

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS

**Overzicht en analyses enquêtes juli en oktober 1971 t/m 1973
onder bestuurders van personenauto's op wegen binnen en
buiten de bebouwde kom**

R-74-9

Voorburg, 1974

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Inleiding

Door de SWOV werden, in samenwerking met het Instituut voor Wegtransportmiddelen T.N.O.-Delft, het Instituut voor Biomechanica en Revalidatie van de Vrije Universiteit te Amsterdam en de H.T.S. voor auto-techniek te Apeldoorn, gegevens verzameld ten behoeve van een statistisch onderzoek naar de relaties tussen konstrukties en veiligheidsvoorzieningen van auto's en verwondingen van inzittenden bij ongevallen. Om de omvang van dit onderzoek te kunnen bepalen dusdanig dat hier verantwoorde konklusies uit getrokken konden worden was het noodzakelijk enige kennis te hebben over het percentage autogordels dat werkelijk in gebruik was. Dit was de eerste aanleiding tot het houden van enquêtes onder automobilisten die stopten bij tankstations om aldus iets meer inzicht te verkrijgen in deze materie. In eerste instantie was het slechts de bedoeling om één enquête te houden (oktober 1968), vrij snel echter bleek de behoefte te groeien tot het houden van een tweede en derde enquête (1 juli en oktober 1969) om bepaalde leemtes uit de eerste enquête op te vullen. De resultaten van deze enquêtes zijn verschenen resp. als SWOV-publikatie "Aanwezigheid en gebruik van autogordelsenquête 1968/1969" en als interne SWOV-memo "JBo/21544". Vanaf 1971 werden wederom enquêtes gehouden, twee per jaar, één in de maand juli en één in de maand oktober. Nu echter niet meer in hoofdzaak ter aanvulling van gegevens t.b.v. het grote statistische onderzoek zoals boven vermeld maar meer als het ontwikkelen van tijdreeksen waaruit dan mogelijk eventuele veranderingen die zich hebben voorgedaan kunnen worden onderkend.

1. Doel van het onderzoek

Zoals reeds in de inleiding te berde is gebracht zijn de enquêtes van 1971, 1972 en 1973, vallende in de julimaand en de oktobermaand, bedoeld om een soort tijdreeks te ontwikkelen waaruit dan mogelijk nog bepaalde trendwijzigingen kunnen worden gesignaleerd. De idee hier toe is mede ontstaan doordat met ingang van 1 januari 1971 de wet van kracht werd die de aanwezigheid van autogordels in nieuwe personen-auto's verplicht stelde. Hierbij komt dan direkt de vraag aan de orde of deze verplichte gordelaanwezigheid ook heeft geleid tot het (vrijwillige) gebruik daarvan.

Verder moest dit onderzoek de mogelijkheid bieden om na te gaan of de campagne van het V.V.N. voor het bevorderen voor het gebruik van autogordels, die begonnen is in november 1971 en ongeveer een jaar heeft geduurd, effect heeft gesorteerd op het gordel dragen.

2. Methode van onderzoek

De enquêtes van 1971 en 1972 zijn qua opzet en methode van onderzoek grotendeels gelijk gebleven aan de enquêtes van 1968 en 1969 (zie SWOV-publikatie 1970-1 "enquête 1968/1969" en JBo/21544). Daar in voornoemde publikaties uitgebreid wordt ingegaan op de mogelijke vormen van onderzoek, de organisatorische kanten van het onderzoek, de representativiteit e.d., zal hier worden volstaan met een korte samenvatting en wordt voor uitgebreider informatie verwezen naar voornoemde publikaties.

2.1. Plaats van enquêtes

De enquêtes zijn gehouden aan tankstations waar de inzittenden van personenauto's, bestuurder en eventuele naastzittende passagier, mondeling werden ondervraagd. De keuze van de tankstations is afhankelijk gesteld van rayon, wegtype, verkeers- en pompintensiteit. Was in de enquêtes van 1969 het rayon noord niet meegenomen, door de verandering in de doelstelling van het onderzoek is dit rayon weer toegevoegd aan de onderzoeklijst.

Een overzicht van de tankstations waaraan is geënuquêteerd geeft Bijlage I en II waarin resp. de ligging en de naam, adres, rayon en wegtype staan vermeld.

Alleen de pompen 13,14 en 15 zijn gelegen binnen de bebouwde kom.

2.2. Perioden

Gekozen zijn de perioden juli en oktober. Dit om eventuele seizoensinvloeden te kunnen onderscheiden, waarbij juli als vakantieperiode en oktober als een periode waarin de verkeerssamenstelling het jaargemiddelde het meest benaderd.

2.3. Tijdstippen

Zowel in juli als in oktober is een volle week geënuquêteerd. Van maandag t/m vrijdag van 8 tot 19 uur, binnen dit tijdsinterval vielen zowel de ochtend- als de avondspits. Op de zaterdag van 9 t/m 20 uur en op de zondag van 10 t/m 21 uur. Om dezelfde reden als bij het rayon zijn in tegenstelling tot de enquête van juli 1969 voor juli 1971,

1972 en 1973 ook de weekenddagen meegenomen.

2.4. Enquêtevragen

Medewerking aan het onderzoek werd verleend door de tankstationhouders, onder voorwaarde, dat geen stagnatie in de bediening zou optreden. Reden waarom het aantal vragen aan de automobilisten beperkt is gebleven. Het onderzoek is, naast het bepalen van de aanwezigheid en het gebruik van autogordels, mede gericht op een aantal algemene en persoonlijke kenmerken van de bestuurder en zijn auto, te weten:

algemeen	: periode, juli/oktober bebouwing, binnen/buiten bebouwde kom type dag, werkdag/weekenddag
bestuurder	: leeftijd, geslacht ritlengte, jaarkilometrage en rijervaring leven aanwezigheid en gebruik autogordel type gordel en soort sluiting speling gordel
passagier voorbank:	aanwezigheid en gebruik autogordel type gordel en soort sluiting speling gordel
auto	: bouwjaar

Hieruit moet een inzicht kunnen worden verkregen van de invloed van de verschillende kenmerken op het gebruik van de autogordel. Ten behoeve van een motivatie-onderzoek door derden zijn twee extra vragen ingelast naar de mening van de bestuurders over de aanwezigheid en het gebruik van autogordels. Deze uitbreiding was mogelijk doordat voor het noteren en verwerken van de antwoorden van deze enquêtes op een ander systeem is overgestapt. Hierover in het volgende punt meer.

De resultaten van deze twee vragen zijn overigens niet in het SWOV-onderzoek verwerkt. Voor een overzicht van de vragen zie Bijlage III.

2.5. Uitvoering en verwerking

De praktische uitvoering van het onderzoek is uitbesteed aan een

interviewbureau (Frijling, Den Haag) waarbij de SWOV zich heeft beperkt tot het verrichten van een aantal controles. Bij de verwerking van de antwoorden is gebruik gemaakt van het IBM-systeem 1287, optische lezer.

Bij dit systeem moesten de antwoorden per ondervraagde persoon op een speciaal daarvoor ingericht formulier worden ingevuld waarna dit zonder meer kon worden ingevoerd in de computer (Bijlage III). Dit systeem heeft een paar belangrijke voordelen. Het enquêteren kon sneller doordat de enquêteur de antwoorden slechts behoefde aan te strepen. Verder moesten vroeger alle antwoorden eerst worden gecodeerd en daarna op ponskaarten worden overgezet, dat was nu niet meer nodig, zodat ten eerste twee mogelijke foutbronnen werden uitgeschakeld en ten tweede een winst in tijd werd bereikt.

2.6. Representativiteit

Van een aantal kenmerken is een overzicht gegeven in welke mate zij in de steekproef zijn vertegenwoordigd (tabel 1 t/m 19). Doordat de keuze-mogelijkheden ten aanzien van de uitvoering van het onderzoek weinig ruimte boden, is hier geen sprake van een volkomen a-selekte steekproef, representatief voor het Nederlandse personenauto-park.

Voor het doel van het onderzoek is dit evenwel minder essentieel, belangrijkste was dat de meetsituatie gedurende de onderzoeksperiode gelijk bleef, hetgeen ook is gebeurd.

3. Resultaten van het onderzoek

Bij het analyseren van de enquêtes zijn twee statistische technieken toegepast. De eerste techniek, de kanonische diskriminant analyse, was er op gericht om de samenhang tussen gordelaanwezigheid en gebruik en verschillende persoons(verkeers-)kenmerken te onderzoeken.

Een beknopt overzicht van de hieruit verkregen resultaten is in Bijlage IV weergegeven.

Daarna werden een aantal variabelen geselecteerd op grond van de resultaten uit de kanonische diskriminant analyse om meer in detail na te gaan hoe deze variabelen verband houden met de gordelaanwezigheid en gebruik. Deze analyse is uitgevoerd met een speciale methode van Chi-kwadraatberekening over multidimensionale frequentietabellen. Deze analyse is beschreven in Bijlage V in welke bijlage tevens staat vermeld tot welke keuze van variabelen de eerste analyse heeft geleid.

Het totaal van beide analyses wordt in dit hoofdstuk beschreven.

Eerst zullen de variabelen worden bekeken met hun eventuele invloed die zij op het gordelgebruik uitoefenen. Tot slot zullen dan de veranderingen die zich in de tijd tussen de overeenkomstige perioden hebben voorgedaan worden besproken.

Leeftijd

In de juliperioden zowel als in de oktoberperioden, tabel 20.1/2, grafieken 1, 2 en 3, blijkt het aandeel van de jeugdige bestuurders, leeftijdsklasse 18-24 jaar, op het totaal aantal personenauto's met verplichte gordelaanwezigheid lager te liggen dan bij de overige bouwjaren. In 1971 lag dit verschil rond de 6% en is opgeklommen tot een verschil van 10% in 1973. Uit voornoemde tabellen en grafieken blijkt dat, indien een gordel aanwezig is, de bereidheid tot het gebruik van deze gordel bij de leeftijdsklassen 25-34 jaar en 35-44 jaar beduidend hoger is dan bij de overige leeftijdsklassen, 18-24 jaar en ouder dan 44 jaar.

De verplichte gordelaanwezigheid toont in absolute zin een duidelijke toename in het gordelgebruik. Verder valt in de juli-perioden bij de verplichte gordelaanwezigheid een stijging te konstaten van 13% in 1971 naar 27% in 1973, een verdubbeling dus van het percentage gordelgebruik. Relatief gezien hebben de leeftijdsklassen 18-24 jaar en ouder dan 44 jaar de sterkste stijging ondergaan. In de oktoberperioden is de toename in gordelgebruik bij verplichte gordelaanwezigheid minder steil verlopen als in de juliperioden, zij het evenwel nog altijd met een faktor $1\frac{1}{2}$ van 18% in 1971 naar 29% in 1973. Aanvankelijk was na invoering van de wettelijke verplichting in relatieve zin een lager gebruik bij deze groep gordelbezitters dan bij de bezitters van een gordel op vrijwillige basis, in het laatste jaar is dit vrijwel niet meer te konstaten.

Type Dag

De weekenddagen geven in verhouding tot de werkdagen een toename te zien van het percentage jeugdige bestuurders, leeftijdsklasse 18-24 jaar, van gemiddeld 3%. De leeftijdsklasse ≥ 45 jaar neemt op de weekenddagen met ongeveer hetzelfde percentage af. Op werkdagen ligt het percentage gordelaanwezigheid hoger dan op weekenddagen, in de juliperioden ca. 2%, in de oktoberperioden ca. 5%. Het gordelgebruik t.o.v. de gordelaanwezigheid geeft geen verschil van betekenis te zien tussen de werkdagen en weekenddagen, noch in de juliperioden, noch in de oktoberperioden (tabel 21.1/2).

Bebouwing

De leeftijdverdeling binnen de bebouwde kom vertoont een sterke afwijking met die van buiten de bebouwde kom. Met name ligt het verschil vooral bij de leeftijdsklasse ≥ 45 jaar, waarvan het aandeel op het totaal aantal bestuurders binnen de bebouwde kom circa 12% hoger ligt dan buiten de bebouwde kom. Om de invloed van leeftijd op bebouwing en gebruik na te gaan zijn met behulp van het programma "GMAN3" Chi-kwadraatwaarden berekend afzonderlijk voor bebouwing versus gebruik en voor bebouwing versus ge-

bruik gegeven de leeftijd. Het verschil tussen de eerste en tweede verkregen Chi-kwadraatwaarden was dermate klein dat gekonkludeerd moet worden dat de leeftijd een geringe invloed uitoefent op de samenhang tussen bebouwing en gordelgebruik.

Gerelateerd aan het totaal aantal bestuurders treden in de juliperiodes hierbij verschillen op in het gordelgebruik oplopend van 2% in 1971 tot 9% in 1973. In de oktoberperiodes ligt dit nog hoger en wel van 6% in 1971 tot 12% in 1973. Gerelateerd aan de gordelaanwezigheid ligt de verhouding in gordelgebruik tussen binnen- en buiten de bebouwde kom globaal genomen 1 op 2 (tabel 22.1/2).

Bouwjaar auto

Het percentage auto's met verplichte gordelaanwezigheid heeft tijdens de duur van het onderzoek op de werkdagen een sterkere stijging vertoont dan op de weekenddagen. Zowel bij de auto's met verplichte gordelaanwezigheid als bij de overige bouwjaren is er geen duidelijk verschil in het percentage gordelgebruik tussen werkdagen en weekenddagen, onafhankelijk van de juli- of oktoberperiode en of gerelateerd is aan het totaal aantal bestuurders dan wel aan gordelaanwezigheid. Eenzelfde verschil als tussen werkdagen en weekenddagen naar auto's met verplichte gordelaanwezigheid doet zich voor tussen binnen- en buiten de bebouwde kom, waarbij de verplichte gordelaanwezigheid buiten de bebouwde kom een relatief hogere score heeft dan binnen de bebouwde kom. Hier is echter wel sprake van een duidelijk verschil in gordelgebruik, zoals reeds eerder opgemerkt, en wel het met een factor 2 hoger liggende gordelgebruik buiten de bebouwde kom. Verder ligt het gordelgebruik gerelateerd aan totaal aantal bestuurders bij de categorie auto's met verplichte gordelaanwezigheid rond een factor 3 hoger dan bij de overige bouwjaren, onafhankelijk van werkdag of weekenddag, binnen de bebouwde kom dan wel buiten de bebouwde kom.

In de juliperioden blijkt tussen mannen en vrouwen geen verschil te bestaan in gordelgebruik, noch t.o.v. totaal aantal bestuurders, noch indien bij beiden een gordel aanwezig is. De oktoberperioden geven wel een verschil te zien. Gerelateerd aan de gordelaanwezigheid hebben mannen een hoger gebruikspercentage dan vrouwen, een verschil van 2%. Ook t.o.v. totaal aantal bestuurders is een tendens van een iets hoger gordelgebruik door mannen dan door vrouwen. Bij beschouwing van de ritlengten is het meest opvallende dat bij de kleine ritlengten, <10 km, het gordelgebruik bij gordelaanwezigheid met een faktor 2 aanzienlijk lager ligt dan bij de grotere ritlengten. Dit geldt ook, zij het in mindere mate, wanneer voor de invloed van bebouwing wordt gekorrigeerd.

In juli 1971 was dat met 12% bij kleine ritlengte tegen 26% bij grote ritlengte, in juli 1972 resp. 14% tegen 29% en in juli 1973 18% tegen 36%. Voor de oktoberperioden liggen deze percentages ongeveer 2% hoger. Door mannen wordt doorgaans een grotere ritlengte gemaakt dan door vrouwen, geslacht en ritlengte geven echter geen interactie op het gordelgebruik (tabel 26.1/2).

De nieuwere auto's met verplichte gordelaanwezigheid worden in vergelijking met de overige bouwjaren relatief meer voor grotere ritlengten gebruikt. In de juliperioden komt dit verschil op 3%, in de oktoberperioden op 5%. Door dit feit en het feit dat bij grotere ritlengten de gordel meer wordt gebezigd geeft de verplichte gordelaanwezigheid een positief effect te zien, zowel in de juli- als in de oktoberperioden (tabel 27.1/2).

Ritlengte

De verdeling naar ritlengte geeft binnen de bebouwde kom een geheel ander beeld te zien dan buiten de bebouwde kom. Van het totaal aantal ritten binnen de bebouwde kom blijkt 80% tot 90% kleiner dan 10 km te zijn terwijl dit buiten de bebouwde kom rond de 40% tot 45% ligt. In de juliperioden is het gordelgebruik in relatie tot de gordelaanwezigheid bij de kleine ritlengten, <10 km, binnen de bebouwde kom praktisch niet gestegen,

van 11% in 1971 naar 12% in 1973. Dit in tegenstelling tot buiten de bebouwde kom, waar het gebruikpercentage is gestegen van 13% in 1971 tot 21% in 1973. In de oktoberperiodes is het verschil in stijging van het gordelgebruik t.o.v. de gordelaanwezigheid tussen binnen- en buiten de bebouwde kom minder extreem dan in de juliperioden. Binnen de bebouwde kom van 9% in 1971 tot 13% in 1973 en buiten de bebouwde kom van 16% in 1971 tot 22% in 1973.

Zowel voor juli als oktober geldt dat ritlengte x gebruik gegeven de rijervaring dezelfde X^2 geeft als ritlengte x gebruik. Dit betekent dus dat rijervaring er weinig toe doet. Rijervaring x gebruik is dan ook niet significant.

Eigenaar auto

Bij de auto's met verplichte gordelaanwezigheid blijkt de bestuurder relatief minder vaak ook de eigenaar van de auto te zijn dan bij de overige bouwjaren. Eenzelfde verschijnsel treedt op tussen werkdagen en weekenddagen en tussen binnen- en buiten de bebouwde kom, waarbij resp. op de weekenddagen en binnen de bebouwde kom de bestuurder minder vaak ook de eigenaar is dan resp. op werkdagen en buiten de bebouwde kom. Het gordelgebruik wordt weinig of niet beïnvloed door het feit of de bestuurder al of niet eigenaar is, uitgezonderd in de oktoberperioden waarbij de niet verplichte gordelaanwezigheid, overige bouwjaren, het gebruikpercentage in relatie tot aanwezigheid bij de niet eigenaar bestuurders lager ligt dan bij de wel eigenaar bestuurders (tabellen 29.1/2, 30.1/2 en 31.1/2).

Rayon

Het percentage aanwezige gordels en, in nog sterkere mate, het percentage gordelgebruik geeft grote verschillen te zien tussen de rayons. Het meest opvallend hierbij is rayon oost, waar het gordelgebruik t.o.v. de gordelaanwezigheid ver beneden het landelijk gemiddelde ligt. Rayon west (zonder Den Haag) daarentegen steekt het gunstigst af in vergelijking met de andere rayons (tabel 32.1/2 en 33.1/2, grafiek 4 t/m 9).

Passagiers

Op de werkdagen komen relatief minder passagiers naast bestuurders voor dan op de weekenddagen, onafhankelijk van de juli- of oktoberperioden. In de julimaanden komt een passagier naast bestuurder frequenter voor dan in de oktobermaand. In de julimaanden is dat bij circa 56% van het aantal geënqueteerde bestuurders tegen circa 45% in de oktobermaanden.

Type gordel

Naar type gordel blijkt bij de verplichte gordelaanwezigheid de diagonaalgordel het minst te worden geplaatst. In 1971 was dat 23%, in 1973 is het totaal aandeel op de verplichte aanwezigheid gezakt naar 13%. Het aandeel van de heupgordel was in 1971 met 54% de meest geplaatste gordel, wat in de 2 jaar gedaald is tot een totaal aandeel van 44%. Hieruit volgt direct de sterke stijging van de driepuntsgordel en wel van 23% in 1971 naar 43% in 1973 en is daarmee op gelijke hoogte gekomen met de heupgordel. Bij de niet verplichte gordelaanwezigheid heeft de diagonaalgordel een teruggang gehad van 8% ten gunste van de driepuntsgordel. Het aandeel van de heupgordel is ongewijzigd gebleven. Zowel bij de verplichte als de niet verplichte gordelaanwezigheid blijkt de driepuntsgordel in verhouding tot zijn aanwezigheid het meest gedragen te worden, de diagonaalgordel duidelijk het minst bij

een praktisch gelijkblijvende heupgordel (grafiek 10 en 11).

Naar ritlengte bekeken geeft de onderverdeling naar type gordel voor wat betreft de gordelaanwezigheid als wel het gordelgebruik per ritlengteklasse hetzelfde beeld te zien en wel het beeld zoals reeds hierboven beschreven (grafiek 12 en 13).

Van de aanwezige gordels binnen de bebouwde kom is de heupgordel daar het sterkst vertegenwoordigd, relatief hoger dan buiten de bebouwde kom. Ook naar gebruik wordt de heupgordel binnen de bebouwde kom verhoudingsgewijs iets meer gedragen dan buiten de bebouwde kom. De diagonaalgordel geeft een tegenovergesteld beeld te zien (grafiek 14 en 15).

De aanwezigheid en gebruik naar type gordel levert geen onderscheid tussen mannen en vrouwen, ook niet bij een verdere onderverdeling naar binnen- en buiten de bebouwde kom. Bij de interpretatie van de hierop betrekking hebbende grafieken moet rekening worden gehouden met het feit dat het bij de vrouwen kleine aantallen betreft en daardoor de percentages een grotere spreiding, marge, hebben (grafiek 16 t/m 19).

De aanwezigheid en gebruik naar type gordel geeft evenmin als bij geslacht verschillen te zien tussen werkdagen en weekenddagen (grafiek 20 t/m 25).

Speling gordel

De speling waarmede de gordel wordt gedragen is in grote mate afhankelijk van het type gordel. De heupgordel heeft met een gemiddelde van 4 cm de kleinste speling, dan volgt de driepuntsgordel met gemiddeld 7,5 cm en tot slot de diagonaalgordel met een gemiddelde speling van 9 cm. Door de bestuurders wordt de gordel met minder speling gedragen dan door de passagiers naast de bestuurders, een verschil van 0,5 cm tot 1 cm, ongeacht type gordel of soort sluiting. Tussen mannen en vrouwen treedt aan gaande de speling hetzelfde beeld op als tussen bestuurders en passagiers, waarbij de mannen de gordel met minder speling dragen dan de vrouwen (tabel 38 t/m 41).

Gordelgebruik

Na enig inzicht te hebben gekregen in de factoren die van invloed zijn op het gordelgebruik zal nu verder worden bekeken of en in welke mate het gordelgebruik is gestegen in de onderzoeksperiode en welke factoren daar eventueel toe hebben bijgedragen.

In de juliperioden is sprake van een duidelijke toename van het gordelgebruik, zowel gerelateerd aan totaal aantal bestuurders, van 5% in 1971, naar 16% in 1973, als aan gordelaanwezigheid, van 19% in 1971 naar 25% in 1973. De stijging van het gordelgebruik gerelateerd aan totaal aantal bestuurders laat zich voor een goed deel verklaren door de verplichte gordelaanwezigheid. Verder is het aandeel van de leeftijdsklassen 25-44 jaar, de klassen met het hoogste gebruikspercentage, op het totaal aantal auto's met verplichte gordelaanwezigheid met 3% gestegen. Ook het feit dat in verhouding auto's met verplichte gordelaanwezigheid meer bij grotere ritlengten worden aangetroffen, alwaar het gebruikspercentage hoger ligt dan bij kleinere ritlengten, speelt hierbij een rol.

Tot slot, dit alles nog steeds in relatie tot totaal aantal bestuurders, nog twee factoren die van invloed zijn geweest op het hogere gebruikspercentage. Op de eerste plaats het type gordel dat bij de verplichte aanwezigheid werd geplaatst. In eerste instantie waren dat voor het merendeel heupgordels, daarna driepuntsgordels, hetgeen een vermindering van het aandeel van de diagonaalgordel tot gevolg heeft gehad, welk type zoals reeds gezien het laagste gebruikspercentage heeft. Ten tweede de toename van het percentage aanwezige gordels bij de overige bouwjaar auto's. Hierbij trad een constante stijging op van 24% in juli 1971 naar 33% in juli 1973, hetgeen reeds bij een gelijkblijvend percentage gordelgebruik t.o.v. de gordelaanwezigheid op de verhouding tot totaal aantal bestuurders een belangrijke faktor vormt.

Zeker zo belangrijk is de relatie tussen gordelaanwezigheid en gordelgebruik. Het percentage gordelgebruik blijkt hier bij de verplichte gordelaanwezigheid, met 1971 als basisjaar, sterker te zijn gestegen dan bij de overige aanwezige gordel respectievelijk van 13% naar 27% tegen 21% naar 27%. Evenals bij het gordelgebruik t.o.v. totaal aantal bestuurders is ook het gordelgebruik t.o.v. gordelaanwezigheid hoger bij grotere ritlengte en buiten bebouwde kom. Er blijft echter bij vergelijking van het gordelgebruik tussen de juliperioden, nadat alle invloeden van de andere enquête-variabelen daaruit zijn genivelleerd, een significant verschil bestaan waaruit moet worden afgeleid dat buiten de enquête-variabelen om factoren een rol moeten hebben gespeeld bij deze stijging van gordelaanwezigheid en gebruik. De ontwikkeling en het gedrag in de oktoberperioden lopen praktisch parallel met die van de juliperioden. Ook hier een toename in de tijd van het gordelgebruik, gerelateerd aan totaal aantal bestuurders van 8% in 1971 naar 19% in 1973, gerelateerd aan gordelaanwezigheid van 21% in 1971 naar 28% in 1973. Gelijk de juliperioden zijn aanwijsbare factoren o.a. de verplichte gordelaanwezigheid, type gordel dat werd geplaatst, bouwjaar auto in combinatie met ritlengte en een kleine verandering in de leeftijdsverdeling. De gordelaanwezigheid bij de overige bouwjaren is gestegen met 8% naar 37% in 1973, het gebruikspercentage van de aanwezige gordels verloopt met een toename van 6% minder stijl dan bij de verplichte gordelaanwezigheid waar de stijging 11% bedraagt. Ook in de oktoberperioden blijft een gedeelte van de stijging in gordelaanwezigheid en gebruik onverklaard door de enquêtevariabelen.

4. Samenvatting en conclusies

Uit het onderzoek is komen vast te staan dat de verplichte gordelaanwezigheid in nieuwe auto's duidelijk van invloed is op het gordelgebruik. Gerelateerd aan totaal aantal bestuurders ligt het percentage gordelgebruik bij verplichte aanwezigheid in verhouding tot de overige bouwjaar ongeveer 3 keer zo hoog.

De leeftijd heeft grote invloed op de gordelaanwezigheid en gebruik. De gordelaanwezigheid bij de leeftijdsklasse 18-24 jaar ligt over het geheel 15% tot 20% lager dan bij de overige leeftijdsklassen. Samen met de leeftijdsklasse ≥ 45 jaar ligt het percentage gordelgebruik bij aanwezigheid met verschillen tussen de 5% en 9% aanmerkelijk lager dan bij de middenklassen.

Buiten de bebouwde kom wordt van de aanwezige gordel meer gebruik gemaakt dan binnen de bebouwde kom. Globaal genomen kan worden gesteld dat in verhouding het percentage gordelgebruik buiten de bebouwde kom ongeveer $1\frac{1}{2}$ tot 2 maal zo hoog ligt dan binnen de bebouwde kom. Factoren hier mede op van invloed zijn leeftijd, ritlengte en bouwjaar auto.

