwing en dagsoort:
1 = buiten de bebouwde kom, werkdag
2 = buiten bebouwde kom, weekenddag
3 = binnen bebouwde kom, werkdag
4 = binnen bebouwde kom, weekenddag
-

Bijlage VI: Codelijst van merken en typen personenauto's en hun prijsklassen uit de autogordelenquêtes van juli en oktober 1969 aan tankstations.

| Merkcode | Typecode | Prijsklasse |
|-----------------|---|-------------------------|
| 01 = Ford | 1 = Anglia/Escort | C = f. 6.000 - f. 7.000 |
| | 2 = Cortina/12M/15M | D = f. 7.000 - f. 9.000 |
| | 3 = Zephyr/Zodiac/ Capri/Corsair/ 17M/20M | E = meer dan f. 9.000 |
| | 4 = Amerikaan | E |
| | 9 = type onbekend | F = onbekend |
| 02 = Volkswagen | 1 = Kever | B = f. 5.000 - f. 6.000 |
| | 2 = 1600 | D |
| | 3 = 411 | E |
| | 9 = type onbekend | F |
| 03 = Opel | 1 = Kadett | C |
| | 2 = Rekord | E |
| | 3 = Kapitan/Admiral/ Commodore/Diplomat | E |
| | 9 = type onbekend | F |
| 04 = Fiat | 1 = 500/600/850 | A = minder dan f. 5.000 |
| | 2 = 1100/1300/1500 | F |
| | 3 = 124/125 | D |
| | 4 = 1800/2300 | E |
| | 5 = overige typen | F |
| | 9 = onbekend | F |
| 05 = Renault | 1 = Dauphine/R4 | A |
| | 2 = R 8/R 10 | B |
| | 3 = R 16 | D |
| | 4 = overige typen | F |
| | 9 = type onbekend | F |

| <u>Merkcode</u> | <u>Typecode</u> | <u>Prijsklasse</u> |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------|
| 06 = Citroën | 1 = 2 CV/Dyane | A |
| | 2 = Ami 6/8 | B |
| | 3 = DS/ID | E |
| | 4 = overige typen | F |
| | 9 = type onbekend | F |
| 07 = Simca | 1 = 1000/1100 | B |
| | 2 = 1300/1500 | D |
| | 3 = overige typen | F |
| | 9 = type onbekend | F |
| 08 = Mercedes | 1 = alle typen | E |
| 09 = Daf | 1 = 600/750/33 | A |
| | 2 = 44/55 | C |
| | 9 = type onbekend | F |
| 10 = Volvo | 1 = alle typen | E |
| 11 = Sportwagens | 1 = alle typen | E |
| 12 = Amerikaan | 1 = alle typen (zie ook Ford) | E |
| 15 = overige personenauto's | 1 = alle typen | F |
| 99 = merk onbekend | 9 = type onbekend | F |

| Autotype | Gouda | Oirschot | Twello | Laan v. N.O.I. | Leyweg | Troelstrakade |
|---|-------|----------|--------|----------------|--------|---------------|
| Citroën 2 CV/Dyane/Ami 6-8 | 1,56 | 1,38 | 1,57 | 1,03 | 0,97 | 1,11 |
| Daf 33/44/55 | 1,12 | 0,97 | 1,25 | 1,11 | 0,81 | 1,38 |
| Fiat 500/600/850 | 1,54 | 1,25 | 1,51 | 1,04 | 1,03 | 1,36 |
| Citroën DS-ID & Mercedes & Volvo alle typen | 0,64 | 1,10 | 0,46 | 0,74 | 0,17 | 0,95 |
| Renault R 4 | 0,97 | 1,10 | 0,95 | 1,12 | 1,59 | 1,38 |
| Volks- wagen | 1,05 | 0,86 | 0,90 | 0,82 | 0,88 | 1,11 |
| 1600 | 0,91 | 0,69 | 1,25 | 0,97 | 1,24 | 1,03 |
| Overige | 0,97 | 0,99 | 0,98 | 1,04 | 1,06 | 0,90 |

Bijlage VII : Verhouding voor enkele merken en typen personenauto's tussen werkelijke en verwachte aantallen aan zes tankstations (oktober 1969).

De verwachte verhouding bedraagt 1,00 .

Verwachte aantallen personenauto's ontstaan door vermenigvuldiging van aantallen personenauto's in de wegverkeersstroom met de totale steekproefverhouding van het betreffende tankstation.