Kleinere ritlengten geven een lager percentage gordelaanwezigheid en indien een gordel aanwezig is het percentage gebruik daarvan lager dan bij grotere ritlengten. Waarschijnlijk wordt het nut van een autogordel bij kleinere ritlengten niet zo gevoeld evenals dit waarschijnlijk het geval is binnen de bebouwde kom.

Verschil in gordelaanwezigheid en gebruik tussen werkdagen en weekenddagen wordt indirect veroorzaakt door het feit dat type dag van grote invloed is op de samenstelling naar leeftijd, bebouwing en bouwjaar auto.

Het geslacht is niet van invloed op het al of niet hebben en gebruiken van een gordel. Verschillen die hierbij optreden worden veroorzaakt door o.a. ritlengte en bebouwing. Evenmin van invloed is het feit of de bestuurder wel of niet eigenaar van

de auto is en of het een bestuurder betreft dan wel een passagier naast bestuurder.

In rayon zuid en vooral oost ligt de gordelaanwezigheid en gebruik lager dan in de rayons noord en west. Een redelijke verklaring is hier niet voor gevonden.

Naar bezit type gordel heeft een duidelijke verschuiving plaatsgevonden van de diagonaalgordel en in mindere mate ook van de heupgordel naar de driepuntsgordel. De driepuntsgordel wordt in verhouding tot zijn aanwezigheid het meest gedragen, op de voet gevolgd door de heupgordel. De diagonaalgordel vertoont een duidelijk ongunstiger beeld.

De speling waarmee een gordel wordt gedragen is afhankelijk van het type gordel. De gemiddelde speling ligt het laagst bij de heupgordel en daar een grotere speling het gunstige effect van autogordels vermindert heeft dit type dus een belangrijk voordeel. Daarna komt de driepuntsgordel waarbij het heupgedeelte met minder speling (± 2 cm) wordt gedragen dan het diagonaalgedeelte maar t.o.v. de heupgordel een grotere (± 1 cm) speling heeft. De diagonaalgordel komt hier als minst gunstige te voorschijn met een gemiddelde speling een faktor 2 hoger dan de heupgordel. Over het algemeen wordt door bestuurders en door mannen de gordel met minder speling gedragen dan door passagiers en vrouwen.

In de juliperioden zowel als in de oktoberperioden is het percentage gordelgebruik gerelateerd aan totaal aantal bestuurders en gerelateerd aan gordelaanwezigheid in beide gevallen gestegen. In relatie tot totaal aantal bestuurders heeft daartoe bijgedragen de verplichte gordelaanwezigheid, de toename van de gordelaanwezigheid bij de overige bouwjaar auto's en de combinatie ritlengte met bouwjaar auto. In relatie tot gordelaanwezigheid is dit de faktor type gordel. Met name in het laatste geval blijken de enquêtevariabelen niet toereikend om de toename van gebruik volledig te verklaren.

Uit het feit dat geen volledige verklaring van de stijging in gordelaanwezigheid is gevonden m.b.v. de enquêtevariabelen volgt dat andere factoren hier invloed op hebben gehad. Met name kan worden gedacht aan o.a. de voorlichtingscampagne van het V.V.N. met betrekking tot autogordels. Van dergelijk soort campagnes is bekend dat zij tijdens de duur van de actie effect kunnen sorteren. Ook heeft de gordel bekendheid gekregen toen het plan tot het wettelijk verplicht stellen van het dragen van autogordels in de openbaarheid was gekomen hetgeen de voorpagina van de kranten heeft gehaald (in juni 1973).

Mogelijk zijn meerdere factoren te bedenken, naar alle waarschijnlijkheid zal het een combinatie van factoren zijn, zonder dat deze door de enquête kunnen worden aangewezen.

In ieder geval is het zo dat er aanvankelijk in 1971 bij de verplichte gordelaanwezigheid het percentage gordelgebruik veel geringer was dan bij de vrijwillige gordelaanwezigheid, maar dat dit verschil in 1973 verdwenen is. Er is dus kennelijk een positieve houding ontstaan t.a.v. het gordelgebruik.

TABELLEN

tabel 1: Percentuele verdeling naar leeftijd van bestuurders van personenauto's buiten- en binnen de bebouwde kom in de 6 enquêteperioden.

Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's buiten- en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen.

tabel 2: voor juli en oktober 1971

" 3: " " " " 1972

" 4: " " " " 1973

Percentuele verdeling naar merk van personenauto's op werkdagen en weekenddagen in de 6 enquêteperioden.

tabel 5: voor buiten de bebouwde kom

" 6: " binnen " " "

Totaal overzicht van aantal geënquêteerde bestuurders naar type dag, geslacht, gordelaanwezigheid en gebruik.

tabel 7: buiten bebouwde kom in juli 1971, 1972 en 1973

" 8: " " " " oktober 1971, 1972 en 1973

" 9: binnen " " " juli 1971, 1972 en 1973

" 10: " " " " oktober 1971, 1972 en 1973

" 11: Percentuele verdeling naar geslacht van bestuurders van personenauto's buiten- en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen, in de 6 enquêteperioden.

" 12: Gemiddelde aantal in het laatste jaar afgelegde kilometers naar geslacht van bestuurders van personenauto's, bebouwing en type dag.

Percentuele verdeling naar eigenaar personenauto's, gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom.

tabel 13: voor juli 1971, 1972 en 1973

" 14: " oktober 1971, 1972 en 1973

" 15: Percentuele verdeling naar ritlengte, gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperioden).

" 16: Percentuele verdeling naar ritlengte, gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperioden).

" 17: Percentuele verdeling naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage), gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperioden).

- tabel 18: Percentuele verdeling naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers buiten- en binnen de bebouwde kom. (oktoberperioden).
- " 19: Percentuele verdeling naar het totaal aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperioden).
- " 19.1: Percentuele verdeling naar het totaal aantal door bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring) gordelaanwezigheid en gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperioden).
- " 20: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bouwjaar auto.
20.1. juli 1971/1972/1973
20.2. oktober 1971/1972/1973
- " 21: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en type dag.
21.1. juli 1971/1972/1973
21.2. oktober 1971/1972/1973
- " 22: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bebouwing.
22.1. juli 1971/1972/1973
22.2. oktober 1971/1972/1973
- " 23: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en type dag.
23.1. juli 1971/1972/1973
23.2. oktober 1971/1972/1973
- " 24: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en bebouwing.
24.1. juli 1971/1972/1973
24.2. oktober 1971/1972/1973
- " 25: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar type dag en bebouwing.
25.1. juli 1971/1972/1973
25.2. oktober 1971/1972/1973
- " 26: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en geslacht bestuurder.

- 28.1. juli enquête 1971/1972/1973
28.2. oktober 1971/1972/1973
- tabel 29: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en bouwjaar auto.
29.1. juli 1971/1972/1973
29.2. oktober 1971/1972/1973
- " 30: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en type dag.
30.1. juli 1971/1972/1973
30.2. oktober 1971/1972/1973
- " 31: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik eigenaar auto en bebouwing.
31.1. juli enquête 1971/1972
31.2. oktober 1971/1972
- " 32: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij bestuurders van personenauto's naar rayon en type dag.
32.1. juli 1971/1972/1973
32.2. oktober 1971/1972/1973
- " 33: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij passagiers naast bestuurder naar rayon en type dag.
33.1. juli 1971/1972/1973
33.2. oktober 1971/1972/1973
- " 34: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij inzittenden van personenauto's naar rayon.
34.1. juli 1971/1972/1973
34.2. oktober 1971/1972/1973
- " 35: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij inzittenden van personenauto's naar type dag.
35.1. juli 1971/1972/1973
35.2. oktober 1971/1972/1973
- " 36: Bezettingsgraad personenauto's per enquête naar rayon.
- " 37: Bezettingsgraad personenauto's per enquête naar type dag.

Leeftijd	BUITEN BEBOUWDE KOM						BINNEN BEBOUWDE KOM					
	juli			oktober			juli			oktober		
	1971	1972	1973	1971	1972	1973	1971	1972	1973	1971	1972	1973
18-24	19	19	17	17	16	16	16	15	16	15	12	13
24-34	32	34	34	33	36	35	25	28	29	22	27	29
35-44	23	22	23	22	22	22	19	18	18	23	21	18
45-54	17	15	16	17	15	17	21	20	18	21	22	21
55-64	7	7	8	9	9	8	14	14	14	14	13	13
65 en ouder	2	2	2	2	2	2	5	4	5	4	4	5
onbekend	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	(8914)	(9798)	(10394)	(8135)	(9290)	(9342)	(2410)	(2170)	(2742)	(2140)	(2186)	(2399)

Tabel 1: Percentuele verdeling naar leeftijd van bestuurders van personenauto's buiten- en binnen de bebouwde kom in de 6 enquêteperiodes.

Bouwjaar auto	BUITEN BEBOUWDE KOM				BINNEN BEBOUWDE KOM			
	werkdagen		weekenddagen		werkdagen		weekenddagen	
	juli	oktober	juli	oktober	juli	oktober	juli	oktober
1971	8	14	7	13	6	11	6	11
1970	21	26	20	20	20	22	20	18
1969	16	17	15	15	15	16	14	15
1968	14	13	15	15	16	14	17	14
1967	8	7	9	9	9	8	10	8
1966	8	6	7	7	8	8	8	7
1965	10	8	12	10	11	8	13	12
1964	5	3	6	4	6	4	5	6
1963	6	3	6	4	6	4	6	6
en ouder onbekend	4	3	3	3	3	5	1	3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
	(5961)	(5229)	(2953)	(2904)	(1666)	(1386)	(744)	(753)

Tabel 2 : Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's buiten-en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen. (juli en oktober 1971)

Bouwjaar	BUITEN BEBOUWDE KOM			BINNEN BEBOUWDE KOM		
	Werkdagen		Weekenddagen	Werkdagen		Weekenddagen
	juli	oktober	juli oktober	juli	oktober	juli oktober
1972	7	12	7	11	7	10
1971	20	23	16	18	14	19
1970	18	19	17	19	16	16
1969	12	12	14	13	13	13
1968	13	11	12	13	11	16
1967	7	5	7	7	6	6
1966	6	5	6	6	6	5
1965	7	6	8	6	5	7
1964 en ouder	6	3	7	4	3	4
onbekend	4	4	6	3	6	4
Totaal	100	100	100	100	100	100
	(6439)	(5796)	(3343)	(3477)	(1496)	(716)
					(470)	(670)

Tabel 3 : Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1972).

Bouwjaar	BUITEN BEBOUWDE KOM				BINNEN BEBOUWDE KOM			
	Werkdagen		Weekenddagen		Werkdagen		Weekenddagen	
	juli	oktober	juli	oktober	juli	oktober	juli	oktober
1973	8	13	7	11	6	10	8	10
1972	19	21	17	18	19	18	17	16
1971	16	17	15	15	16	16	13	15
1970	15	14	16	16	16	15	17	14
1969	12	9	12	11	11	10	11	12
1968	11	9	11	11	11	9	13	10
1967	5	4	6	6	6	5	6	6
1966	5	4	6	4	6	5	5	5
1965 en ouder	7	5	8	6	8	7	9	7
onbekend	2	3	2	2	1	5	1	5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
	(6984)	(6210)	(3403)	(3113)	(1928)	(1673)	((813)	(725)

Tabel 14: Percentuele verdeling naar bouwjaar van personenauto's buiten- en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen (juli en oktober 1973).

AUTOMERK	WERKDAGEN						WEEKENDDAGEN					
	1971		1972		1973		1971		1972		1973	
	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.
Citroën	7	8	9	9	9	9	8	9	7	10	10	10
Daf	4	4	4	3	4	3	4	4	5	4	4	4
Fiat	11	10	10	9	9	8	10	10	12	11	10	10
Ford	14	14	12	13	12	12	14	14	13	13	13	11
Mercedes	2	3	3	4	3	4	2	2	1	2	2	2
Opel	16	13	15	13	15	12	16	13	14	12	13	12
Renault	6	7	6	8	7	8	7	7	7	7	7	7
Simca	6	5	6	5	7	6	5	6	6	7	7	7
Volkswagen	12	11	11	10	9	9	12	12	11	10	10	9
Volvo	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2	1	2
Overige	21	22	23	24	24	27	21	22	23	22	23	26
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	5961	5229	6439	5796	6984	6210	2953	2904	3343	3477	3403	3113

Tabel 5: Percentuele verdeling naar merk van personenauto's buiten de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen in de 6 enquêteperiodes.

AUTOMERK	WERKDAGEN						WEEKENDDAGEN					
	1971		1972		1973		1971		1972		1973	
	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.	juli okt.
Citroën	6	6	8	9	7	9	6	6	6	10	8	7
Daf	4	6	5	5	5	4	4	4	5	5	4	5
Fiat	11	10	11	10	10	9	11	11	12	13	10	10
Ford	12	14	13	13	13	12	12	15	14	11	15	14
Mercedes	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
Opel	13	13	12	11	13	12	13	13	14	12	13	12
Renault	6	8	8	7	7	7	6	6	6	7	8	8
Simca	6	4	7	7	7	8	6	6	7	6	7	9
Volkswagen	12	14	12	12	11	10	13	14	12	9	10	9
Volvo	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1
Overige	27	22	22	23	24	25	27	23	21	24	23	24
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	1666	1386	1496	1470	1928	1673	744	753	670	716	813	725

Tabel 6: Percentuele verdeling naar het merk van personenauto's binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen in de 6 enquêteperiodes.

buiten beh. kom	juli 1971			juli 1972			juli 1973			
	geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		
		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt	
werkdagen	man	5325	1558	312	5690	2710	629	6067	3672	1075
	vrouw	636	207	43	749	364	80	917	558	173
	totaal	5961	1765	355	6439	2074	709	6984	4230	1248
weekend- dagen	man	2700	717	156	2990	1287	307	3005	1733	546
	vrouw	253	84	15	353	158	44	398	252	74
	totaal	2953	801	171	3343	1445	351	3403	1985	620
	totaal mannen	8025	2275	468	8680	3997	936	9072	5405	1621
	totaal vrouwen	889	291	58	1102	522	124	1315	810	247
	totaal generaal	8914	2566	526	9782	4519	1060	10387	6215	1868

Tabel 7: Totaal overzicht van aantal geëngqueteerde bestuurders buiten de bebouwde kom naar type dag, geslacht, gordelaanwezigheid en gebruik per juli enquête.

	buiten beb. kom.	oktober 1971			oktober 1972			oktober 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
werkdagen	man	4568	1859	470	4983	2760	702	5340	3654	1172
	vrouw	661	235	50	813	424	90	870	536	157
	totaal	5229	2094	520	5796	3184	792	6210	4240	1329
weekend- dagen	man	2596	900	189	3014	1440	349	2703	1656	536
	vrouw	308	117	28	463	245	60	410	274	85
	totaal	2904	1017	217	3477	1685	409	3113	1930	621
	totaal mannen	7164	2759	659	7997	4200	1051	8043	5310	1708
	totaal vrouwen	969	352	78	1276	669	150	1280	860	242
	totaal generaal	8133	3111	737	9273	4869	1201	9323	6170	1950

Tabel 8: Totaal overzicht van aan geëngquêteerde bestuurders buiten de bebouwde kom naar type dag, geslacht, gordelaanwezigheid en gebruik per oktober enquête.

	binnen beb. kom	juli 1971			juli 1972			juli 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
werkdagen	man	1442	447	59	1304	694	91	1660	1041	150
	vrouw	224	73	6	192	100	14	268	163	17
	totaal	1666	520	65	1496	794	105	1928	1204	167
weekend- dagen	man	654	196	20	605	281	38	740	435	70
	vrouw	90	30	3	65	33	5	73	50	9
	totaal	744	226	23	670	314	43	813	485	79
	totaal mannen	2096	643	79	1909	975	129	2400	1476	220
	totaal vrouwen	314	103	9	257	133	19	341	213	26
	totaal generaal	2410	746	88	2166	1108	148	2741	1689	246

Tabel 9: Totaal overzicht van aantal geënqueteerde bestuurders binnen de bebouwde kom naar type dag, geslacht, gordelaanwezigheid en gebruik per juli enquête.

binnen bebouwde kom	oktober 1971			oktober 1972			oktober 1973		
	geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
man	1159	430	45	1276	737	97	1492	1002	135
vrouw	227	73	8	194	109	15	181	116	27
totaal	1386	503	53	1470	846	112	1673	1118	152
man	653	230	15	649	325	38	637	418	70
vrouw	100	41	6	67	38	6	88	60	5
totaal	753	271	21	716	363	44	725	478	75
totaal	1821	660	60	1925	1062	135	2129	1420	205
totaal	327	114	14	261	147	21	269	176	22
totaal generaal	2139	774	74	2186	1209	156	2398	1596	227

Tabel 10. Totaal overzicht van aantal geëngquêteerde bestuurders binnen de bebouwde kom naar type dag, geslacht, gordelaanwezigheid en gebruik per oktober-enquête.

Jaar	Geslacht	Buiten de bebouwde kom				Binnen de bebouwde kom			
		Werkdagen		Weekendagen		Werkdagen		Weekendagen	
		juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.
	%	%	%	%	%	%	%	%	
1971	man	89	87	91	89	87	84	88	87
	vrouw	11	13	9	11	13	16	12	13
	totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
		=5961	=5229	=2953	=2904	=1666	=1386	=744	=753
1972	man	88	86	89	87	87	87	90	91
	vrouw	12	14	11	13	13	13	10	9
	totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
		=6439	=5786	=3343	=3477	=1496	=1470	=670	=716
1973	man	87	86	88	87	86	89	91	88
	vrouw	13	14	12	13	14	11	9	12
	totaal	100	100	100	100	100	100	100	100
		=6984	=6210	=3403	=3113	=1928	=1673	=813	=725

Tabel 11. Percentuele verdeling naar geslacht van bestuurders van personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen, in de 6 enquêteperiodes.

Jaar	Geslacht	Buiten de bebouwde kom				Binnen de bebouwde kom			
		Werkdagen		Weekenddagen		Werkdagen		Weekenddagen	
		juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.	juli	okt.
		km/j	km/j	km/j	km/j	km/j	km/j	km/j	km/j
1971	man	27.000	31.700	24.400	24.000	24.300	24.900	21.700	20.900
	vrouw	16.000	16.300	15.000	15.000	14.100	13.500	12.100	15.000
	totaal	25.800	29.800	23.600	23.000	22.900	23.000	20.500	20.100
1972	man	29.100	32.300	24.200	25.100	25.300	25.800	22.900	20.600
	vrouw	15.100	16.100	14.600	15.100	14.300	15.200	12.600	17.400
	totaal	27.600	30.000	23.200	23.800	23.900	24.400	21.900	20.300
1973	man	28.600	33.300	25.100	26.400	23.900	26.000	21.700	22.900
	vrouw	15.400	17.200	14.600	15.600	13.600	13.900	11.800	13.700
	totaal	26.900	31.000	23.800	25.000	22.400	24.700	20.800	21.800

Tabel 12. Gemiddelde aantal in het laatste jaar afgelegde kilometers naar geslacht van bestuurders personenauto's buiten en binnen de bebouwde kom op werkdagen en weekenddagen, in de 6 enquêteperiodes.

bebouwing	eigenaar	juli 1971				juli 1972				juli 1973			
		geëng.		waarvan gordel		geëng.		waarvan gordel		geëng.		waarvan gordel	
buiten	bestuurder	85	28	22	83	45	24	83	58	31			
	familie/kennis	6	22	17	8	38	22	8	53	24			
	zaak	7	48	14	7	66	22	8	80	30			
	verhuurbedrijf	1	44	16	1	66	21	1	81	32			
	overige/onbekend	1	20	25	1	41	17	0	62	20			
	totaal	100	29	20	100	46	23	100	60	30			
		(8914)			(9798)			(10394)					
binnen	bestuurder	89	30	12	88	51	13	88	61	15			
	familie/kennis	4	24	4	5	40	11	6	55	12			
	zaak	6	46	16	5	68	13	6	81	14			
	verhuurbedrijf	1	50	20	0	57	50	0	62	13			
	overige/onbekend	0	67	0	2	41	14	0	100	50			
	totaal	100	31	12	100	51	13	100	62	15			
		(2410)			(2170)			(2742)					

Tabel 13. Percentuele verdeling naar eigenaar personenauto's, gordelaanwezigheid en -gebruik buiten - en binnen de bebouwde kom (juliperiodes).

bebouwing	eigenaar	oktober 1971			oktober 1972			oktober 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
buiten	bestuurder	83	37	24	83	51	25	83	64	32
	familie/kennis zaak	6	31	15	7	44	23	6	56	25
	verhuurbedrijf	9	59	24	9	72	24	10	84	33
	overige/onbekend	1	46	23	1	70	26	1	86	37
	totaal	100	38	24	100	53	25	100	66	32
		(8135)		(9290)		(9342)				
binnen	bestuurder	89	35	10	86	54	13	87	65	14
	familie/kennis zaak	4	29	5	5	57	11	4	65	10
	verhuurbedrijf	6	57	7	8	69	12	7	85	15
	overige/onbekend	0	25	0	0	57	0	1	79	36
	totaal	1	10	0	1	38	7	1	33	20
		100	36	10	100	55	13	100	67	14
		(2140)		(2186)		(2399)				

Tabel 14. Percentuele verdeling naar eigenaar personenauto's, gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperiodes).

bebouwing	ritlengte (km)	juli 1971				juli 1972				juli 1973			
		geëng.		waarvan gordel		geëng.		waarvan gordel		geëng.		waarvan gordel	
			aanwezig gebruikt		aanwezig gebruikt		aanwezig gebruikt		aanwezig gebruikt		aanwezig gebruikt		aanwezig gebruikt
buiten	< 10	39	28	13	38	45	16	37	57	21			
	10 - 50	34	29	22	37	47	27	39	61	33			
	50 - 100	13	28	27	14	44	26	14	61	37			
	100 - 200	10	30	28	8	49	35	7	65	41			
	200 - 400	3	30	35	2	49	41	2	67	37			
	> 400	1	45	34	0	56	26	0	64	44			
	onbekend	0	39	14	1	47	21	1	56	16			
totaal	100	29	20	100	46	23	100	60	30				
		(8914)		(9798)		(10394)							
binnen	< 10	81	31	11	89	51	12	84	61	12			
	10 - 50	12	33	14	7	50	24	10	59	23			
	50 - 100	4	29	20	2	59	35	3	65	33			
	100 - 200	2	35	19	1	53	22	2	79	50			
	200 - 400	1	33	0	0	60	33	1	61	27			
	> 400	0	40	0	0	100	50	0	100	0			
	onbekend	0	20	0	1	48	9	0	70	0			
totaal	100	31	12	100	51	13	100	62	15				
		(2410)		(2170)		(2742)							

Tabel 15. Percentuele verdeling naar ritlengte, gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperiodes).

bebouwing	ritlengte (km)	oktober 1971			oktober 1972			oktober 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
buiten	< 10	47	36	16	44	49	19	42	62	23
	10 - 50	35	40	28	38	54	26	41	68	37
	50 - 100	10	41	32	10	55	34	10	70	41
	100 - 200	6	44	33	7	60	33	6	73	38
	200 - 400	1	49	24	1	64	39	1	69	37
	> 400	0	46	30	0	53	60	0	75	47
	onbekend	1	24	25	0	44	28	0	57	23
totaal	100	38	24	100	53	25	100	66	32	
		(8135)		(9290)			(9342)			
binnen	< 10	87	36	9	90	55	11	84	67	13
	10 - 50	8	37	12	7	61	25	11	63	21
	50 - 100	2	49	4	2	57	25	3	66	25
	100 - 200	1	31	33	0	100	22	1	71	18
	200 - 400	1	31	50	0	50	33	1	70	21
	> 400	0	0	0	-	-	-	0	75	33
	onbekend	1	24	0	1	33	14	0	43	0
totaal	100	36	10	100	55	13	100	67	14	
		(2140)		(2186)			(2399)			

Tabel 16. Percentuele verdeling naar ritlengte, gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperioden).

bebouwing	jaarkilometrage (10 ³ km)	juli 1971			juli 1972			juli 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
buiten	< 12,5	20	19	19	18	31	24	19	47	29
	12,5 - 22,5	34	26	21	33	44	25	34	57	32
	22,5 - 32,5	20	34	22	19	51	24	19	65	32
	32,5 - 52,5	15	37	21	16	57	25	16	73	29
	> 52,5	8	36	18	10	57	17	10	65	26
	onbekend	3	24	17	4	34	22	2	48	24
	totaal	100	29	20	100	46	23	100	60	30
		(8914)			(9798)			(10394)		
binnen	< 12,5	23	24	9	20	38	10	21	47	14
	12,5 - 22,5	40	28	11	43	50	14	40	63	13
	22,5 - 32,5	16	40	18	19	56	12	17	69	15
	32,5 - 52,5	11	42	13	11	64	19	11	72	19
	> 52,5	6	39	7	7	60	12	6	71	14
	onbekend	4	23	0	0	50	0	5	47	18
	totaal	100	31	12	100	51	13	100	62	15
		(2410)			(2170)			(2742)		

Tabel 17. Percentuele verdeling naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage), gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperiodes).

bebouwing	jaarkilometrage (10 ³ km)	oktober 1971			oktober 1972			oktober 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
buiten	< 12,5	13	24	22	15	40	25	14	51	29
	12,5 - 22,5	32	35	25	31	48	27	30	62	31
	22,5 - 32,5	21	42	24	21	56	25	21	69	35
	32,5 - 52,5	19	47	26	19	64	26	20	77	34
	> 52,5	10	48	19	11	62	18	12	74	27
	onbekend	5	29	16	3	33	15	3	48	31
	totaal	100	38	24	100	53	25	100	66	32
		(8135)			(9290)			(9342)		
binnen	< 12,5	22	26	9	19	44	14	20	55	13
	12,5 - 22,5	40	36	7	44	52	12	40	66	14
	22,5 - 32,5	18	45	9	18	64	17	19	71	15
	32,5 - 52,5	10	43	20	12	66	10	13	76	15
	> 52,5	6	43	11	6	67	12	7	77	17
	onbekend	4	23	0	1	36	0	1	45	6
	totaal	100	36	10	100	55	13	100	67	14
		(2140)			(2186)			(2399)		

Tabel 18. Percentuele verdeling naar het aantal door bestuurders van personenauto's in het laatste jaar verreden kilometers (jaarkilometrage), gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperioden).

bebouwing	totale rijervaring (10 ³ km)	juli 1971			juli 1972			juli 1973		
		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel		geëng.	waarvan gordel	
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt
buiten	< 25	7	19	18	7	33	20	7	47	30
	25 - 50	8	19	16	8	38	25	7	47	28
	50 - 100	15	24	21	16	40	27	15	53	31
	100 - 200	21	27	23	21	45	26	21	59	33
	> 200	40	35	21	44	51	23	47	67	29
	onbekend	9	29	16	4	40	21	3	56	26
	totaal	100	29	20	100	46	23	100	60	30
		(8914)			(9798)			(10394)		
binnen	< 25	8	23	7	6	36	11	7	45	16
	25 - 50	8	22	12	10	36	12	6	51	19
	50 - 100	14	28	13	18	48	11	14	56	12
	100 - 200	20	31	13	24	52	13	20	64	18
	> 200	48	35	12	41	58	15	48	67	13
	onbekend	2	34	14	1	63	16	5	50	12
	totaal	100	31	12	100	51	13	100	62	15
		(2410)			(2170)			(2742)		

Tabel 19. Percentuele verdeling naar het totaal aantal bestuurders van personenauto's verreden kilometers (rijervaring), gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (juliperiodes).

bebouwing	totale rijervaring (10 ³ km)	oktober 1971				oktober 1972				oktober 1973		
		geëng.		waarvan gordel		geëng.		waarvan gordel		geëng.		
			aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig	gebruikt		aanwezig
buiten	< 25	6	26	23	5	44	24	5	50	31		
	25 - 50	6	26	19	6	41	27	5	53	28		
	50 - 100	13	31	23	13	43	25	13	59	33		
	100 - 200	21	37	28	20	51	27	20	64	33		
	> 200	47	45	23	53	58	24	54	72	32		
	onbekend	7	30	16	3	44	20	3	54	19		
	totaal	100	38	24	100	53	25	100	66	32		
		(8135)			(9290)			(9342)				
binnen	< 25	7	25	9	5	45	17	6	57	19		
	25 - 50	8	30	6	7	48	8	6	53	12		
	50 - 100	15	29	9	19	51	11	16	62	17		
	100 - 200	20	37	9	24	53	15	24	67	14		
	> 200	48	41	10	43	61	13	46	72	14		
	onbekend	2	35	28	2	65	18	2	52	8		
	totaal	100	36	10	100	55	13	100	67	14		
		(2140)			(2186)			(2399)				

Tabel 19.1 Percentuele verdeling naar totaal aantal bestuurders van personenauto's verrreden kilometers (rijervaring), gordelaanwezigheid en -gebruik buiten- en binnen de bebouwde kom (oktoberperioden).

juli 1971

leeftijd	Bouwjaar 1971			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	13	97	9	9
25-34	32	98	15	15
35-44	25	97	19	20
> 45	30	97	7	7
TOTAAL	100	97	13	13

(787)

juli 1972

leeftijd	Bouwjaar '71/'72			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	13	92	15	16
25-34	36	96	24	25
35-44	23	96	21	22
> 45	28	96	16	17
TOTAAL	100	95	20	21

(3027)

juli 1973

leeftijd	Bouwjaar '71/'72/'73			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	11	94	22	23
25-34	35	97	28	29
35-44	23	97	28	29
> 45	31	98	23	23
TOTAAL	100	97	26	27

(5471)

leeftijd	Overige bouwjaren			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	19	16	2	15
25-34	30	24	5	23
35-44	22	25	6	25
> 45	29	28	5	17
TOTAAL	100	24	5	21

(10125)

juli 1971

leeftijd	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	18	20	3	14
25-34	30	30	6	21
35-44	22	31	7	24
> 45	29	33	5	15
TOTAAL	100	29	5	19

(10912)

juli 1972

leeftijd	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	19	35	6	17
25-34	33	50	12	25
35-44	21	50	12	23
> 45	27	51	9	18
TOTAAL	100	47	10	21

(11290)

juli 1973

leeftijd	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.		gebruikt van	
	I	II	I	II
18-24	17	46	10	22
25-34	32	62	18	29
35-44	22	62	18	29
> 45	29	65	16	25
TOTAAL	100	60	16	25

(12870)

Tabel 20.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bouwjaar auto (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

leeftijd	Bouwjaar 1971			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	12	94	14	15
25-34	34	97	20	20
24-35	24	95	18	19
> 45	30	97	15	15
TOTAAL	100	96	17	18

(1318)

okt. 1972

leeftijd	Bouwjaar '71/'72			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	10	94	16	17
25-34	37	95	22	23
35-44	23	97	24	25
> 45	30	97	18	19
TOTAAL	100	96	21	22

(3680)

okt. 1973

leeftijd	Bouwjaar '71/'72/'73			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	10	93	19	21
25-34	35	98	33	33
35-44	23	98	31	32
> 45	32	97	23	23
TOTAAL	100	97	28	29

(5562)

Tabel 20.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bouwjaar auto (oktober 1971/1972/1973).

leeftijd	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	18	18	3	17
25-34	30	30	7	23
24-35	22	32	8	25
> 45	31	32	6	20
TOTAAL	100	29	6	22

(8638)

leeftijd	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	18	22	3	14
25-34	32	31	8	25
35-44	21	35	9	26
> 45	29	36	8	22
TOTAAL	100	32	7	23

(7297)

leeftijd	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	20	30	7	24
25-34	32	36	9	26
35-44	19	40	13	33
> 45	29	40	10	24
TOTAAL	100	37	10	27

(5722)

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	17	26	4	16
25-34	31	40	9	22
24-35	22	41	9	23
> 45	31	41	8	19
TOTAAL	100	38	8	21

(9956)

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	15	38	6	15
25-34	34	55	13	24
35-44	22	57	14	25
> 45	29	57	11	20
TOTAAL	100	53	12	22

(10977)

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
18-24	15	50	11	22
25-34	34	68	21	32
35-44	21	71	23	32
> 45	30	70	16	23
TOTAAL	100	66	19	28

(11284)

juli 1971

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	21	3	15	
25-34	30	30	6	21	
35-44	22	32	7	23	
> 45	31	33	5	15	
TOTAAL	100	30	6	19	

(7333)

juli 1972

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	18	36	6	18	
25-34	33	52	13	25	
35-44	22	52	11	22	
> 45	28	52	9	17	
TOTAAL	100	49	10	21	

(7540)

juli 1973

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	16	47	10	22	
25-34	32	63	18	29	
35-44	22	63	18	28	
> 45	30	65	15	23	
TOTAAL	100	61	16	26	

(8731)

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	21	18	2	11	
25-34	29	28	6	21	
35-44	22	30	7	25	
> 45	27	33	5	15	
TOTAAL	100	28	5	19	

(3579)

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	20	34	5	16	
25-34	33	45	11	25	
35-44	21	47	12	26	
> 45	27	48	9	20	
TOTAAL	100	47	10	21	

(3750)

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	19	46	11	23	
25-34	34	59	17	28	
35-44	20	60	18	30	
> 45	27	66	19	29	
TOTAAL	100	59	17	28	

(4139)

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	18	2	11	
25-34	30	30	6	21	
35-44	22	31	7	24	
> 45	29	33	5	15	
TOTAAL	100	29	5	19	

(19012)

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	18	35	6	17	
25-34	33	50	12	25	
35-44	21	50	12	23	
> 45	27	51	9	18	
TOTAAL	100	47	10	21	

(11290)

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	46	10	22	
25-34	32	62	18	29	
35-44	22	62	18	29	
> 45	29	65	16	25	
TOTAAL	100	60	16	27	

(12870)

Tabel 21.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en type dag (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	16	26	5	19	
24-34	30	41	10	25	
35-44	22	43	10	23	
> 45	32	41	8	18	
TOTAAL	100	39	9	22	

(6346)

okt. 1972

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	14	39	6	16	
25-34	34	57	14	24	
35-44	22	60	15	25	
> 45	30	59	12	20	
TOTAAL	100	56	12	22	

(6931)

okt. 1973

leeftijd	Werkdag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	14	51	11	21	
25-34	34	69	22	32	
35-44	21	75	24	32	
> 45	31	71	16	22	
TOTAAL	100	68	19	28	

(7555)

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	19	25	3	12	
24-34	31	39	7	18	
35-44	21	36	8	23	
> 45	28	39	8	20	
TOTAAL	100	35	7	19	

(3610)

okt. 1971

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	37	5	14	
25-34	34	51	12	23	
35-44	21	52	14	27	
> 45	27	54	11	21	
TOTAAL	100	56	12	22	

(4046)

okt. 1972

leeftijd	Weekenddag				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	16	49	12	24	
25-34	33	64	20	31	
35-44	21	65	20	32	
> 45	30	68	18	26	
TOTAAL	100	63	18	29	

(3729)

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	26	4	16	
24-34	31	40	9	22	
35-44	22	41	9	23	
> 45	31	41	8	19	
TOTAAL	100	38	8	21	

(9956)

okt. 1973

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	15	38	6	15	
25-34	34	55	13	24	
35-44	22	57	14	25	
> 45	29	57	11	20	
TOTAAL	100	53	12	22	

(10977)

okt. 1973

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	15	50	11	22	
25-34	34	68	21	32	
35-44	21	71	23	32	
> 45	30	70	16	23	
TOTAAL	100	66	19	28	

(11284)

Tabel 21.2. Percentage gordel aanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en type dag: (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

leeftijd	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	16	22	2	9	
25-34	25	32	5	14	
35-44	19	31	4	14	
> 45	40	33	3	10	
TOTAAL	100	31	4	12	

(2336)

juli 1972

leeftijd	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	15	40	6	16	
25-34	29	57	10	17	
35-44	18	54	7	12	
> 45	38	51	5	11	
TOTAAL	100	52	7	14	

(2011)

juli 1973

leeftijd	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	16	46	7	15	
25-34	29	65	10	16	
35-44	17	64	10	16	
> 45	38	65	8	13	
TOTAAL	100	62	9	15	

(2700)

leeftijd	Buiten bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	19	19	3	15	
25-34	32	29	6	22	
35-44	23	31	8	26	
> 45	27	33	6	17	
TOTAAL	100	29	6	21	

(8576)

juli 1972

leeftijd	Buiten bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	19	34	6	18	
25-34	34	48	13	27	
35-44	22	49	12	25	
> 45	25	51	10	20	
TOTAAL	100	46	11	23	

(9279)

juli 1973

leeftijd	Buiten bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	46	11	24	
25-34	34	61	19	32	
35-44	23	61	19	32	
> 45	26	66	19	29	
TOTAAL	100	60	18	30	

(10170)

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	18	20	3	14	
25-34	30	30	6	21	
35-44	22	31	7	24	
> 45	29	33	5	15	
TOTAAL	100	29	5	19	

(10912)

juli 1972

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	18	35	6	17	
25-34	33	50	12	25	
35-44	21	50	12	23	
> 45	27	51	9	18	
TOTAAL	100	47	10	21	

(11290)

juli 1973

leeftijd	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
18-24	17	46	10	22	
25-34	32	62	18	29	
35-44	22	62	18	29	
> 45	29	65	16	25	
TOTAAL	100	60	16	27	

(12870)

Tabel 22.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bebouwing (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

leeftijd	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	15	27	3	10
25-34	22	39	3	7
35-44	23	37	6	16
> 45	40	39	3	7
TOTAAL	100	37	3	9

(2059)

okt. 1972

leeftijd	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	12	44	6	12
25-34	27	59	8	14
35-44	21	59	6	11
> 45	41	57	7	12
TOTAAL	100	56	7	12

(2052)

okt. 1973

leeftijd	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	13	53	5	10
25-34	29	66	11	16
35-44	18	73	13	18
> 45	40	68	8	12
TOTAAL	100	66	9	14

(2257)

leeftijd	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	17	25	5	18
25-34	33	40	10	25
35-44	22	42	11	25
> 45	28	41	9	23
TOTAAL	100	38	9	23

(7897)

okt. 1971

leeftijd	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	16	37	6	16
25-34	36	54	14	26
35-44	22	57	16	28
> 45	27	57	13	23
TOTAAL	100	53	13	24

(8925)

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	17	26	4	16
25-34	31	40	9	22
35-44	22	41	9	23
> 45	31	41	8	19
TOTAAL	100	38	8	21

(9956)

okt. 1972

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	15	38	6	15
25-34	34	55	13	24
35-44	22	57	14	25
> 45	29	57	11	20
TOTAAL	100	53	12	22

(10977)

okt. 1973

leeftijd	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
18-24	15	50	11	22
25-34	34	68	21	32
35-44	21	71	23	32
> 45	30	70	16	23
TOTAAL	100	66	19	28

(11284)

Tabel 22.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar leeftijd bestuurder en bebouwing. (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

bouwjaar auto	Werkdag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971	8	97	14	14	14
overige	92	24	5	20	20
TOTAAL	100	30	6	19	19

(7333)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Werkdag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72	28	96	20	21	21
overige	72	31	7	22	22
TOTAAL	100	49	10	21	21

(7540)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Werkdag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72/73	44	97	25	26	26
overige	56	33	9	26	26
TOTAAL	100	61	16	26	26

(8731)

bouwjaar auto	Weekenddag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971	7	97	11	11	11
overige	93	23	5	21	21
TOTAAL	100	28	5	19	19

(3579)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Weekenddag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72	24	94	20	21	21
overige	76	28	7	23	23
TOTAAL	100	44	10	22	22

(3750)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Weekenddag				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72/73	39	97	27	28	28
overige	61	33	9	28	28
TOTAAL	100	59	17	28	28

(4139)

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971	7	97	13	13	13
overige	93	24	5	21	21
TOTAAL	100	29	5	19	19

(10912)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72	27	95	20	21	21
overige	73	30	7	22	22
TOTAAL	100	47	10	21	21

(11290)

bouwjaar
auto

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel			II
		I	II	I	
1971/72/73	43	97	26	27	27
overige	57	33	9	27	27
TOTAAL	100	60	16	27	27

(12870)

Tabel 23.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en type dag (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

bouwjaar auto	Werkdag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971	13	96	18	19
overige	87	31	7	23
TOTAAL	100	39	9	22

(6346)

okt. 1972

bouwjaar auto	Werkdag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72	36	96	21	22
overige	64	33	8	23
TOTAAL	100	56	12	22

(6931)

okt. 1973

bouwjaar auto	Werkdag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72/73	52	97	27	28
overige	48	37	10	26
TOTAAL	100	68	19	28

(7555)

bouwjaar auto	Weekenddag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971	13	97	16	16
overige	87	26	5	20
TOTAAL	100	35	7	19

(3610)

okt. 1973

bouwjaar auto	Weekenddag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72	30	96	21	22
overige	70	30	7	22
TOTAAL	100	49	11	22

(4046)

okt. 1973

bouwjaar auto	Weekenddag			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72/73	44	98	29	30
overige	56	36	10	27
TOTAAL	100	63	18	29

(3729)

bouwjaar auto	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971	13	96	17	18
overige	87	29	6	22
TOTAAL	100	38	8	21

(9956)

okt. 1973

bouwjaar auto	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72	34	96	21	22
overige	66	32	7	23
TOTAAL	100	53	12	22

(10977)

okt. 1973

bouwjaar auto	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van II I II
		I	II	
1971/72/73	49	97	28	29
overige	41	37	10	27
TOTAAL	100	66	19	28

(11284)

Tabel 25.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en type dag (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971	6	99	7	7	7
overige	94	27	3	13	13
TOTAAL	100	31	4	12	12

(2336)

juli 1972

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72	25	96	13	14	14
overige	75	36	5	13	13
TOTAAL	100	52	7	14	14

(2011)

juli 1973

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72/73	41	98	15	15	15
overige	59	37	5	14	14
TOTAAL	100	62	9	15	15

(2700)

bouwjaar auto	Buiten bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971	8	97	14	15	15
overige	92	23	5	23	23
TOTAAL	100	29	6	21	21

(8576)

juli 1972

bouwjaar auto	Buiten bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72	27	95	21	22	22
overige	73	28	7	25	25
TOTAAL	100	46	11	23	23

(9279)

juli 1973

bouwjaar auto	Buiten bebouwde kom				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72/73	43	97	29	30	30
overige	57	32	10	31	31
TOTAAL	100	60	18	30	30

(10170)

bouwjaar auto	Totaal				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971	7	97	13	13	13
overige	93	24	5	21	21
TOTAAL	100	29	5	19	19

(10912)

juli 1973

bouwjaar auto	Totaal				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72	27	95	20	21	21
overige	73	30	7	22	22
TOTAAL	100	47	10	21	21

(11290)

juli 1973

bouwjaar auto	Totaal				
	%	waarvan gordel			
		geëng. I	II	I	II
1971/72/73	43	97	26	27	27
overige	57	33	9	27	27
TOTAAL	100	60	16	27	27

(12870)

Tabel 24.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en bebouwing (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971	11	96	8	8	8
overige	89	29	3	10	10
TOTAAL	100	37	3	9	9

(2059)

okt. 1972

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971/72	32	97	11	11	11
overige	68	37	5	14	14
TOTAAL	100	56	7	12	12

(2052)

okt. 1973

bouwjaar auto	Binnen bebouwde kom				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971/72/73	46	98	15	15	15
overige	54	40	5	11	11
TOTAAL	100	66	9	14	14

(2257)

bouwjaar auto	Buiten bebouwde kom				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971	14	96	19	20	20
overige	86	29	7	25	25
TOTAAL	100	38	9	23	23

(7897)

okt. 1973

bouwjaar auto	Buiten bebouwde kom				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971/72	34	96	23	24	24
overige	66	31	8	25	25
TOTAAL	100	53	13	24	24

(8925)

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971	13	96	17	18	18
overige	87	29	6	22	22
TOTAAL	100	38	8	21	21

(9956)

okt. 1973

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971/72	34	96	21	22	22
overige	66	32	7	23	23
TOTAAL	100	53	12	22	22

(10977)

okt. 1973

bouwjaar auto	Totaal				
	% geëng.	waarvan gordel		gebruikt van	
		I	II	I	II
1971/72/73	49	97	28	29	29
overige	51	37	10	27	27
TOTAAL	100	66	19	28	28

(11284)

Tabcl 24.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar bouwjaar auto en bebouwing (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	69	31	4	12
weekenddag	31	30	3	10
TOTAAL	100	31	4	12

(2336)

juli 1972

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	69	54	7	13
weekenddag	31	47	7	14
TOTAAL	100	52	7	14

(2011)

juli 1973

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	70	63	9	14
weekenddag	30	60	10	16
TOTAAL	100	62	9	15

(2700)

type dag	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	67	30	6	21
weekenddag	33	27	6	21
TOTAAL	100	29	6	21

(8576)

type dag	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	66	48	11	23
weekenddag	34	43	10	24
TOTAAL	100	46	11	23

(9279)

type dag	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	67	61	18	29
weekenddag	33	58	18	31
TOTAAL	100	60	18	30

(10170)

type dag	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	67	30	6	19
weekenddag	33	28	5	19
TOTAAL	100	29	5	19

(10912)

type dag	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	67	49	10	21
weekenddag	33	44	10	22
TOTAAL	100	47	10	21

(11290)

type dag	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	68	61	16	26
weekenddag	32	59	17	28
TOTAAL	100	60	16	27

(12870)

Tabel 25.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik van type dag en bebouwing (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	63	36	4	10
weekenddag	37	37	3	9
TOTAAL	100	37	3	9

(2059)

okt. 1972

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	67	58	7	12
weekenddag	33	52	6	12
TOTAAL	100	56	7	12

(2052)

okt. 1973

type dag	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	70	67	9	14
weekenddag	30	65	10	15
TOTAAL	100	66	9	14

(2257)

type dag	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	64	40	10	24
weekenddag	36	35	8	21
TOTAAL	100	38	9	23

(7897)

Buiten bebouwde kom

werkdag	62	55	14	25
weekenddag	38	49	12	24
TOTAAL	100	53	13	24

(8925)

Buiten bebouwde kom

werkdag	66	69	21	31
weekenddag	34	62	20	32
TOTAAL	100	66	21	31

(9027)

type dag	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
werkdag	64	39	9	22
weekenddag	36	35	7	19
TOTAAL	100	38	8	21

(9956)

Totaal

werkdag	63	56	12	22
weekenddag	37	49	11	22
TOTAAL	100	53	12	22

(10977)

Totaal

werkdag	67	68	19	28
weekenddag	33	63	18	29
TOTAAL	100	66	19	28

(11284)

Tabel 25.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik van type dag en bebouwing (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	47	28	3	12
10 - 50	30	29	6	21
> 50	24	29	8	28
TOTAAL	100	29	5	19

(9749)

juli 1972

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	47	47	7	14
10 - 50	31	48	13	26
> 50	21	47	14	30
TOTAAL	100	47	10	21

(9996)

juli 1973

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	47	58	10	18
10 - 50	33	61	20	32
> 50	20	63	24	38
TOTAAL	100	60	16	27

(11222)

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	58	32	4	13
10 - 50	26	33	8	26
> 50	15	33	7	23
TOTAAL	100	32	6	18

(1155)

Vrouwen

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	54	47	7	15
10 - 50	31	51	16	31
> 50	15	49	15	31
TOTAAL	100	48	11	22

(1300)

Vrouwen

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	52	60	10	17
10 - 50	33	62	20	33
> 50	15	68	29	43
TOTAAL	100	62	16	26

(1630)

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	48	29	4	12
10 - 50	29	30	6	22
> 50	23	29	8	28
TOTAAL	100	29	5	19

(10904)

Totaal

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	48	47	7	14
10 - 50	31	48	13	27
> 50	21	47	14	30
TOTAAL	100	47	10	22

(11296)

Totaal

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	47	59	10	18
10 - 50	33	61	20	32
> 50	20	63	24	38
TOTAAL	100	60	16	27

(12852)

Tabel 26.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en geslacht bestuurder (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	55	36	5	13
10 - 50	29	40	11	28
> 50	16	43	13	31
TOTAAL	100	38	8	21

(8705)

okt. 1972

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	52	51	8	16
10 - 50	33	55	14	26
> 50	15	58	19	33
TOTAAL	100	54	12	22

(9488)

okt. 1973

ritlengte	Mannen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	50	64	12	19
10 - 50	35	68	24	36
> 50	15	71	27	38
TOTAAL	100	66	19	28

(9837)

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	63	35	5	15
10 - 50	26	36	8	23
> 50	11	40	10	25
TOTAAL	100	36	7	19

(1261)

okt. 1971

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	59	51	8	16
10 - 50	31	54	14	26
> 50	10	62	18	30
TOTAAL	100	53	11	20

(1497)

okt. 1972

ritlengte	Vrouwen			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	56	64	11	18
10 - 50	34	70	23	34
> 50	10	71	30	42
TOTAAL	100	67	17	26

(1505)

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	56	36	5	14
10 - 50	29	40	11	27
> 50	15	42	13	31
TOTAAL	100	38	8	21

(9966)

okt. 1973

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	53	51	8	16
10 - 50	32	55	14	26
> 50	14	58	19	33
TOTAAL	100	54	12	22

(10985)

okt. 1971

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	aanwezig	gebruikt van
< 10	51	64	12	19
10 - 50	35	68	24	36
> 50	14	71	27	38
TOTAAL	100	66	19	28

(11342)

Tabel 26.2. Percentage gordelgebruik en gebruik naar ritlengte en geslacht bestuurder (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

ritlengte	Bouwjaar 1971			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	45	97	8	8
10 - 50	31	98	15	15
> 50	24	97	19	20
TOTAAL	100	97	13	13

(786)

juli 1972

ritlengte	Bouwjaar '71/'72			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	46	95	13	14
10 - 50	33	96	24	25
> 50	21	95	28	29
TOTAAL	100	95	20	21

(3029)

juli 1973

ritlengte	Bouwjaar '71/'72/'73			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	45	97	17	18
10 - 50	34	97	30	31
> 50	21	98	37	38
TOTAAL	100	97	26	27

(5462)

ritlengte	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	48	24	3	14
10 - 50	29	24	6	24
> 50	23	24	7	31
TOTAAL	100	24	5	20

(10118)

Totaal

< 10	48	47	7	14
10 - 50	31	48	13	27
> 50	21	47	14	30
TOTAAL	100	47	10	22

(11296)

ritlengte	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	48	29	4	12
10 - 50	29	30	6	22
> 50	23	29	8	28
TOTAAL	100	29	5	19

(10904)

Overige bouwjaren

< 10	49	30	4	15
10 - 50	31	29	8	28
> 50	20	29	9	31
TOTAAL	100	30	7	22

(8267)

Totaal

< 10	47	59	10	18
10 - 50	33	61	20	32
> 50	20	63	24	38
TOTAAL	100	60	16	27

(12852)

Tabel 27.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en bouwjaar auto (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

ritlengte	Bouwjaar 1971			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	51	96	13	14
10 - 50	31	98	21	22
> 50	17	95	22	23
TOTAAL	100	96	17	18

(1317)

okt. 1972

ritlengte	Bouwjaar '71/'72			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	50	96	15	16
10 - 50	34	96	24	25
> 50	16	97	31	32
TOTAAL	100	96	21	22

(3686)

okt. 1973

ritlengte	Bouwjaar '71/'72/'73			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
< 10	48	97	18	19
10 - 50	36	98	35	36
> 50	16	97	38	39
TOTAAL	100	97	28	29

(5587)

Overige bouwjaren	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	56	28	4	13
	28	30	9	30
	15	33	11	35
TOTAAL	100	29	6	22

(8649)

Totaal

Overige bouwjaren	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	55	31	5	16
	31	32	9	28
	14	34	12	35
TOTAAL	100	32	7	23

(7299)

Totaal

Overige bouwjaren	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	54	36	7	19
	33	37	13	34
	13	38	14	37
TOTAAL	100	37	10	27

(5755)

Totaal	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	56	36	5	14
	29	40	11	27
	15	42	15	31
TOTAAL	100	38	8	21

(9966)

Totaal

Totaal	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	53	51	8	16
	32	55	14	26
	15	58	19	33
TOTAAL	100	54	12	22

(10985)

Totaal

Totaal	%			
	geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
	51	64	12	19
	35	68	24	36
	14	71	27	38
TOTAAL	100	66	19	28

(11342)

Tabel 27.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en bouwjaar auto (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	81	31	3	3	11
10 - 50	12	33	4	4	13
> 50	7	32	6	6	17
TOTAAL	100	31	4	4	12

(2341)

juli 1972

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	90	51	6	6	12
10 - 50	7	53	13	13	24
> 50	3	59	20	20	34
TOTAAL	100	52	7	7	14

(2015)

juli 1973

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	85	61	7	7	12
10 - 50	10	60	14	14	23
> 50	5	71	28	28	40
TOTAAL	100	62	9	9	15

(2701)

ritlengte	Buiten bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	39	28	4	4	13
10 - 50	34	29	7	7	23
> 50	27	29	8	8	29
TOTAAL	100	29	6	6	21

(8563)

ritlengte	Buiten bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	39	45	7	7	16
10 - 50	37	48	13	13	27
> 50	25	47	14	14	30
TOTAAL	100	46	11	11	23

(9281)

ritlengte	Buiten bebouwde kom				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	38	57	12	12	21
10 - 50	39	61	20	20	33
> 50	23	63	24	24	38
TOTAAL	100	60	18	18	30

(10151)

ritlengte	Totaal				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	48	29	4	4	12
10 - 50	29	30	6	6	22
> 50	23	29	8	8	28
TOTAAL	100	29	5	5	19

(10904)

ritlengte	Totaal				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	48	47	7	7	14
10 - 50	31	48	13	13	27
> 50	21	47	14	14	30
TOTAAL	100	47	10	10	22

(11296)

ritlengte	Totaal				
	%		waarvan gordel		
	geëng.	I	II	I	II
< 10	47	59	10	10	18
10 - 50	33	61	20	20	32
> 50	20	63	24	24	38
TOTAAL	100	60	16	16	27

(12852)

Tabel 28.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en bebouwing (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	88	36	3	3	9
10 - 50	8	38	4	4	12
> 50	4	41	7	7	17
TOTAAL	100	37	3	3	9

(2062)

okt. 1972

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	91	56	6	6	11
10 - 50	7	62	15	15	24
> 50	2	63	14	14	23
TOTAAL	100	56	7	7	12

(2055)

okt. 1973

ritlengte	Binnen bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	84	67	9	9	13
10 - 50	11	63	14	14	22
> 50	5	69	15	15	22
TOTAAL	100	66	9	9	14

(2274)

ritlengte	Buiten bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	47	36	6	6	16
10 - 50	34	40	11	11	28
> 50	18	42	13	13	32
TOTAAL	100	38	9	9	23

(7904)

ritlengte	Buiten bebouwde kom				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	45	49	9	9	18
10 - 50	38	55	14	14	26
> 50	17	58	19	19	33
TOTAAL	100	53	13	13	24

(8930)

ritlengte	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	56	36	5	5	14
10 - 50	29	40	11	11	27
> 50	15	42	13	13	31
TOTAAL	100	38	8	8	21

(9966)

ritlengte	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	53	51	8	8	16
10 - 50	32	55	14	14	26
> 50	14	58	19	19	33
TOTAAL	100	54	12	12	22

(10985)

ritlengte	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		waarvan		
	I	II	I	II	gebruikt van
< 10	51	64	12	12	19
10 - 50	35	68	24	24	36
> 50	14	71	27	27	38
TOTAAL	100	66	19	19	28

(11342)

Tabel 28.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar ritlengte en bebouwing (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

eigenaar	Bouwjaar 1971			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	83	97	13	13
niet	17	97	13	14
TOTAAL	100	97	13	13

(789)

juli 1972

eigenaar	Bouwjaar '71/'72			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	81	96	20	21
niet	19	94	19	21
TOTAAL	100	95	20	21

(3045)

juli 1973

eigenaar	Bouwjaar '71/'72/'73			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	80	97	26	27
niet	20	97	25	25
TOTAAL	100	97	26	27

(5480)

eigenaar	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	87	23	5	21
niet	13	30	4	15
TOTAAL	100	24	5	20

(10158)

eigenaar	Overige bouwjaren			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	86	29	7	22
niet	14	33	7	22
TOTAAL	100	30	7	22

(8308)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	87	28	5	19
niet	13	36	5	15
TOTAAL	100	29	5	19

(10947)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	85	46	10	22
niet	15	54	11	21
TOTAAL	100	47	10	21

(11353)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	84	59	16	27
niet	16	69	18	26
TOTAAL	100	60	16	27

(12891)

Tabel 29.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en bouwjaar auto (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

eigenaar	Bouwjaar 1971			
	%		waarvan gordel	
	geênq.	I	II	gebruikt van I II
wel	81	96	16	17
niet	19	95	20	21
TOTAAL	100	96	17	18

(1328)

okt. 1972

eigenaar	Bouwjaar '71/'72			
	%		waarvan gordel	
	geênq.	I	II	gebruikt van I II
wel	80	96	21	22
niet	20	97	22	22
TOTAAL	100	96	21	22

(3694)

okt. 1973

eigenaar	Bouwjaar '71/'72/'73			
	%		waarvan gordel	
	geênq.	I	II	gebruikt van I II
wel	80	97	27	28
niet	20	97	29	30
TOTAAL	100	97	28	29

(5585)

Overige bouwjaren	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	85	28	6	23				
	15	37	7	19				
	100	29	6	22				

(8695)

Overige bouwjaren	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	86	31	7	23				
	14	37	7	19				
	100	32	7	23				

(7318)

Overige bouwjaren	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	88	36	10	27				
	12	41	9	22				
	100	37	10	27				

(5761)

Totaal	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	85	36	8	21				
	15	47	9	20				
	100	38	8	21				

(10023)

Totaal	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	84	52	12	22				
	16	62	13	21				
	100	53	12	22				

(11012)

Totaal	%				waarvan gordel			
	geênq.		I		II		gebruikt van I II	
	I	II	I	II	I	II	I	II
	84	65	18	28				
	16	76	22	29				
	100	66	19	28				

(11346)

Tabel 29.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en bouwjaar auto (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

eigenaar	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	86	29	6	20
niet	14	37	5	13
TOTAAL	100	30	6	19

(7359)

juli 1972

eigenaar	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	84	48	10	21
niet	16	55	11	21
TOTAAL	100	49	10	21

(7577)

juli 1973

eigenaar	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	83	59	16	26
niet	17	70	17	25
TOTAAL	100	61	16	26

(8745)

eigenaar	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	88	27	5	19
niet	12	34	6	18
TOTAAL	100	28	5	19

(3588)

Weekenddag

eigenaar	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	87	43	10	22
niet	13	51	11	22
TOTAAL	100	44	10	22

(3776)

Weekenddag

eigenaar	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	86	58	16	28
niet	14	65	18	27
TOTAAL	100	59	17	28

(4146)

eigenaar	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	87	28	5	19
niet	13	36	5	15
TOTAAL	100	29	5	19

(10947)

Totaal

eigenaar	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	85	46	10	22
niet	15	54	11	21
TOTAAL	100	47	10	21

(11353)

Totaal

eigenaar	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geénq.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
wel	84	59	16	27
niet	16	69	18	26
TOTAAL	100	60	16	27

(12891)

Tabel 30.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en type dag (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

eigenaar	Werkdag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	82	37	8	22
niet	18	49	10	20
TOTAAL	100	39	8	22

(6394)

okt. 1972

eigenaar	Werkdag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	82	54	12	22
niet	18	65	14	22
TOTAAL	100	56	12	22

(6951)

okt. 1973

eigenaar	Werkdag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	82	66	18	27
niet	18	78	23	29
TOTAAL	100	68	19	28

(7608)

eigenaar	Weekenddag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	89	35	6	19
niet	11	39	7	19
TOTAAL	100	35	7	19

(3629)

eigenaar	Weekenddag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	88	48	11	22
niet	12	56	11	19
TOTAAL	100	49	11	22

(4061)

eigenaar	Weekenddag			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	90	62	18	29
niet	10	67	17	26
TOTAAL	100	63	18	29

(3738)

eigenaar	Totaal			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	85	36	8	21
niet	15	47	9	20
TOTAAL	100	38	8	21

(10023)

eigenaar	Totaal			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	84	52	12	22
niet	16	62	13	21
TOTAAL	100	53	12	22

(11012)

eigenaar	Totaal			
	%	waarvan gordel		
		geénq.	I	II
wel	84	65	18	28
niet	16	76	22	29
TOTAAL	100	66	19	28

(11346)

Tabel 30.2.: Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar eigenaar auto en type dag (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	89	30	3	11
niet	11	38	5	14
TOTAAL	100	31	4	12

(2349)

juli 1972

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	90	51	7	13
niet	10	56	8	14
TOTAAL	100	52	7	13

(2029)

juli 1973

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	88	61	9	15
niet	12	68	9	13
TOTAAL	100	62	9	15

(2709)

Buiten bebouwde kom	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	86	28	6	22
niet	14	35	5	15
TOTAAL	100	29	6	21

(8598)

Buiten bebouwde kom	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	84	45	11	24
niet	16	53	12	22
TOTAAL	100	46	11	23

(9324)

Buiten bebouwde kom	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	83	58	18	31
niet	17	69	19	28
TOTAAL	100	60	18	30

(10182)

Totaal	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	87	28	5	19
niet	13	36	5	15
TOTAAL	100	29	5	19

(10947)

Totaal	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	85	46	10	22
niet	15	54	11	21
TOTAAL	100	47	10	21

(11353)

Totaal	Totaal			
	% geëng.	waarvan gordel		II
		I	II	
wel	84	59	16	27
niet	16	69	18	26
TOTAAL	100	60	16	27

(12891)

Tabel 31.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik eigenaar auto en bebouwing (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	90	35	3	10
niet	10	46	3	6
TOTAAL	100	36	3	9

(2081)

eigenaar	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	83	36	9	24
niet	17	47	10	22
TOTAAL	100	38	9	23

(7942)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	85	36	8	21
niet	15	47	9	20
TOTAAL	100	38	8	21

(10023)

okt. 1972

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	88	55	7	13
niet	12	67	7	11
TOTAAL	100	56	7	12

(2064)

eigenaar	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	83	51	13	25
niet	17	61	14	23
TOTAAL	100	53	13	24

(8948)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	84	52	12	22
niet	16	62	13	21
TOTAAL	100	53	12	22

(11012)

okt. 1973

eigenaar	Binnen bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	88	65	9	14
niet	12	78	12	15
TOTAAL	100	66	9	14

(2297)

eigenaar	Buiten bebouwde kom			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	83	65	20	22
niet	17	75	23	31
TOTAAL	100	66	21	31

(9069)

eigenaar	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
wel	84	65	18	28
niet	16	76	22	29
TOTAAL	100	66	19	28

(11346)

Tabel 31.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik eigenaar auto en bebouwing (oktober 1971/1972/1973).

okt. 1971

eigenaar	Binnen bebouwde kom				
	%				
	waarvan gordel		geëng.		
	I	II	I	II	
wel	90	35	3	10	
niet	10	46	3	6	
TOTAAL	100	36	3	9	

(2081)

okt. 1972

eigenaar	Binnen bebouwde kom				
	%				
	waarvan gordel		geëng.		
	I	II	I	II	
wel	88	55	7	13	
niet	12	67	7	11	
TOTAAL	100	56	7	12	

(2064)

okt. 1973

eigenaar	Binnen bebouwde kom				
	%				
	waarvan gordel		geëng.		
	I	II	I	II	
wel	88	65	9	14	
niet	12	78	12	15	
TOTAAL	100	66	9	14	

(2297)

eigenaar	Buiten bebouwde kom				
	%				
	waarvan gordel		geëng.		
	I	II	I	II	
wel	83	36	9	24	
niet	17	47	10	22	
TOTAAL	100	38	9	23	

(7942)

Totaal

wel	83	51	13	25
niet	17	61	14	23
TOTAAL	100	55	13	24

(8948)

Totaal

wel	83	65	20	22
niet	17	75	23	31
TOTAAL	100	66	21	31

(9069)

eigenaar	Totaal				
	%				
	waarvan gordel		geëng.		
	I	II	I	II	
wel	85	36	8	21	
niet	15	47	9	20	
TOTAAL	100	38	8	21	

(10023)

Totaal

wel	84	52	12	22
niet	16	62	13	21
TOTAAL	100	53	12	22

(11012)

Totaal

wel	84	65	18	28
niet	16	76	22	29
TOTAAL	100	66	19	28

(11346)

Tabel 31.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik eigenaar auto en bebouwing (oktober 1971/1972/1973).

okt. 1971

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	44	10	22
O	25	39	8	22
Z	21	38	9	24
W	43	41	11	27
TOTAAL	100	40	10	25

(5229)

okt. 1972

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	53	12	23
O	25	53	11	21
Z	20	54	13	23
W	43	57	16	28
TOTAAL	100	55	14	25

(5796)

okt. 1973

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	12	67	22	33
O	21	66	15	23
Z	25	64	19	30
W	42	71	25	36
TOTAAL	100	68	21	31

(6246)

rayon	Weekenddag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	37	9	25
O	22	32	6	18
Z	21	32	7	21
W	46	37	8	22
TOTAAL	100	35	7	21

(2904)

okt. 1973

rayon	Weekenddag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	47	12	25
O	23	47	9	18
Z	20	51	12	24
W	46	50	13	27
TOTAAL	100	48	12	24

(3477)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	42	10	23
O	24	36	8	21
Z	21	36	8	23
W	44	40	10	25
TOTAAL	100	38	9	24

(8133)

okt. 1973

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	51	12	24
O	24	50	10	20
Z	20	51	12	24
W	44	55	15	28
TOTAAL	100	53	13	25

(9273)

okt. 1973

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	12	64	21	32
O	20	65	15	24
Z	25	63	19	31
W	43	69	24	35
TOTAAL	100	66	21	32

(9359)

Tabel 32.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij bestuurders van personenauto's naar rayon en type dag (oktober, 1971/1972/1973).

juli 1971

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	15	27	7	28
O	15	28	5	18
Z	41	27	6	21
W	29	36	10	27
TOTAAL	100	29	7	24

(2839)

juli 1972

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	10	56	12	21
O	20	43	8	18
Z	30	47	11	23
W	40	50	12	25
TOTAAL	100	48	11	23

(2929)

juli 1973

rayon	Werkdag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	7	73	20	27
O	25	55	13	24
Z	31	62	22	35
W	37	63	21	34
TOTAAL	100	61	19	31

(3542)

rayon	Weekenddag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	13	26	5	21
O	14	21	3	13
Z	27	27	6	24
W	46	27	7	27
TOTAAL	100	26	6	24

(2273)

juli 1971

rayon	Weekenddag			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	10	59	18	30
O	23	42	8	19
Z	27	47	12	26
W	40	47	13	28
TOTAAL	100	47	12	26

(2210)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	14	26	7	25
O	14	25	4	16
Z	35	27	6	22
W	37	31	8	27
TOTAAL	100	28	7	24

(5112)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	10	57	15	26
O	21	42	8	19
Z	29	50	12	24
W	40	49	13	26
TOTAAL	100	49	12	24

(5139)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	9	74	22	30
O	24	57	15	27
Z	28	62	22	35
W	39	63	22	35
TOTAAL	100	62	20	33

(5857)

Tabel 33.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij passagiers naast bestuurder naar rayon en type dag (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

rayon	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	11	50	13	25
O	25	37	6	16
Z	23	37	9	26
W	41	35	10	29
TOTAAL	100	38	9	25

(1401)

okt. 1972

rayon	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	12	52	11	22
O	21	53	10	18
Z	21	60	14	24
W	46	53	12	23
TOTAAL	100	54	12	22

(1823)

okt. 1973

rayon	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	11	64	18	28
O	16	73	18	25
Z	28	69	16	23
W	45	65	20	31
TOTAAL	100	68	19	27

(1958)

rayon	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	10	51	14	27
O	25	34	6	16
Z	19	33	6	18
W	47	38	11	29
TOTAAL	100	37	9	24

(1772)

rayon	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	12	47	13	27
O	23	47	9	19
Z	19	56	15	27
W	47	52	14	27
TOTAAL	100	51	13	25

(2442)

rayon	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	10	50	13	26
O	25	36	6	16
Z	21	35	8	22
W	44	37	11	29
TOTAAL	100	37	9	24

(3173)

rayon	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	12	49	12	25
O	22	50	9	19
Z	20	57	15	26
W	47	52	13	25
TOTAAL	100	52	12	24

(4265)

rayon	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
	I	II	I	II
N	12	63	22	34
O	16	66	19	29
Z	27	70	20	29
W	45	65	21	33
TOTAAL	100	66	21	31

(4042)

Tabel 33.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij passagiers naast bestuurder naar rayon en type dag (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

rayon	Bestuurders			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	13	29	6	22
O	19	26	3	11
Z	26	28	7	24
W	42	30	7	22
TOTAAL	100	29	6	20

(8913)

juli 1972

rayon	Bestuurders			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	12	46	11	25
O	21	44	9	20
Z	27	45	10	21
W	40	48	13	26
TOTAAL	100	46	11	25

(9782)

juli 1973

rayon	Bestuurders			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	58	15	27
O	22	59	13	23
Z	27	58	19	32
W	40	62	21	34
TOTAAL	100	60	18	30

(10387)

rayon	Passagiers			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	14	26	7	25
O	14	25	4	16
Z	35	27	6	22
W	37	31	8	27
TOTAAL	100	28	7	24

(5112)

rayon	Passagiers			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	10	57	15	26
O	21	42	8	19
Z	29	50	12	24
W	40	49	13	26
TOTAAL	100	49	12	24

(5139)

rayon	Passagiers			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	9	74	22	30
O	24	57	15	27
Z	28	62	22	35
W	39	63	22	35
TOTAAL	100	62	20	33

(5857)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	13	28	7	23
O	17	26	3	12
Z	29	27	6	23
W	40	30	7	23
TOTAAL	100	28	6	22

(14025)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	11	49	12	25
O	21	44	8	19
Z	28	47	10	22
W	40	48	13	26
TOTAAL	100	47	11	24

(14921)

rayon	Totaal			
	% geëng.		waarvan gordel	
	I	II	I	II
N	10	63	17	28
O	23	58	14	24
Z	27	59	20	33
W	40	63	21	34
TOTAAL	100	61	19	31

(16244)

Tabel 34.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik bij inzittenden van personenauto's naar rayon (juli 1971/1972/1973).

okt. 1971

rayon	Bestuurders				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	11	42	10	23	23
O	24	36	8	21	21
Z	21	36	8	23	23
W	44	40	10	25	25
TOTAAL	100	38	9	24	24

rayon	Passagiers				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	10	50	13	26	26
O	25	36	6	16	16
Z	21	35	8	22	22
W	44	37	11	29	29
TOTAAL	100	37	9	24	24

rayon	Totaal				
	% waarvan gordel				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	11	44	11	24	24
O	24	36	7	20	20
Z	21	36	8	23	23
W	44	39	10	26	26
TOTAAL	100	38	9	24	24

okt. 1972

rayon	Bestuurders				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	11	51	12	24	24
O	24	50	10	20	20
Z	20	51	12	24	24
W	44	55	15	28	28
TOTAAL	100	53	13	25	25

rayon	Passagiers				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	12	49	12	25	25
O	22	50	9	19	19
Z	20	57	15	26	26
W	47	52	13	25	25
TOTAAL	100	52	12	24	24

rayon	Totaal				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	12	50	12	24	24
O	24	50	10	20	20
Z	20	53	13	25	25
W	45	54	14	27	27
TOTAAL	100	52	13	24	24

okt. 1973

rayon	Bestuurders				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	12	64	21	32	32
O	20	65	15	24	24
Z	25	63	19	31	31
W	43	69	24	35	35
TOTAAL	100	66	21	32	32

rayon	Passagiers				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	12	63	22	34	34
O	16	66	19	29	29
Z	27	70	20	29	29
W	45	65	21	33	33
TOTAAL	100	66	21	31	31

rayon	Totaal				
	%				
	geëng.		aanwezig gebruikt van		
	I	II	I	II	II
N	12	64	21	33	33
O	19	65	16	25	25
Z	26	65	20	30	30
W	43	67	23	35	35
TOTAAL	100	66	21	32	32

Tabel 34.2. Percentage gordelgebruik en gebruik bij inzittenden van personenauto's naar rayon (oktober 1971/1972/1973).

juli 1971

	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
inzittenden	I	II	I	II
bestuurders	68	30	6	21
passagiers	32	29	7	24
TOTAAL	100	30	6	21

(8799)

	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	57	27	6	21
passagiers	43	26	6	24
TOTAAL	100	27	6	22

(5226)

	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	64	29	6	20
passagiers	36	28	7	24
TOTAAL	100	28	6	22

(14025)

juli 1972

	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
inzittenden	I	II	I	II
bestuurders	69	48	11	23
passagiers	31	48	11	23
TOTAAL	100	48	11	23

(9368)

	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	60	43	10	24
passagiers	40	49	13	26
TOTAAL	100	46	11	25

(5553)

	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	66	46	11	23
passagiers	34	49	12	24
TOTAAL	100	47	11	24

(14921)

juli 1973

	Werkdag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
inzittenden	I	II	I	II
bestuurders	66	61	18	30
passagiers	34	61	19	31
TOTAAL	100	61	18	30

(10526)

	Weekenddag			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	60	58	18	31
passagiers	40	64	22	35
TOTAAL	100	61	20	33

(5718)

	Totaal			
	% waarvan gordel			
	geëng.	aanwezig		gebruikt van
I	II	I	II	
bestuurders	64	60	18	30
passagiers	36	62	20	33
TOTAAL	100	61	19	31

(16244)

Tabel 35.1. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar inzittenden en type dag (juli 1971/1972).

okt. 1971

	Werkdag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	79	40	10	25
passagiers	21	38	9	25
TOTAAL	100	40	10	25

(6630)

okt. 1972

	Werkdag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	76	55	14	25
passagiers	24	54	12	22
TOTAAL	100	55	13	24

(7619)

okt. 1973

	Werkdag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	76	68	21	31
passagiers	24	68	19	27
TOTAAL	100	68	21	30

(8204)

	Weekenddag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	62	35	7	21
passagiers	38	37	9	24
TOTAAL	100	36	8	22

(4676)

Totaal

	Weekenddag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	59	48	12	24
passagiers	41	51	13	25
TOTAAL	100	50	12	25

(5919)

Totaal

	Weekenddag			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	60	62	20	32
passagiers	40	65	23	35
TOTAAL	100	63	21	33

(5197)

	Totaal			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	72	38	9	24
passagiers	28	37	9	24
TOTAAL	100	38	9	24

(11306)

Totaal

	Totaal			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	68	53	13	25
passagiers	32	52	12	24
TOTAAL	100	52	13	24

(13538)

Totaal

	Totaal			
	%		waarvan gordel	
	geëng.	I	II	gebruikt van I II
inzittenden				
bestuurders	70	66	21	32
passagiers	30	66	21	31
TOTAAL	100	66	21	32

(13401)

Tabel 35.2. Percentage gordelaanwezigheid en gebruik naar inzittenden en type dag (oktober 1971/1972).

rayon	juli			oktober		
	1971	1972	1973	1971	1972	1973
noord	1,62	1,43	1,45	1,37	1,48	1,45
oost	1,45	1,52	1,60	1,40	1,42	1,34
zuid	1,76	1,56	1,59	1,39	1,45	1,46
west	1,50	1,53	1,55	1,39	1,49	1,46
totaal	1,58	1,53	1,56	1,39	1,46	1,43

Tabel 36. Verhouding van het aantal bestuurders en passagiers naast bestuurder op het totaal aantal personenauto's naar rayon in de 6 enquêteperioden.

	juli			oktober		
type dag	1971	1972	1973	1971	1972	1973
werkdag	1,47	1,46	1,51	1,25	1,32	1,31
weekenddag	1,77	1,66	1,68	1,61	1,71	1,67
totaal	1,58	1,53	1,56	1,39	1,46	1,43

Tabel 37. Verhouding van het aantal bestuurders en passagiers naast bestuurder op het totaal aantal personenauto's naar type dag in de 6 enquêteperiodes.

Type gordel	Inzittenden	Speling gordel in cm								Aantal	Gemiddelde speling	Standaard afwijking
		0,5	3,5	7,5	11,5	15,5	19,5	23,5	27,5			
Driepunts (heupged)	bestuurders	390	1558	1138	370	80	24	15	3375	5,7	3,8	
	passagiers	143	854	662	202	67	17	9	1914	6,1	3,9	
	mannen	450	1588	1105	360	79	26	12	3620	5,6	3,8	
	vrouwen	131	788	645	214	67	14	12	1871	6,3	3,9	
Driepunts (diagonaalged)	bestuurders	231	1332	1250	538	165	51	22	3589	6,8	4,2	
	passagiers	80	732	645	291	114	32	26	1920	7,2	4,5	
	mannen	240	1393	1227	526	161	54	21	3622	6,7	4,2	
	vrouwen	70	668	660	303	118	29	25	1873	7,4	4,4	
Diagonaal	bestuurders	43	263	424	316	116	51	11	1224	8,8	4,7	
	passagiers	12	158	248	181	85	29	14	727	9,2	4,8	
	mannen	42	272	425	295	111	47	10	1202	8,7	4,6	
	vrouwen	12	148	244	201	88	33	14	740	9,5	4,8	
Heup	bestuurders	696	1686	656	161	17	6	4	3226	4,2	3,1	
	passagiers	205	716	336	92	26	9	4	1388	4,9	3,6	
	mannen	566	1633	628	160	17	7	5	3016	4,3	3,1	
	vrouwen	225	760	364	93	25	8	3	1478	4,9	3,5	

Tabel 38: Gemiddelde speling en standaardafwijking van autogordels bij bestuurders, passagiers naast bestuurders, mannen en vrouwen.

Totaal van juli en oktober 1971, 1972 en 1973.

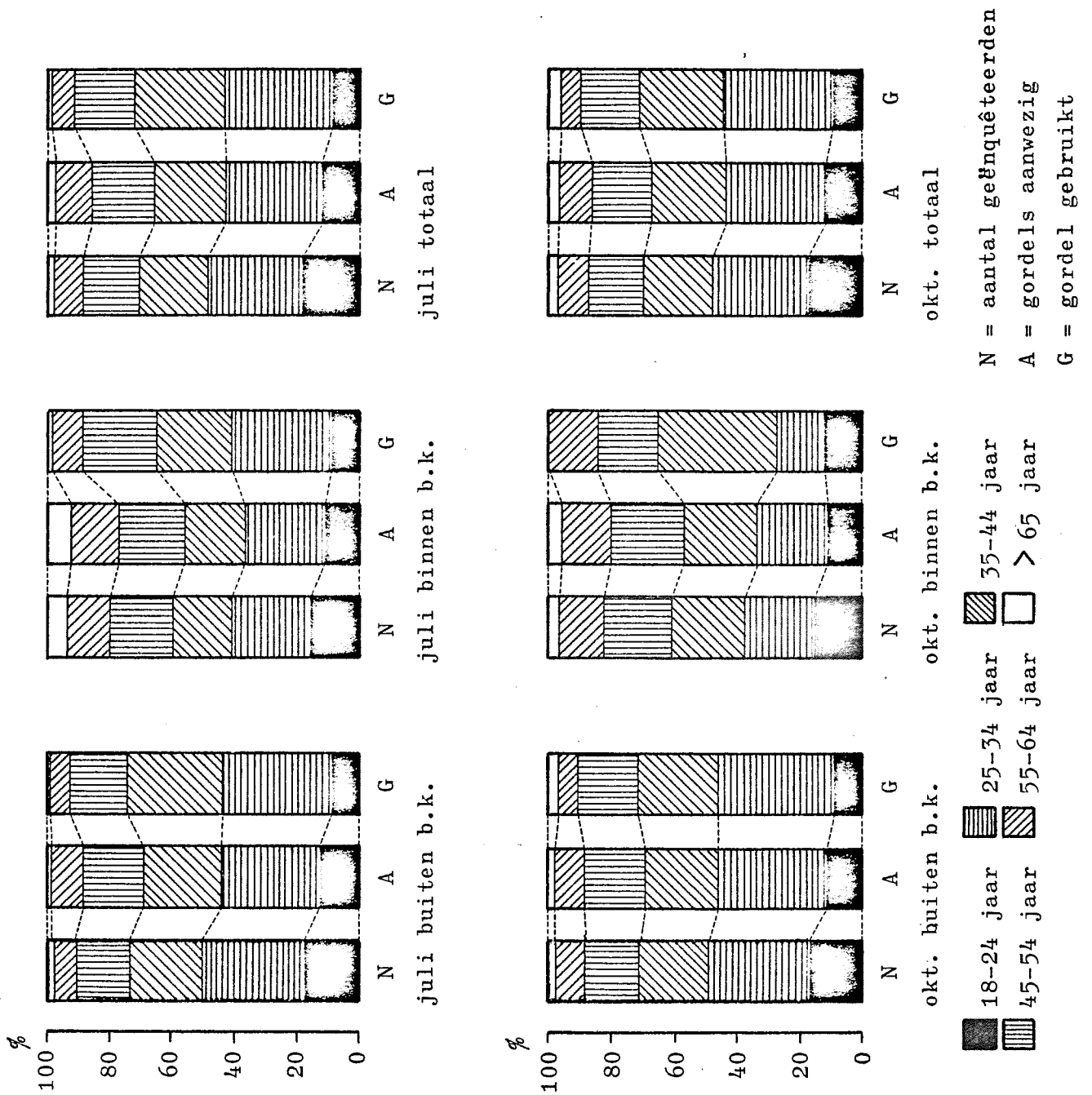
AFBEELDINGEN

- grafiek 1. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom naar leeftijd bestuurders van personenauto's. (juli en oktober 1971)
- " 2. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom naar leeftijd bestuurders van personenauto's. (juli en oktober 1972)
- " 3. Percentage aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen en weekenddagen buiten de bebouwde kom.
- " 4. Percentage aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's op werkdagen en weekenddagen binnen de bebouwde kom.
- " 5. Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's naar rayon. (1971)
- " 6. Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers in personenauto's naar rayon. (1971)
- " 7. Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's naar rayon. (1972)
- " 8. Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers van personenauto's naar rayon. (1972)
- " 9. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel en bouwjaar auto. (juli '71/'72)
- " 10. " " " " " " " " " . (okt. '71/'72)
- " 11. " " " " " " " " " ritlengte (juli '71/'72)
- " 12. " " " " " " " " " " (juli '71/'72)
- " 13. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.
- " 14. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom.
- " 15. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.
- " 16. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.
- " 17. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij mannelijke bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom.
- " 18. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom.
- " 19. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen buiten de bebouwde kom.
- " 20. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen buiten de bebouwde kom.

- grafiek 21. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen binnen de bebouwde kom.
- " 22. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen binnen de bebouwde kom.
- " 23. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen.
- " 24. Aanwezigheid en gebruik naar type gordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen.

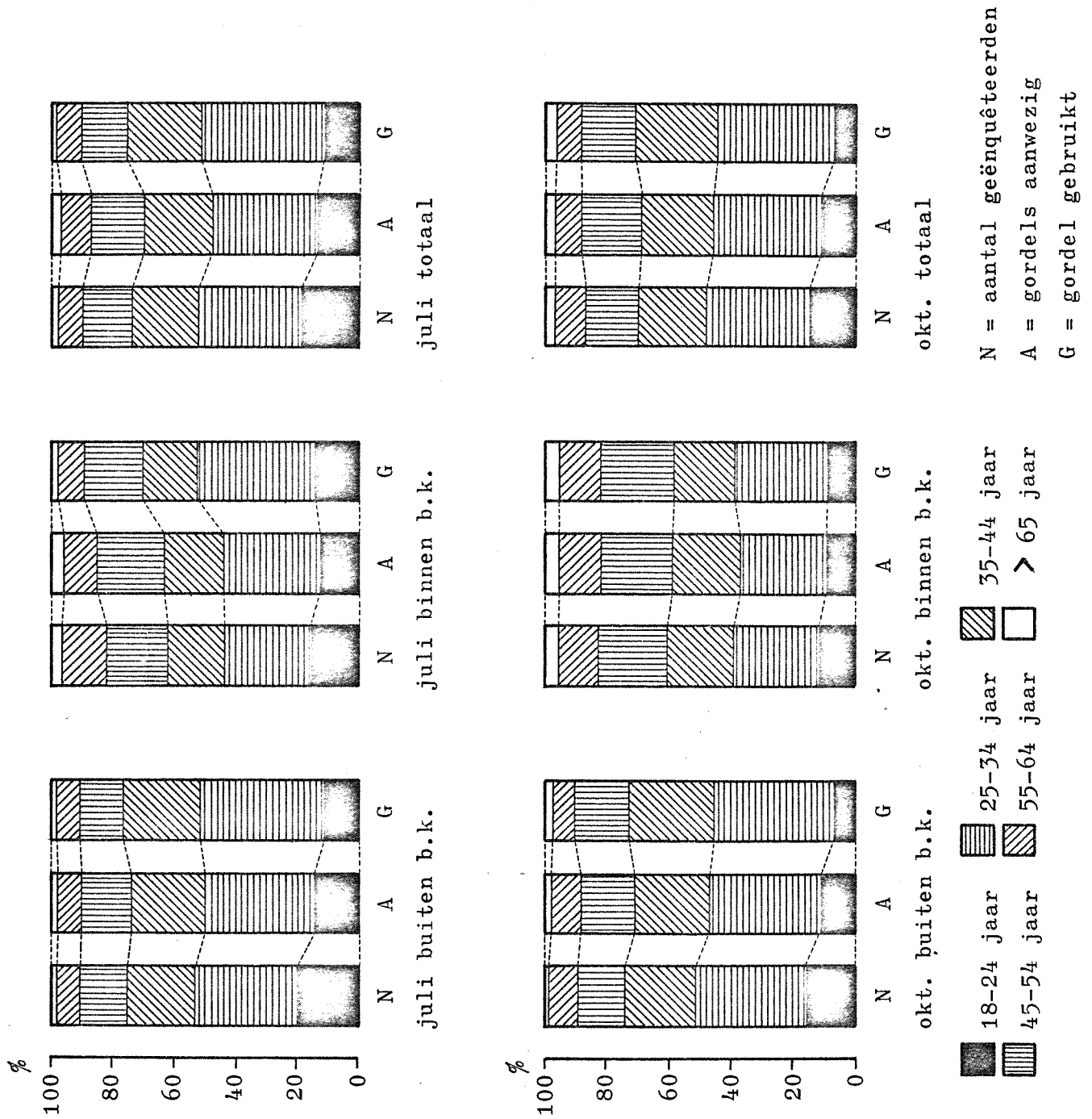
Grafiek 1

Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurders van personen-auto's. (juli en oktober 1971)

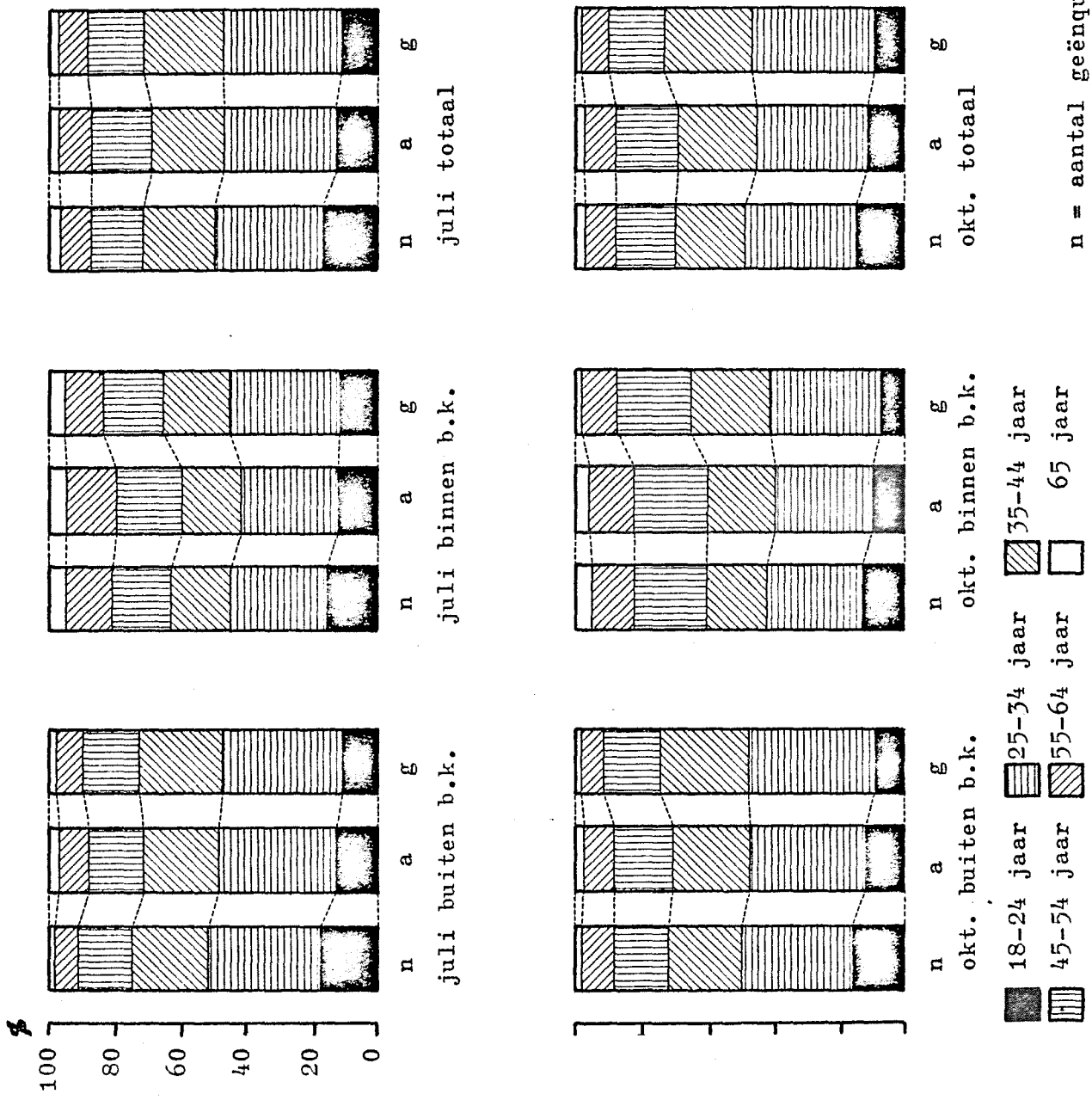


Grafiek 2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurders van personen-auto's. (juli en oktober 1972)



Grafiek 3. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurders van personenauto's. (juli en oktober 1973)

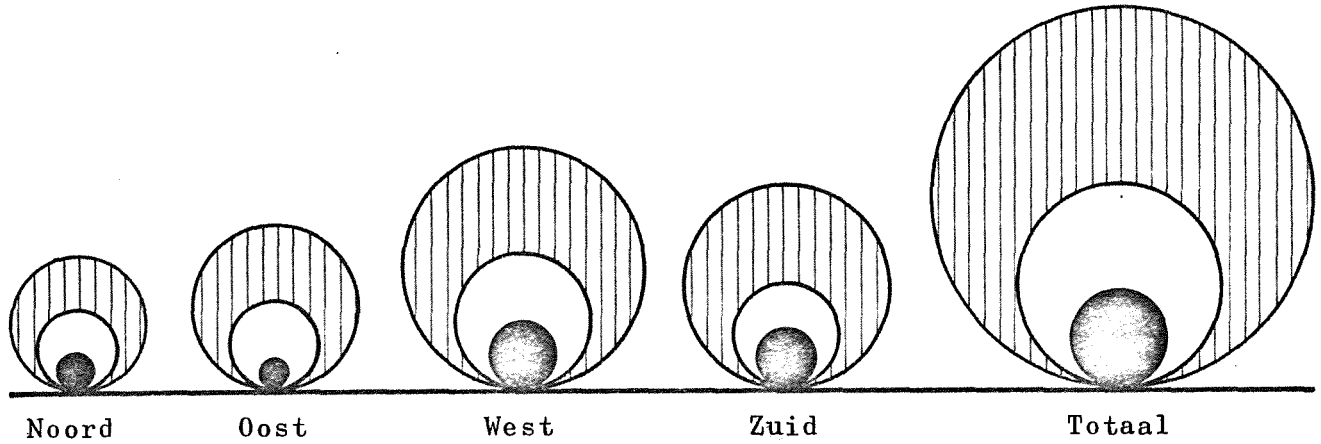


n = aantal geënqueteerden
 a = gordels aanwezig
 g = gordel gebruikt

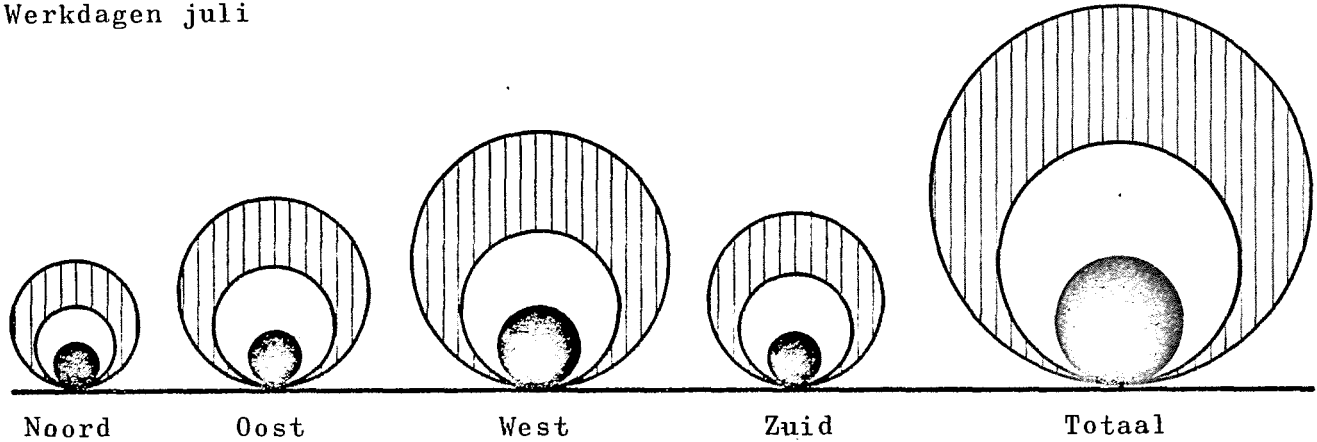
18-24 jaar
 25-34 jaar
 45-54 jaar
 55-64 jaar
 35-44 jaar
 65 jaar

Grafiek 4.

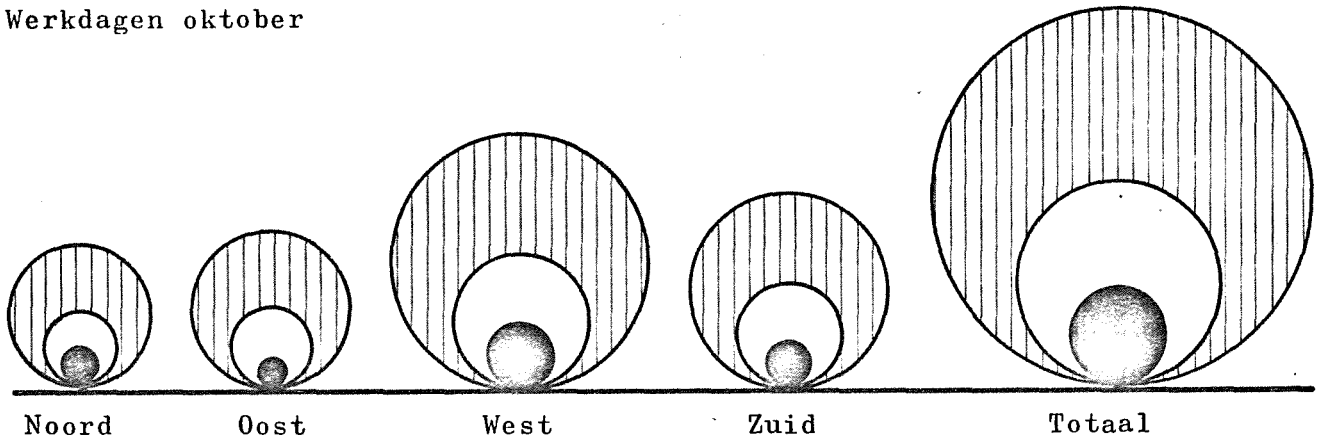
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personen-
auto's naar rayon. (enquête 1971)



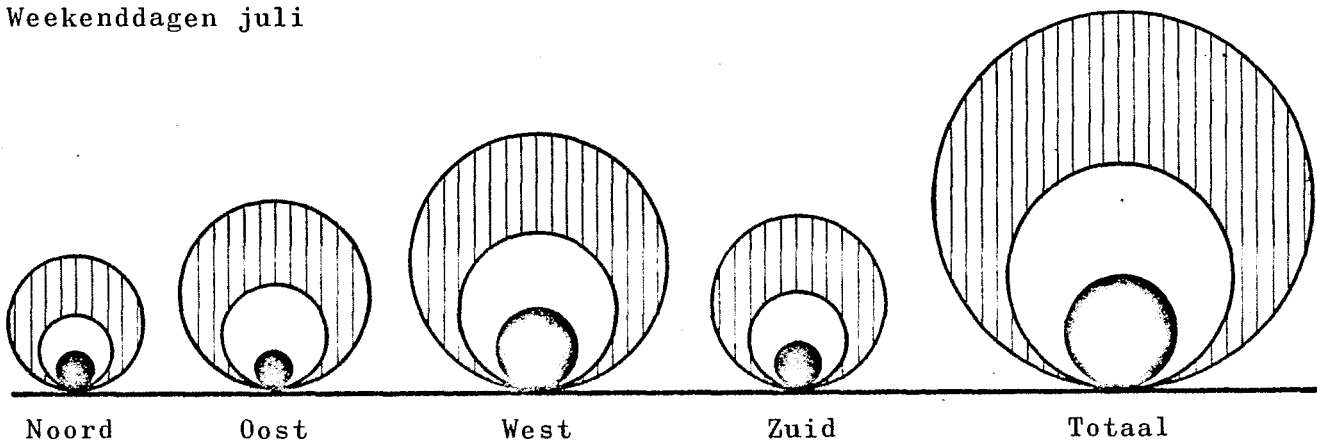
Werkdagen juli



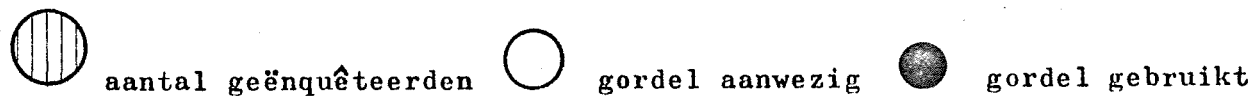
Werkdagen oktober



Weekenddagen juli

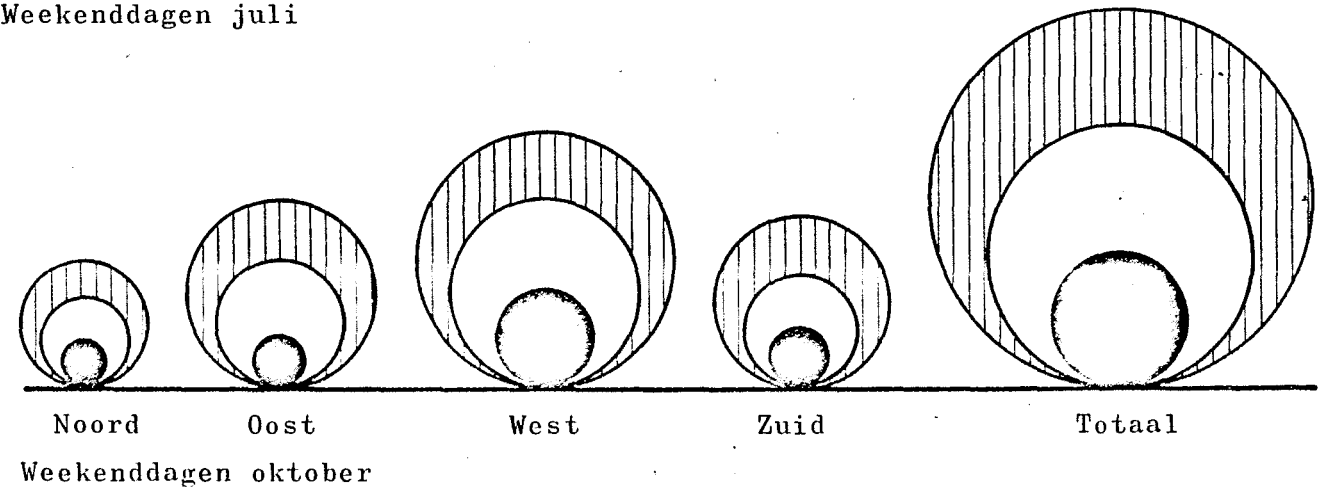
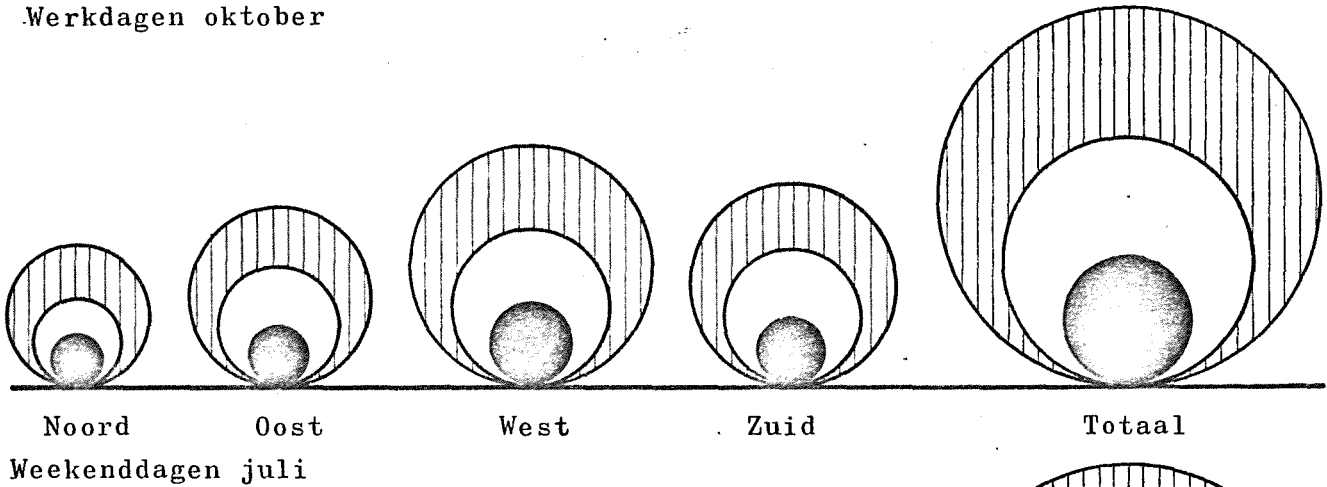
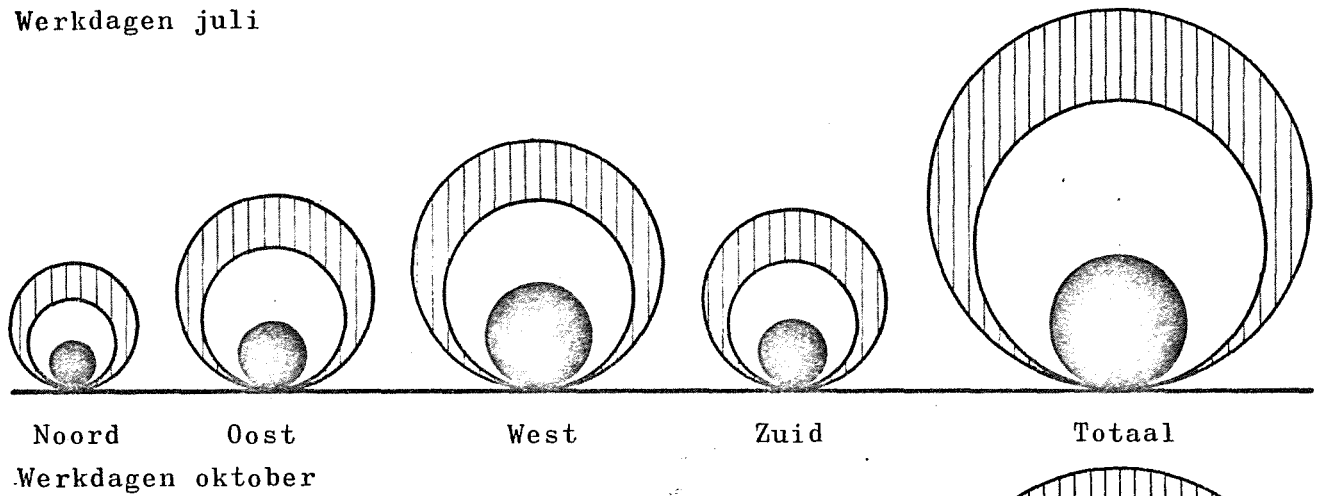
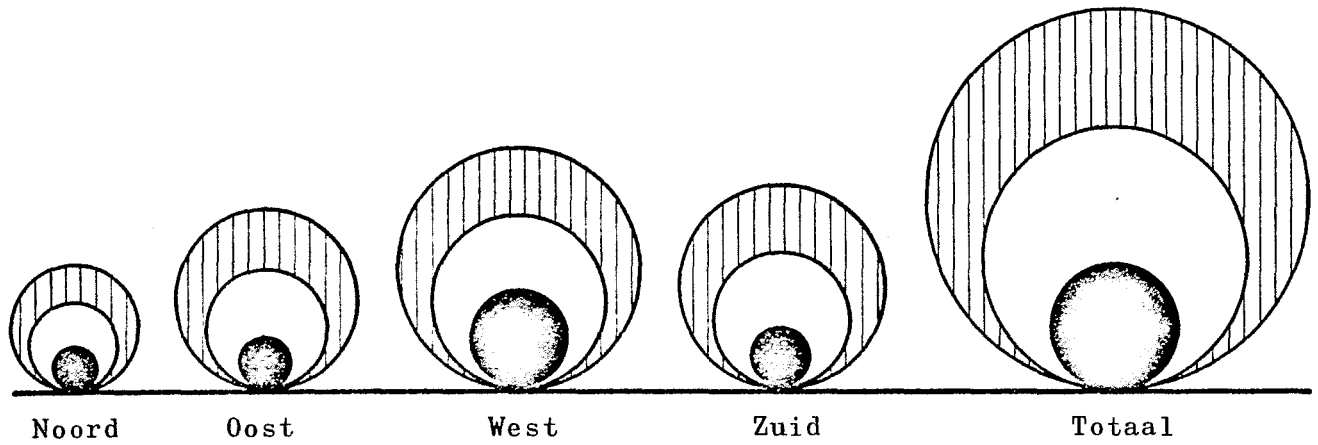





Weekenddagen oktober



Grafiek 5.

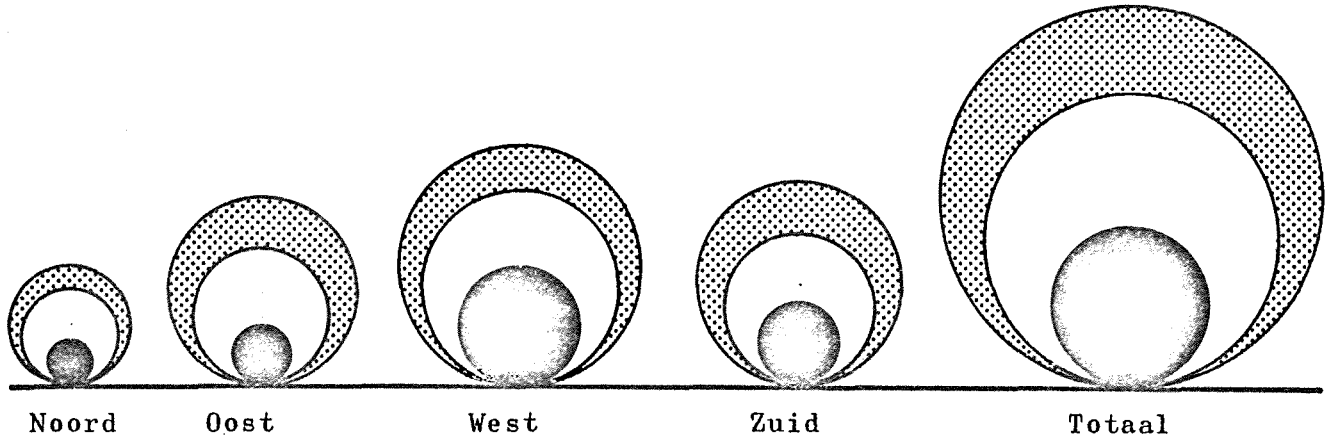
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personen-
auto's naar rayon. (enquête 1972)



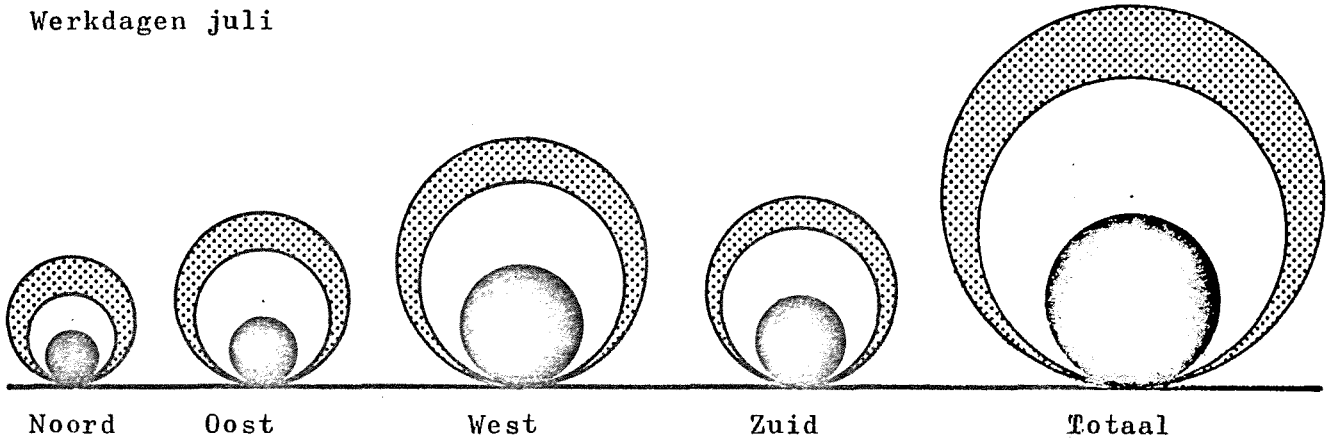
 aantal geënquêteerden
  gordel aanwezig
  gordel gebruikt

Grafiek 6.

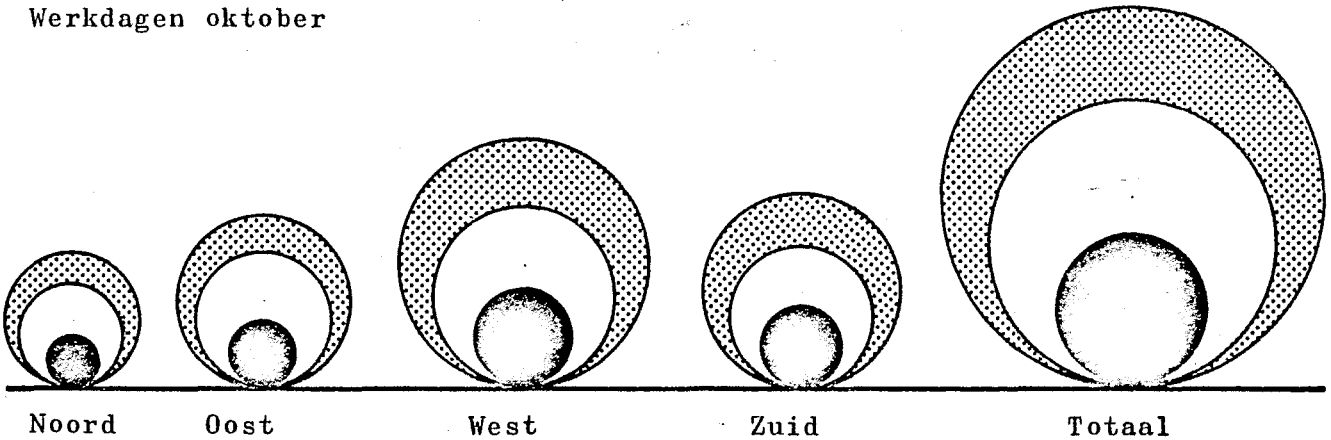
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij bestuurders van personenauto's naar rayon (enquête 1973)



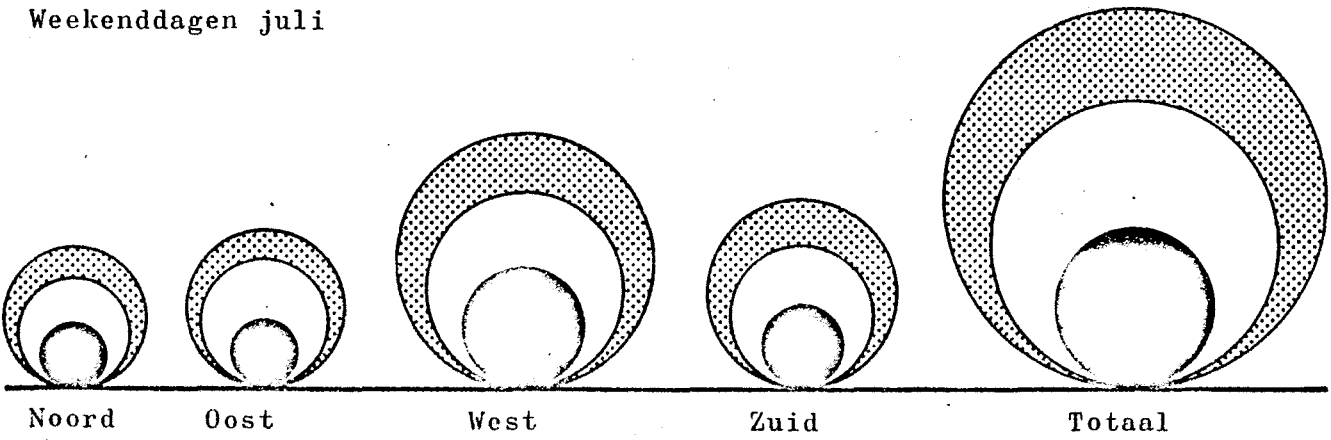
Werkdagen juli



Werkdagen oktober



Weekenddagen juli

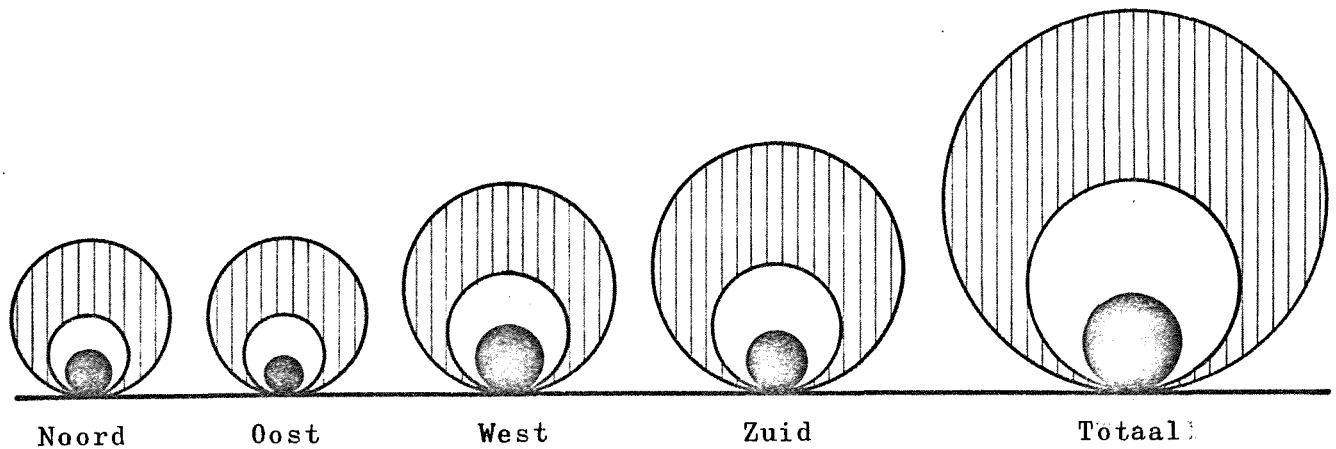


Weekenddagen oktober

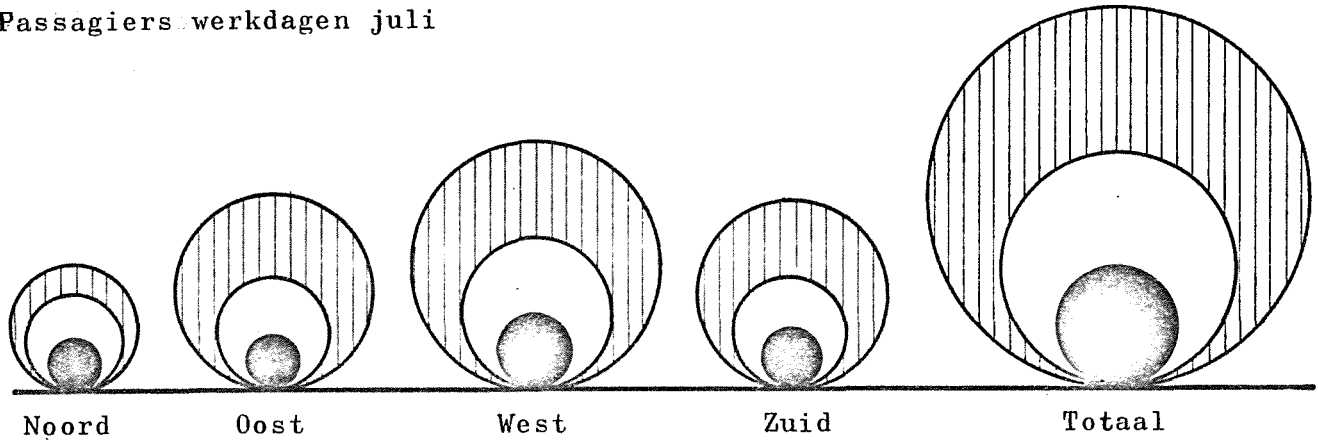
 Aantal geënquêteerden
  Gordel aanwezig
  Gordel gebruikt

grafiek 7

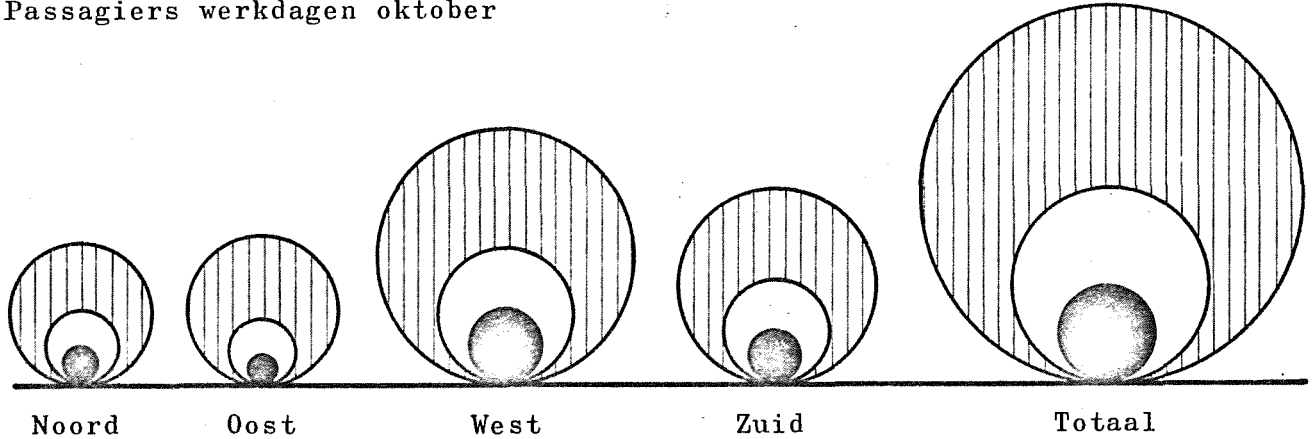
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers in personen-
 auto's naar rayon. (enquête 1971)



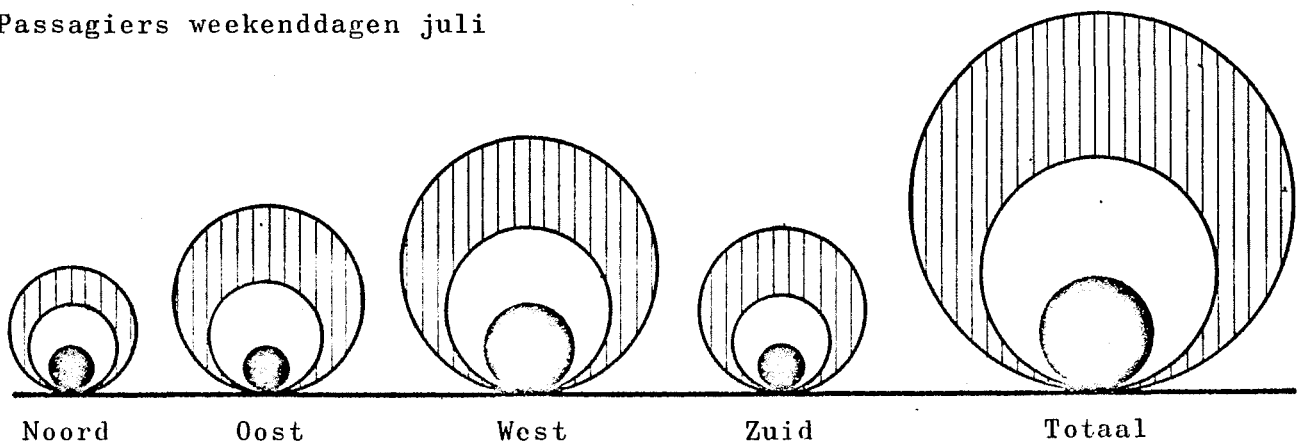
Passagiers werkdagen juli






Passagiers werkdagen oktober



Passagiers weekenddagen juli

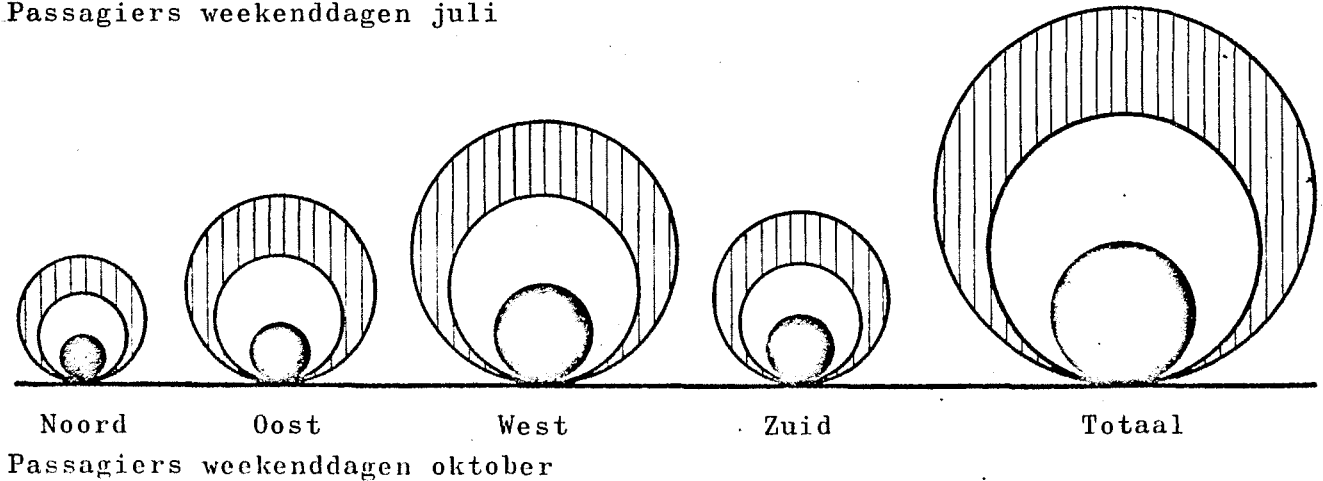
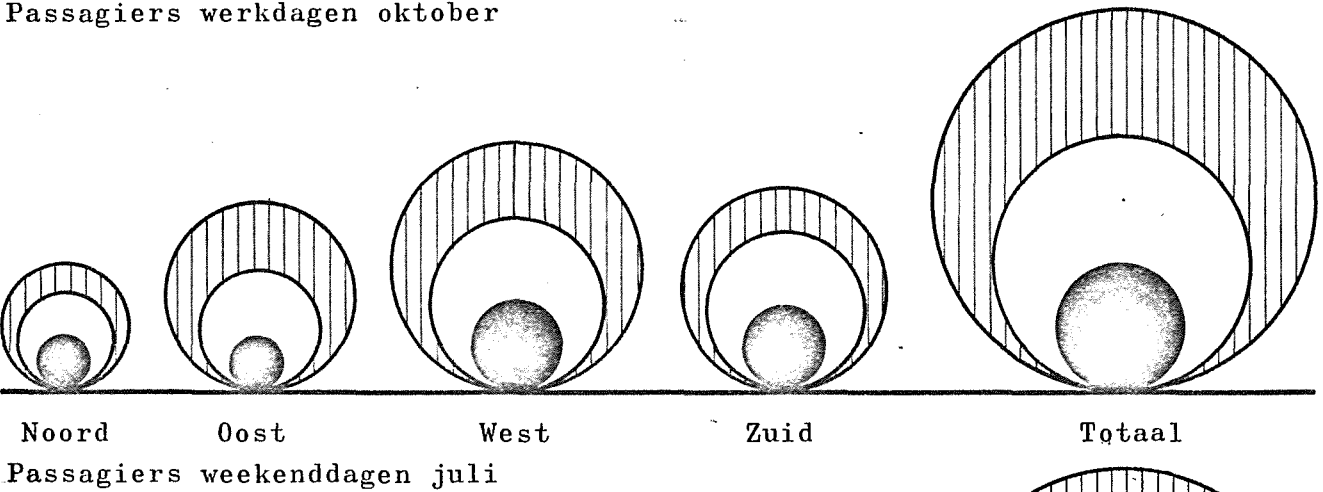
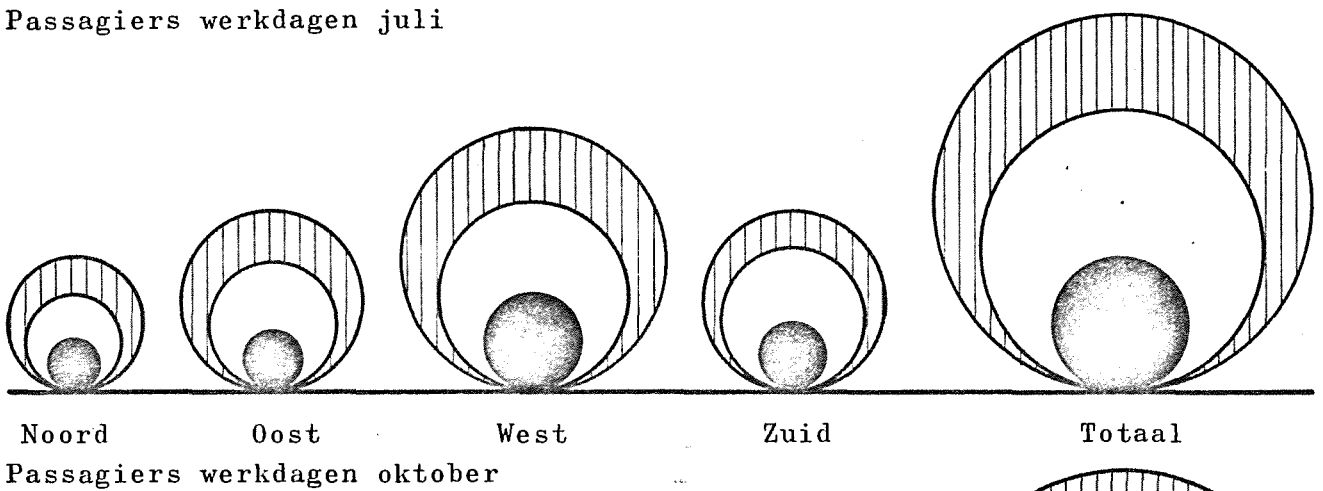
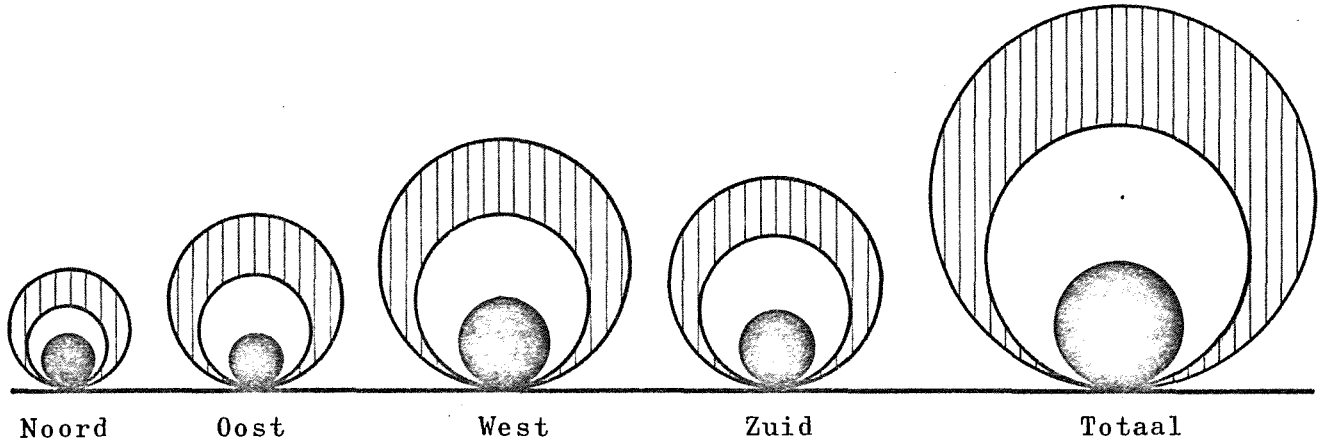





Passagiers weekenddagen oktober

 aantal geënquêteerden
  gordel aanwezig
  gordel gebruikt

grafiek 8

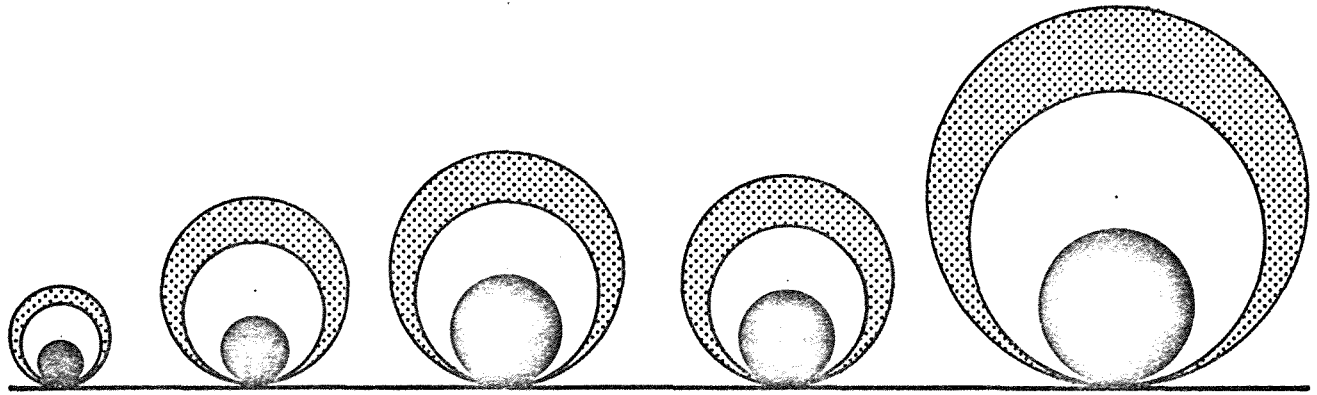
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers in personen-
auto's naar rayon. (enquête 1972)



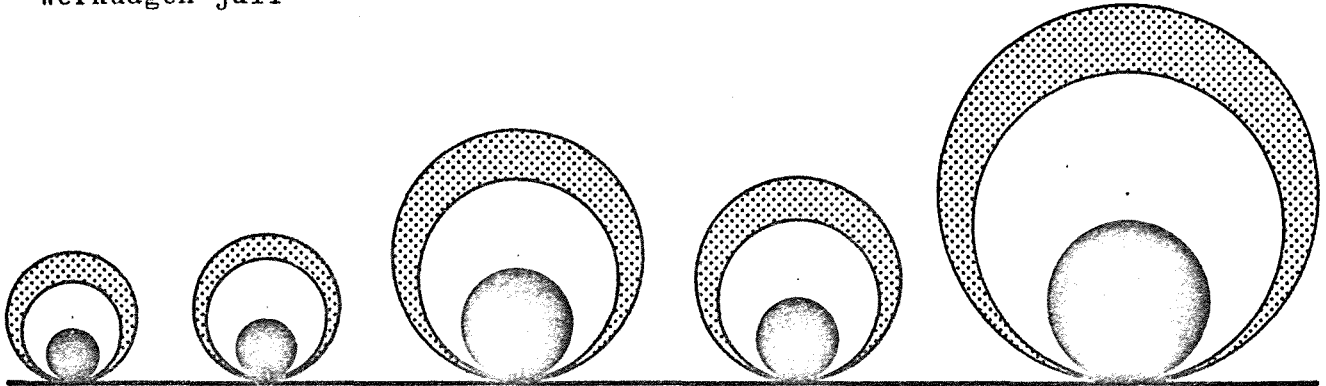
 aantal geënquêteerden
  gordel aanwezig
  gordel gebruikt

Grafiek 9

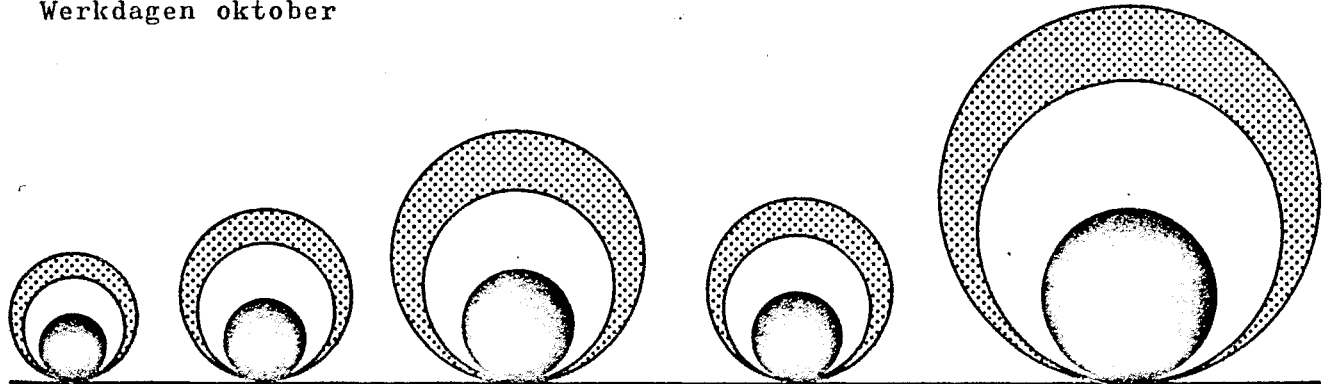
Aanwezigheid en gebruik van autogordels bij passagiers naast bestuurders van personenauto's naar rayon (enquête 1973)



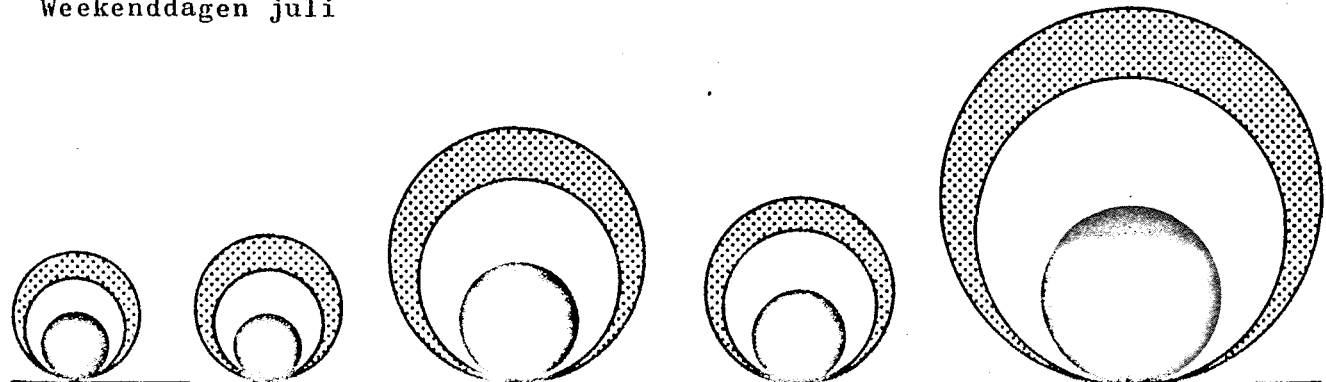
Noord Oost West Zuid Totaal
 Werkdagen juli



Noord Oost West Zuid Totaal
 Werkdagen oktober



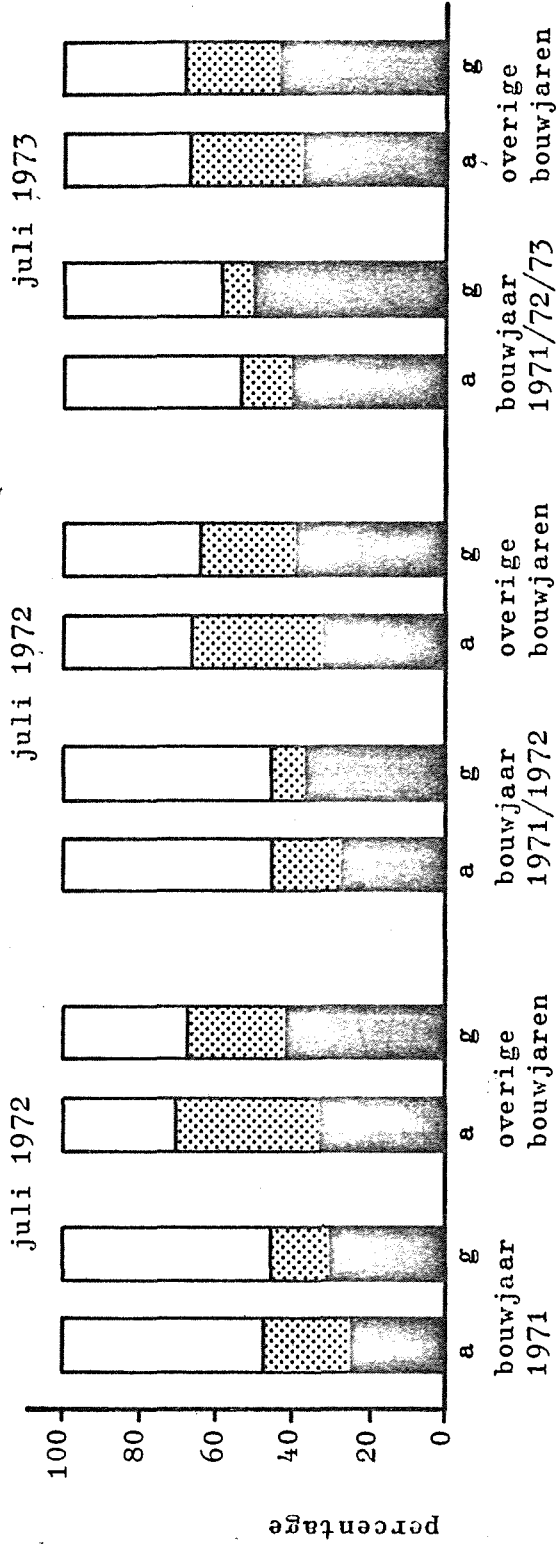
Noord Oost West Zuid Totaal
 Weekenddagen juli



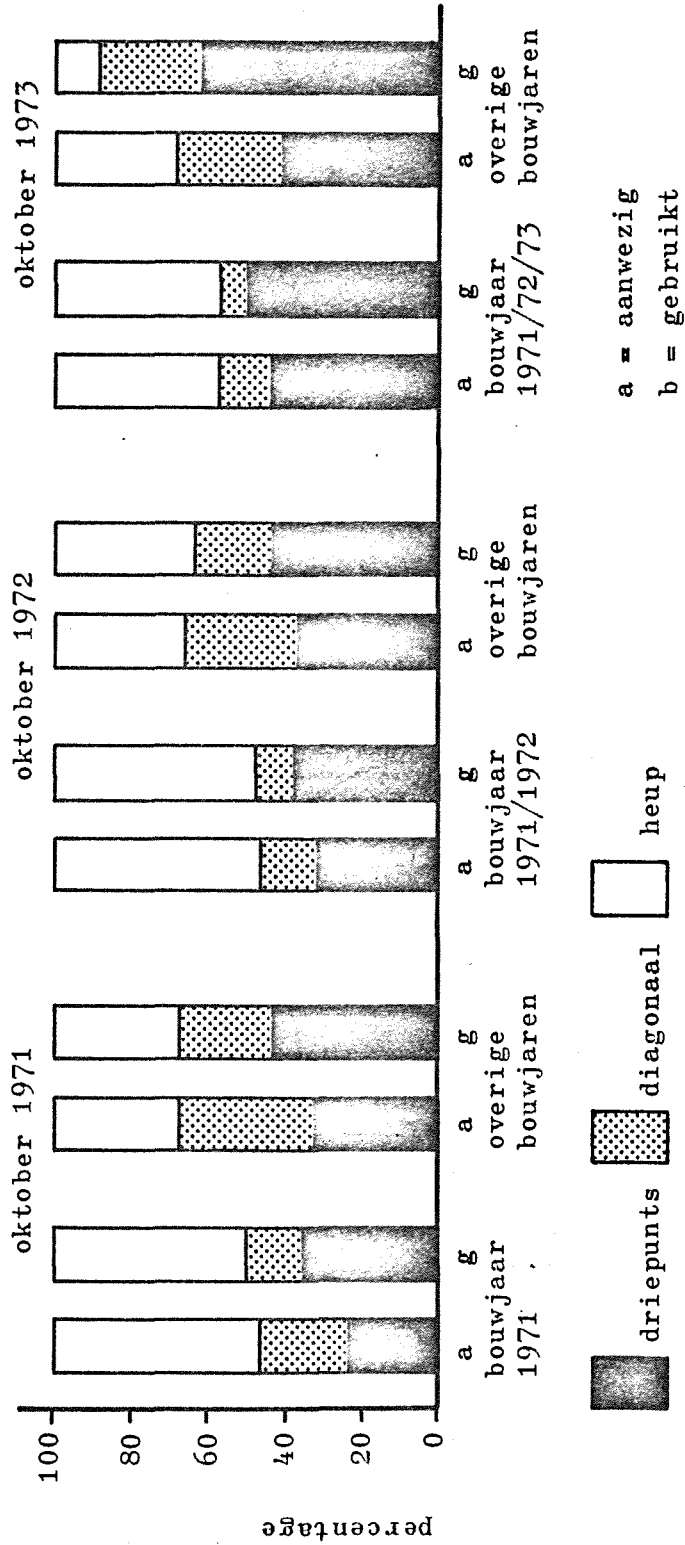
Noord Oost West Zuid Totaal
 Weekenddagen oktober

 Aantal geënquêteerden
  Gordel aanwezig
  Gordel gebruikt

Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel en bouwjaar auto.
(juli 1971-1972-1973)



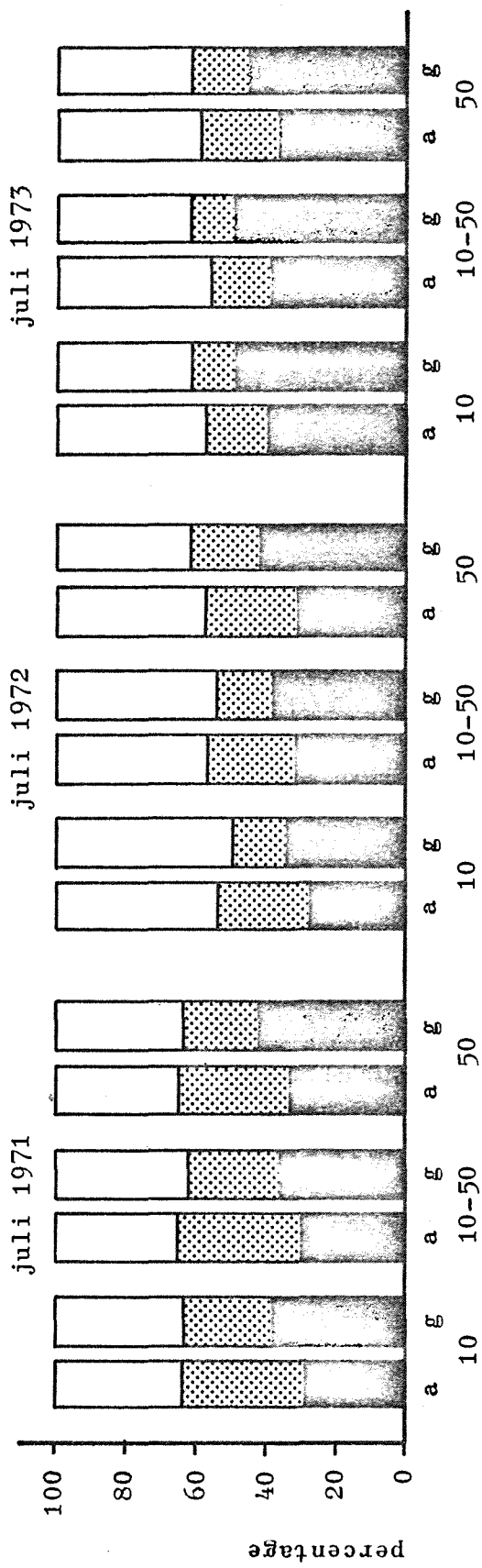
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel en bouwjaar auto.
(oktober 1971-1972-1973)



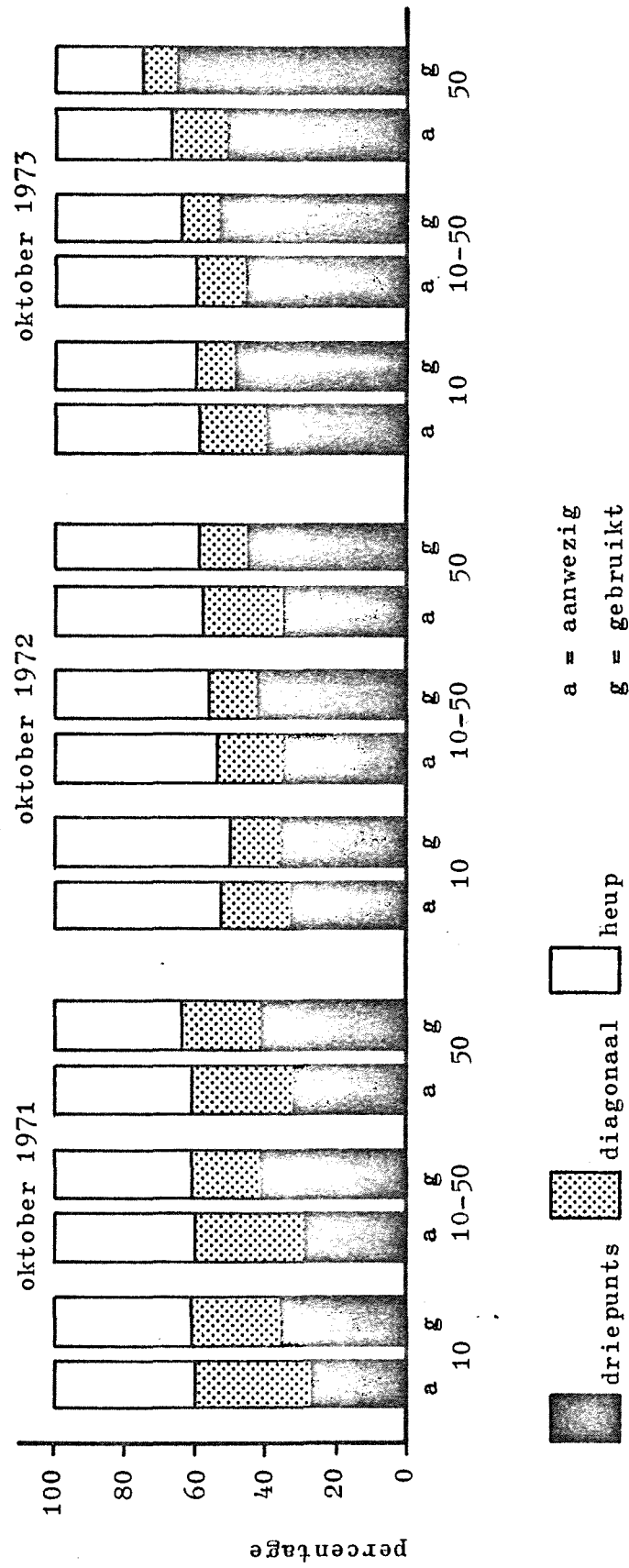
a = aanwezig
b = gebruikt

■ driepunts
▨ diagonaal
□ heup

Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel en ritlengte
(juli 1971-1972-1973)

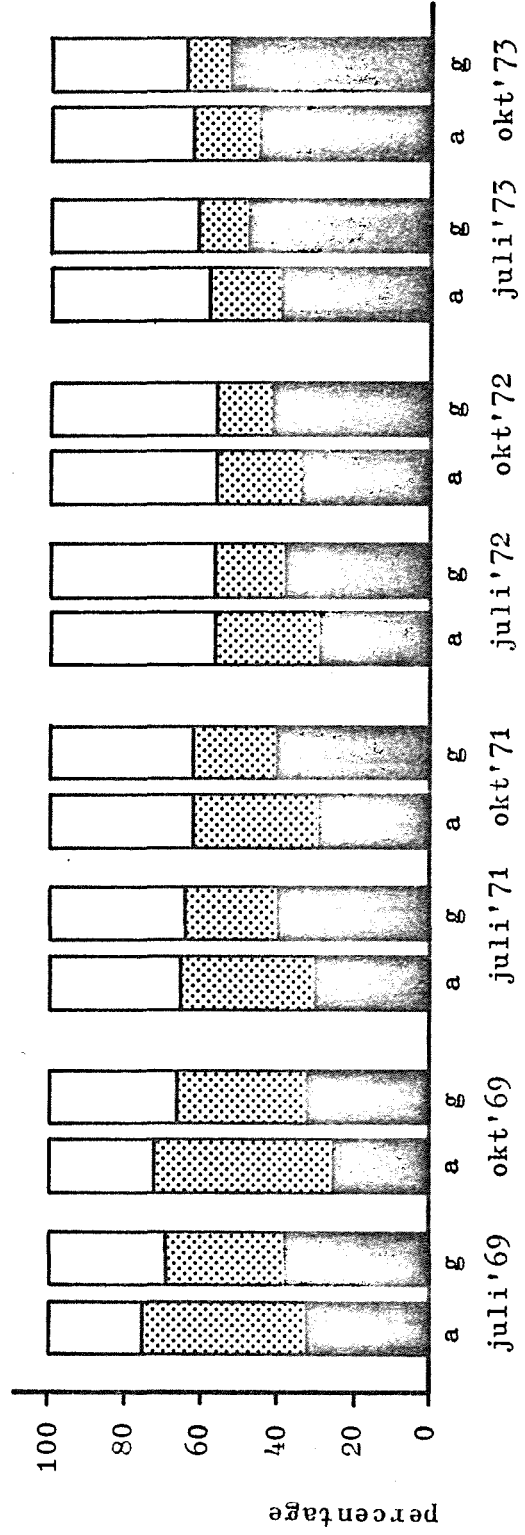


Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel en ritlengte
(oktober 1971-1972-1973)

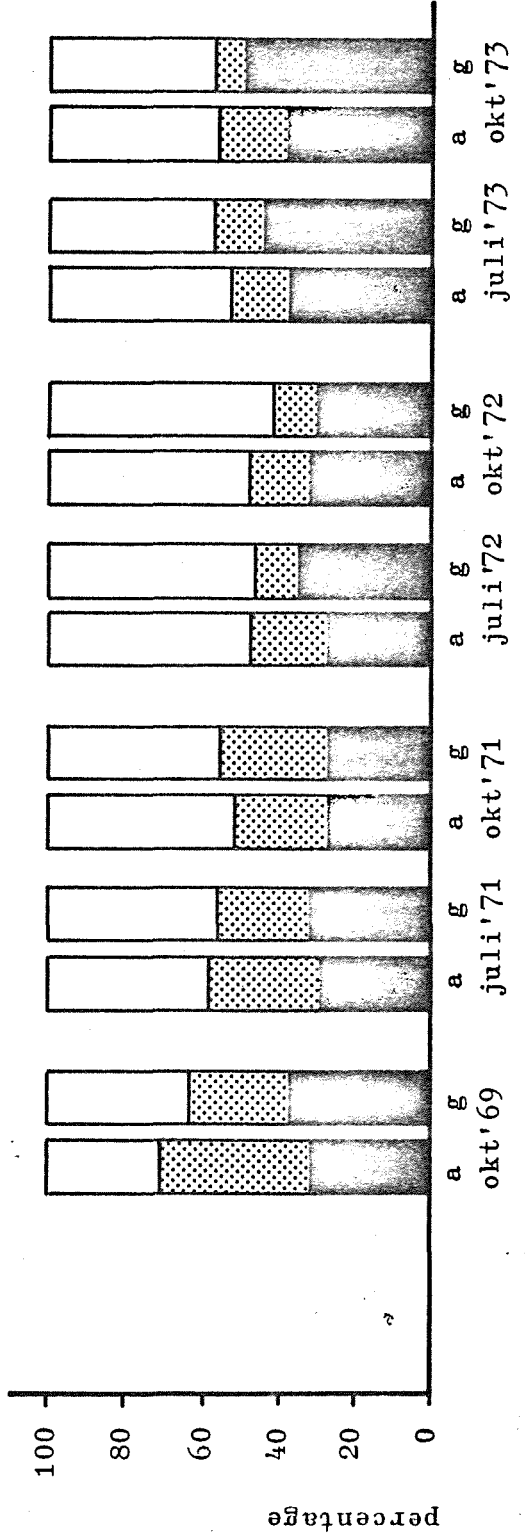


driepunts
 diagonaal
 heup
 a = aanwezig g = gebruikt

Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.



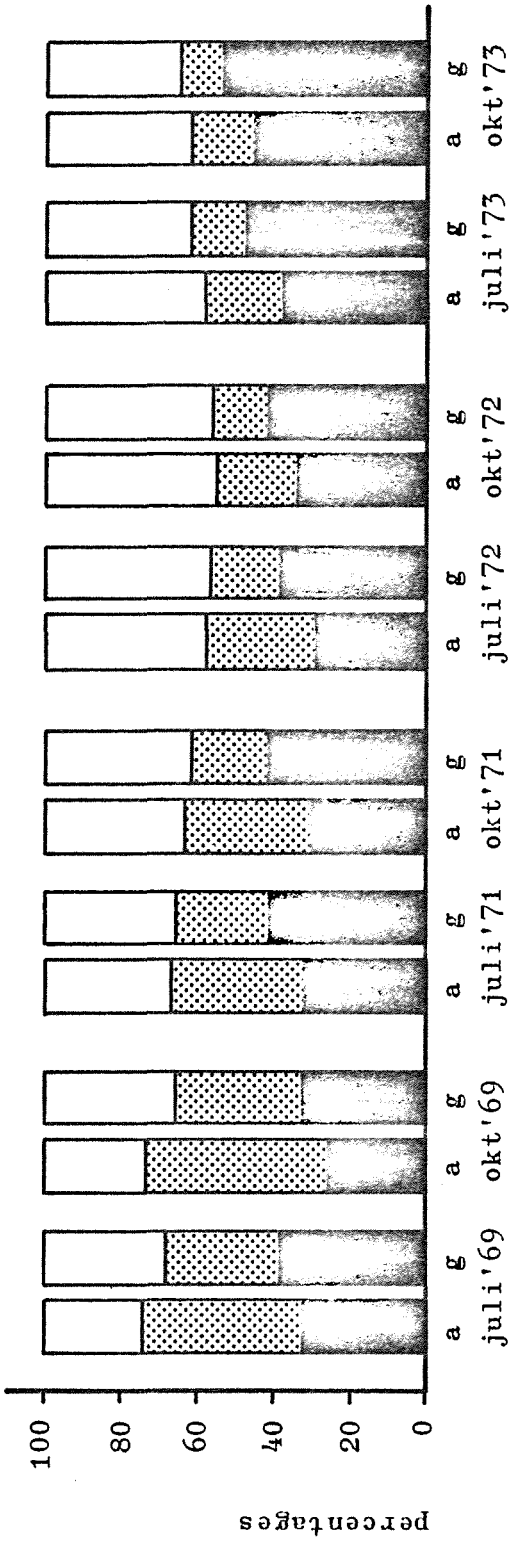
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom



driepunts
 diagonaal
 heup
 a = aanwezig
 g = gebruikt

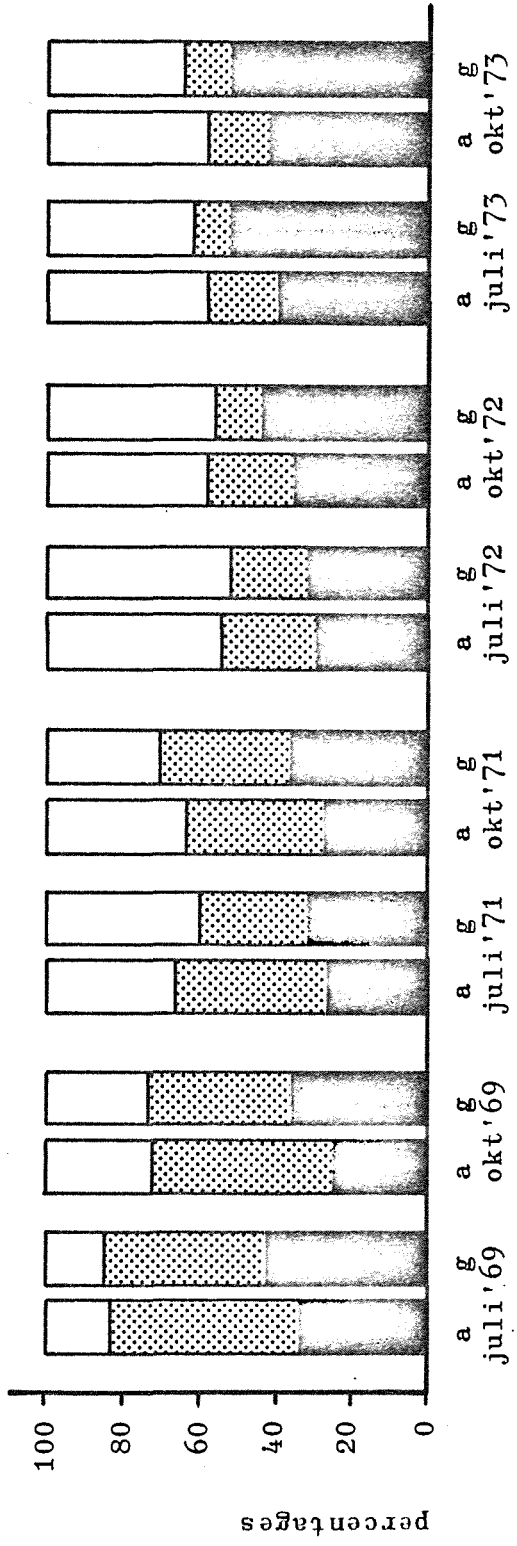
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij mannelijke bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.




Grafiek 16



Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's buiten de bebouwde kom.

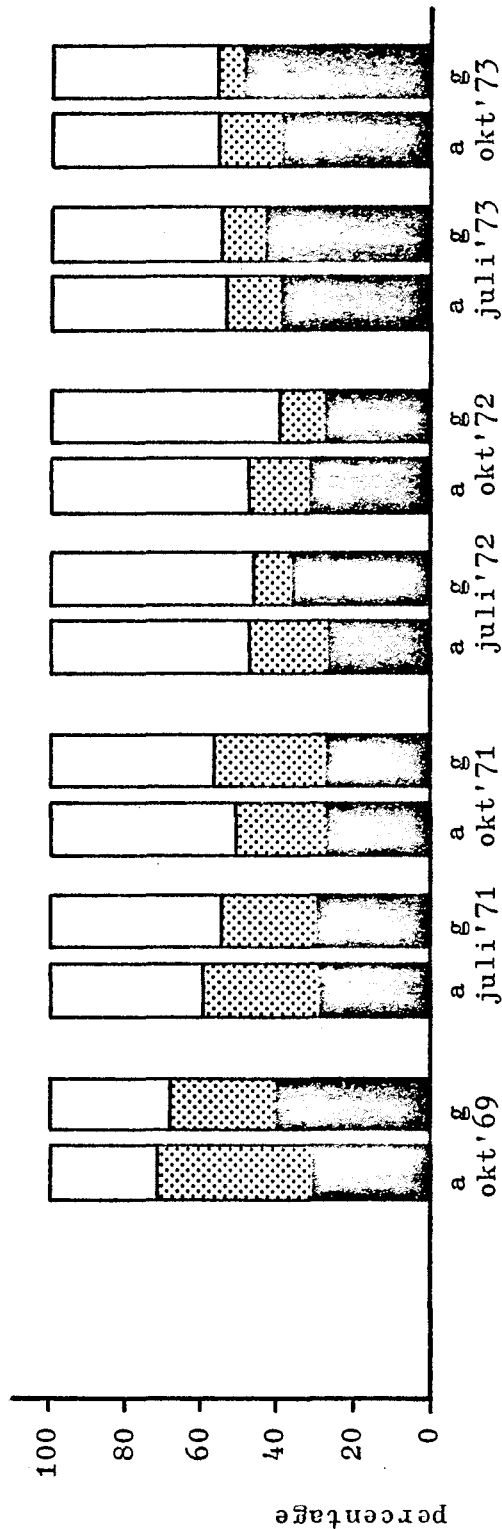
Grafiek 17



 driepunts
  diagonaal
  heup
 a = aanwezig g = gebruikt

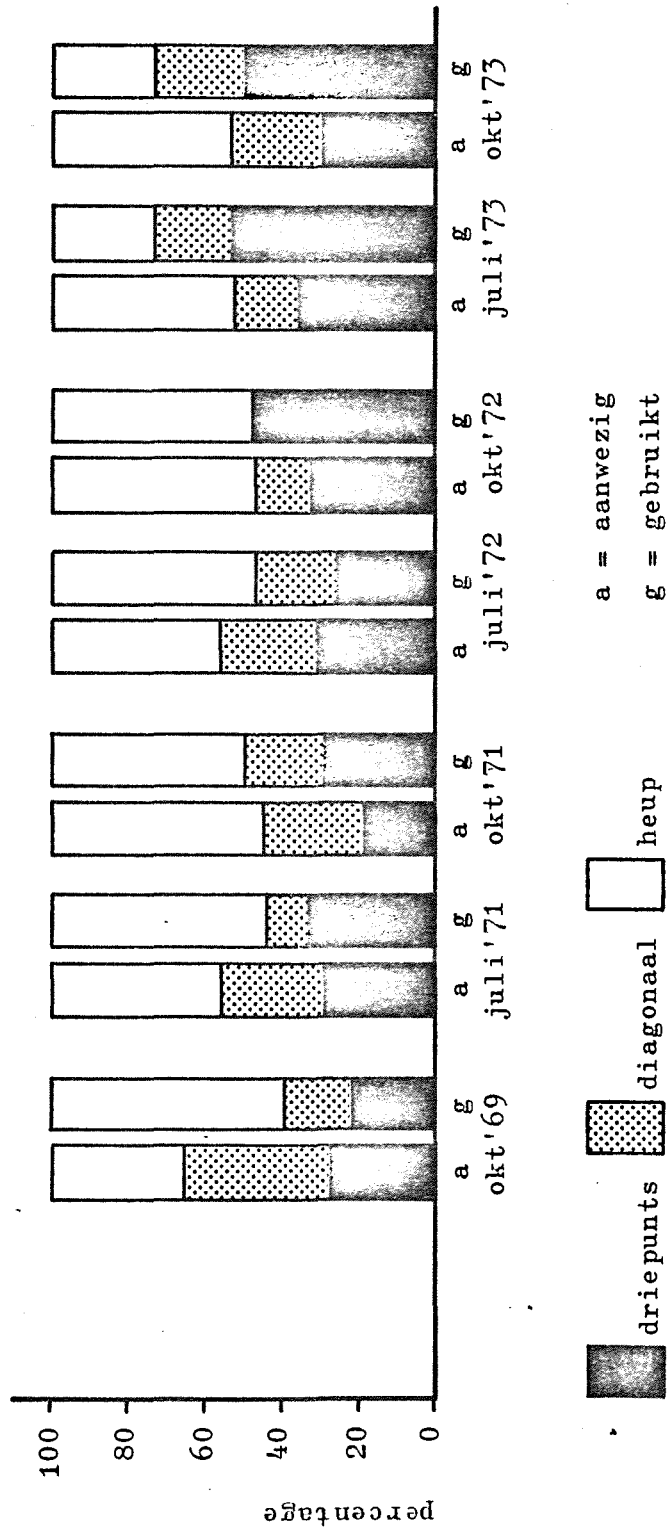
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij mannelijke bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom.

Grafiek 18



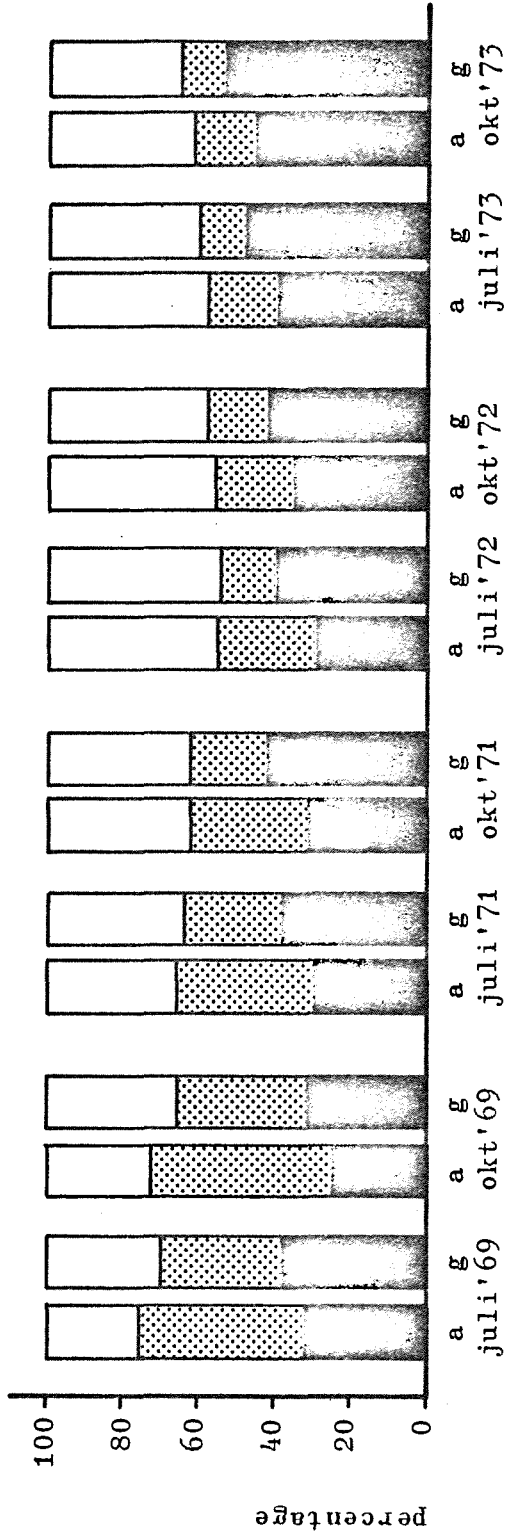
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij vrouwelijke bestuurders van personenauto's binnen de bebouwde kom.

Grafiek 19



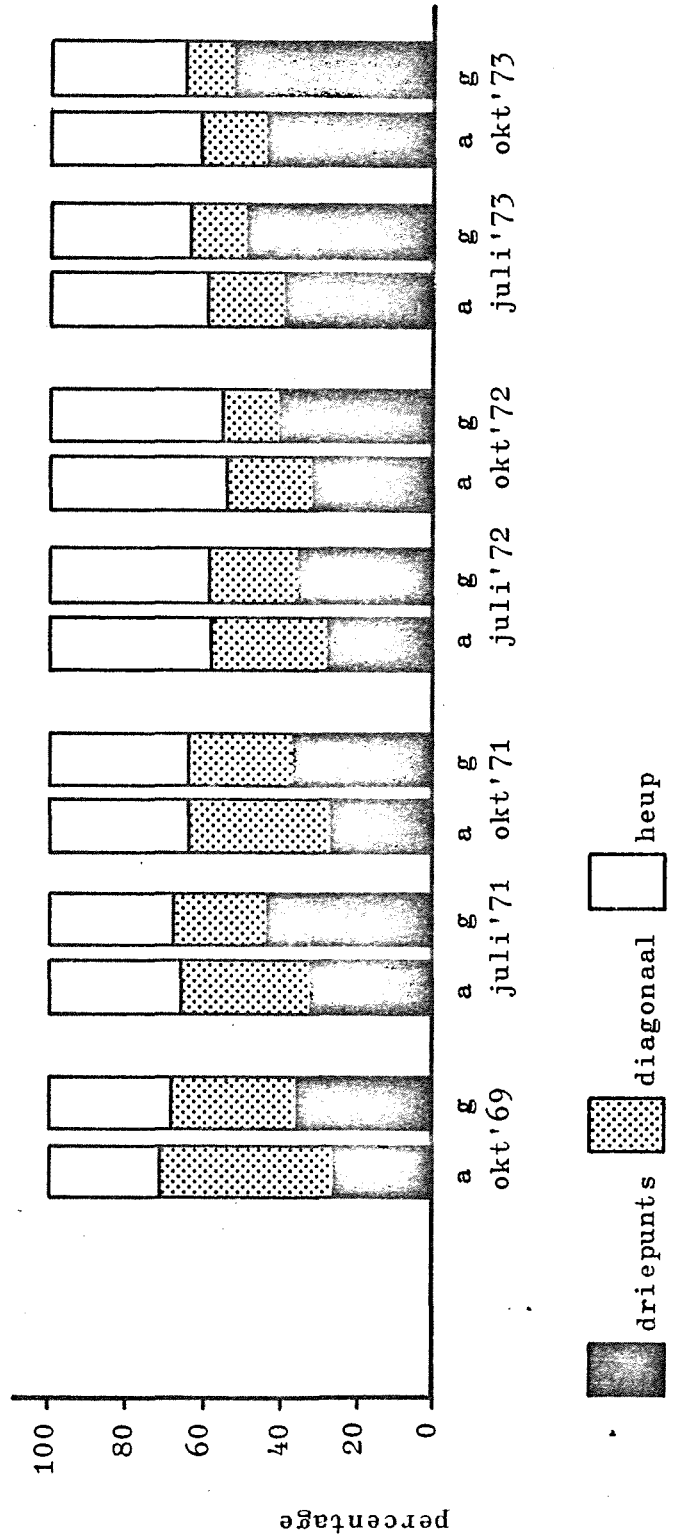
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen buiten de bebouwde kom.

Grafiek 20



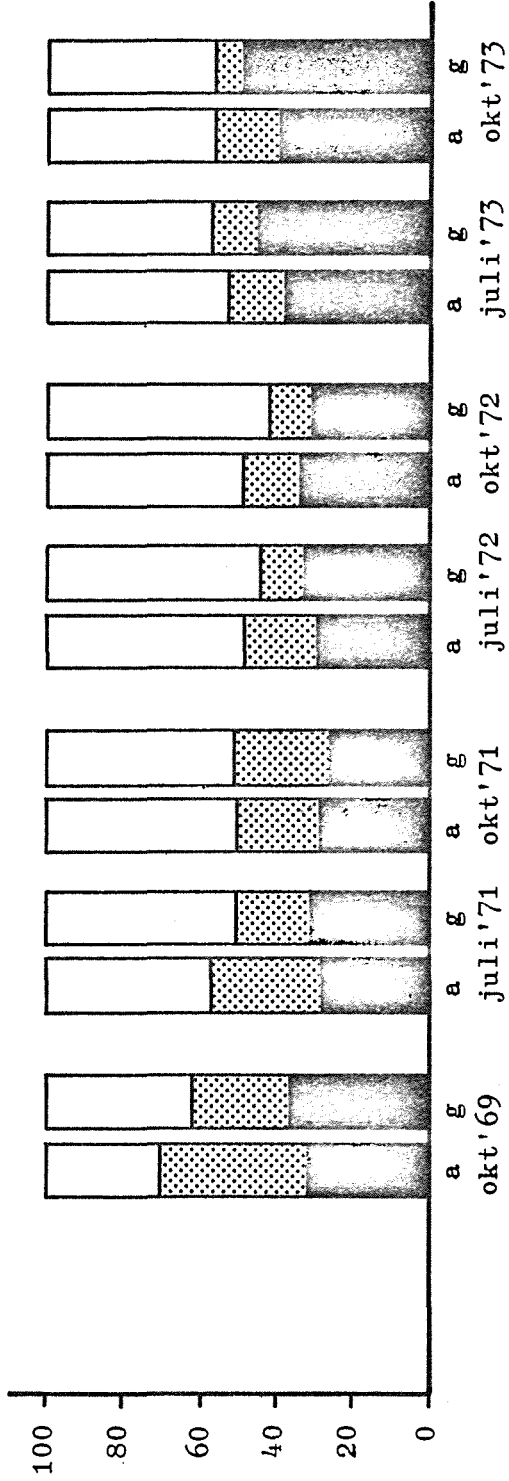
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen buiten de bebouwde kom.

Grafiek 21



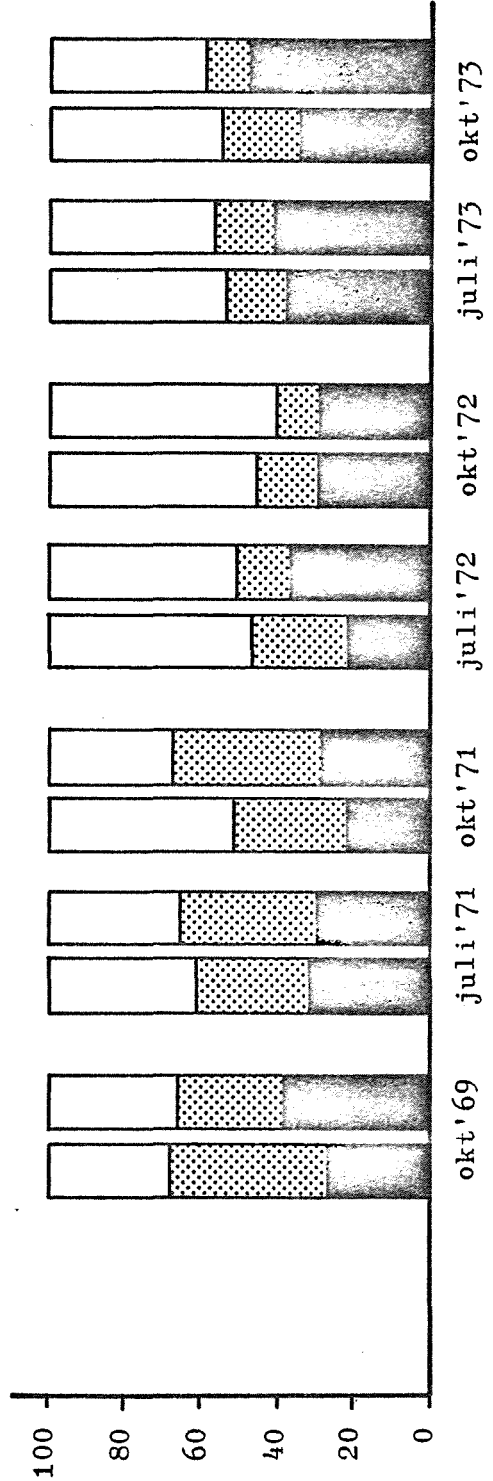
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen binnen de bebouwde kom.

Grafiek 22



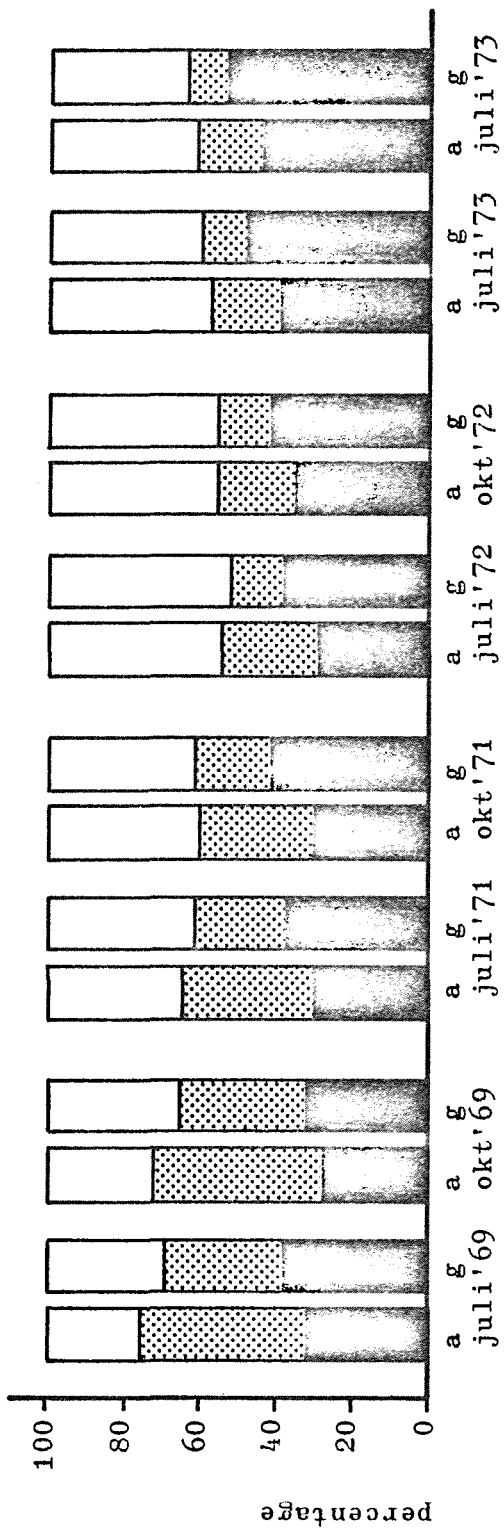
Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen binnen de bebouwde kom.

Grafiek 23

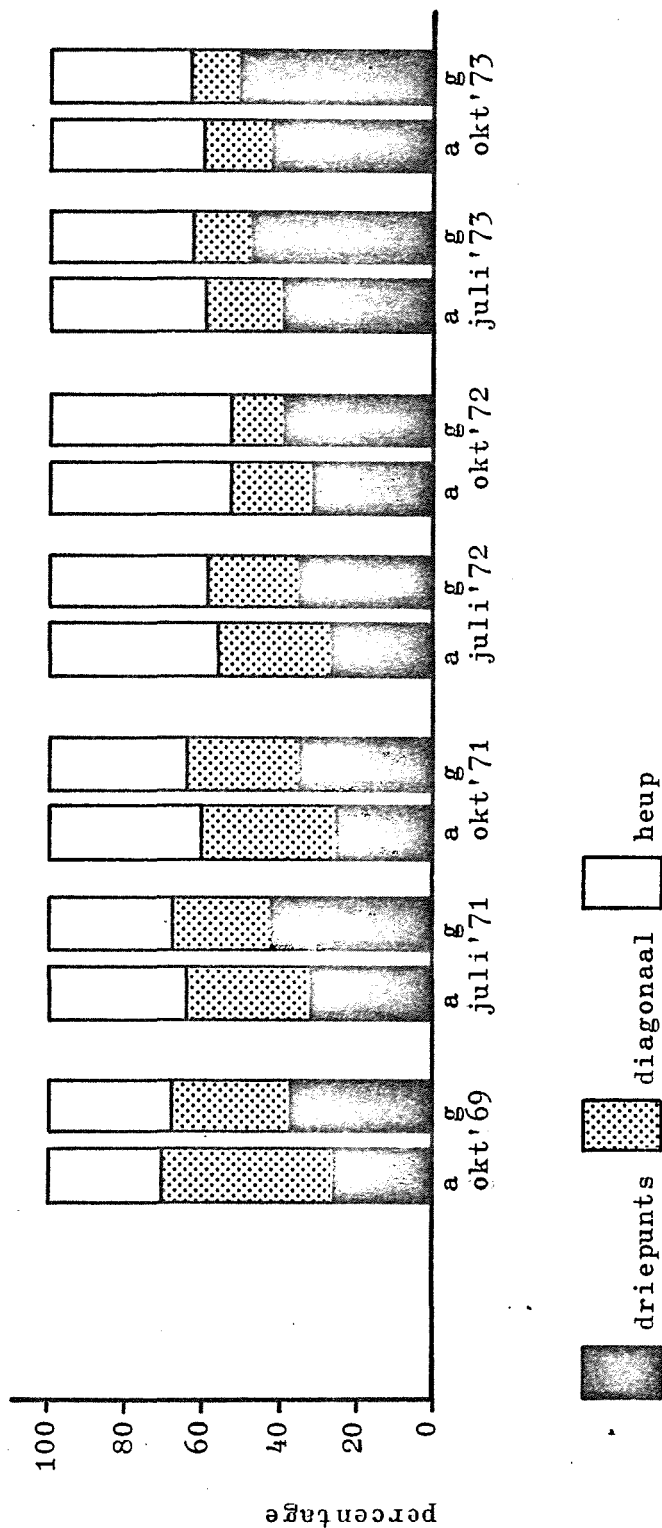


driepunts
 diagonaal
 heup
 a = aanwezig
 g = gebruikt

Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op werkdagen.



Aanwezigheid en gebruik naar type autogordel bij bestuurders van personenauto's op weekenddagen.



driepunts
 diagonaal
 heup



Nr. 00284

Bij gordelaanwezigheid
Antwoord op een van
volgende vragen

1.1. Indien gebruikt: U heeft Uw autogordel om: heeft U hem altijd om,
of alleen in bepaalde omstandigheden?

1.2. Indien niet gebruikt: U heeft Uw autogordel nu niet om: hebt U
hem nooit om of in bepaalde omstandigheden wel?

Bij gordelafwezigheid
Antwoord op beide vol-
gende vragen

2.1. Het is goed dat het hebben van autogordels verplicht is gesteld.
2.2. Het gebruiken van autogordels zou verplicht moeten worden gesteld.

AUTO

BESTUURDER

PASSAGIER

KENTIKEN LEIDERS VOOR	KENTIKEN LEIDERS ACHTER	NAYIN	WOKDAG	WEEKEND	LETTIJD IN JAREN	RUITLNGTE IN CM.	I	12.5	TYPE	GORDEL		MAN	GESLACHT	VROUW
										1.1.	1.2.			
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9

RIJ ERVAARDIG
- ROOF PAK
I - JAAR
II - HULLE LEVELII

GE DRAG/
AF HULDE
ZIE BOVEN

Handwritten notes and scribbles at the bottom right of the page.

BIJLAGE IV

Kanonische Diskriminant Analyse^{*)}

Om de samenhang tussen gordelgebruik en verschillende persoons(verkeers-)kenmerken na te gaan zijn de geënquêteerden verdeeld in vijf groepen, t.w.

- 1) de groep waarbij geen gordel aanwezig was
- 2) de groep waarbij de gordel wel aanwezig was maar niet werd gedragen
- 3) de groep dragers van driepuntsgordels
- 4) de groep dragers van diagonale gordels
- 5) de groep dragers van heupgordels.

De volgende kenmerken werden in het onderzoek betrokken:

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1. regionaal gebied | : 1 west |
| | 2 rest |
| 2. bebouwing | : 1 binnen beb.kom |
| | 2 buiten beb.kom |
| 3. type dag | : 1 werkdag |
| | 2 weekend |
| 4. bouwjaar auto | : 1 nieuw |
| | 2 oud |
| 5. eigendom auto | : 1 bestuurder |
| | 2 anders |
| 6. leeftijd | : 1 jong |
| | t/m |
| | 6 oud |
| 7. ritlengte | : 1 kort |
| | t/m |
| | 6 lang |

^{*)} Deze analyse is uitgevoerd met behulp van een reeds bestaand computerprogramma "Cada" (Canonische diskriminant analyse) van de afdeling projectprogrammering van het CRI te Leiden

8. rijervaring (jaar) : 1 kort
t/m
5 lang
9. rijervaring (leven) : 1 kort
t/m
5 lang
10. geslacht : 1 man
2 vrouw

Getracht is om met behulp van de kanonische diskriminant analyse te zoeken naar die gewogen combinatie van kenmerken die zo goed mogelijk het verschil tussen de groepen weergeeft.

Om eventuele seizoensinvloeden te onderkennen is de analyse afzonderlijk toegepast op de juli- en de oktoberenquêtes. Aangezien de resultaten van beide analyses nagenoeg identiek waren zal hier worden volstaan met een bespreking van de resultaten uit de oktoberenquêtes.

Uit figuur A blijkt dat de beste diskriminatie tussen de groepen kan worden geïnterpreteerd als die tussen gordelaanwezigheid en gordelafwezigheid. De belangrijkste variabele hierbij is het bouwjaar van de auto. Voorts geldt, zij het in mindere mate, dat de gordel meer aanwezig is buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom, bij bestuurders niet-eigenaar t.o.v. bestuurders wel-eigenaar, bij hogere leeftijd en bij langere ritlengten.

De tweede diskriminantlijn maakt onderscheid tussen wel en niet gebruik van de gordel als deze aanwezig is. De belangrijkste factoren hierbij zijn bebouwing en ritlengte. Bij langere ritlengten en buiten de bebouwde kom wordt de gordel vaker gedragen dan bij kortere ritten en binnen de bebouwde kom. Verder wordt de gordel ook vaker gedragen in het westen des lands, in nieuwere auto's, door mannen en door bestuurders met een hoog jaarkilometrage.

De derde en vierde diskriminantlijn geven het onderscheid aan tussen de gordeltypen bij dragers van de gordel (zie figuur B).

De heup- en driepuntsgordel komen meer in het westen voor, bij bestuurders wel-eigenaar, nieuwere auto's en bij jongere leeftijd. De driepunts-

gordel wordt meer dan de heupgordel gedragen door vrouwen, bij hogere leeftijd en door bestuurders met een hoog jaarkilometrage (zie tabel Cada 1).

kenmerk	Diskriminantlijn			
	1	2	3	4
regionaal gebied	-.11	.39	1.30	-.37
bebouwing	-.33	-1.61	-.02	.23
type dag	-.05	.12	.44	-.16
bouwjaar auto	2.46	-.54	.62	.71
eigenaar auto	-.27	.33	.68	.57
leeftijd	-.18	.12	.56	.32
ritlengte	-.20	-.69	-.04	.21
jaarkilometrage	.03	.27	-.17	.63
rijervaring (leven)	-.04	.01	-.13	.07
geslacht	-.08	.34	.08	.90

Tabel Cada 1

Daar bij de bovengenoemde analyse de belangrijkste diskriminatie het gevolg is van een vrij triviale variabele, nl. het bouwjaar van de auto, is de analyse nogmaals herhaald zonder deze variabele in het onderzoek te betrekken. Ook nu bleek er geen wezenlijk verschil tussen de resultaten uit de juli-enquêtes en die uit de oktoberenquêtes. De beste diskriminantlijn is nu te beschrijven als die tussen gordelgebruik en geen gordelgebruik, ongeacht de gordelaanwezigheid (zie figuur C).

De kenmerken die hiermee samenhangen zijn bebouwing, ritlengte, geslacht en regionaal gebied (zie tabel Cada 2).

De gordel wordt meer gedragen buiten de bebouwde kom, bij grotere ritlengten, door mannen, en in het westen van het land.

De volgende diskriminantlijn maakt nu onderscheid tussen niet gebruik bij gordelaanwezigheid tegenover niet gebruik bij gordelafwezigheid. Voor de laatste groep geldt dat dit meer voorkomt buiten de bebouwde kom, bij vrouwen en bij bestuurders die geen eigenaar zijn.

De derde diskriminantlijn geeft het verschil aan tussen het gebruik van de diagonaalgordel enerzijds en de beide andere type gordels anderzijds. Hierbij geldt dat de diagonaalgordel minder gebruik wordt in het westen dan in de rest van het land en ook minder door de jongere bestuurders (vgl. de eerste analyse).

kenmerk	Diskriminantlijn		
	1	2	3
regionaal gebied	-.32	.20	1.14
bebouwing	1.86	-.88	.30
type dag	-.16	.12	.42
eigenaar auto	.10	.56	.37
leeftijd	.09	.37	.57
ritlengte	.60	-.18	.08
rijervaring (jaar)	.08	.44	-.27
rijervaring (leven)	.12	.37	.21
geslacht	.30	.70	.27

Tabel Cada 2

Tekst behorende bij figuur A

Grafiek van resp. de 1e en 2e (onafhankelijke) diskriminantlijn en de 2e en 3e diskriminantlijn. Voor de diskriminantlijnen geldt de volgende samenhang met de gemeten variabelen: (zie ook tabel Cada 1)

Dim. 1: wel aanwezig versus niet aanwezig.

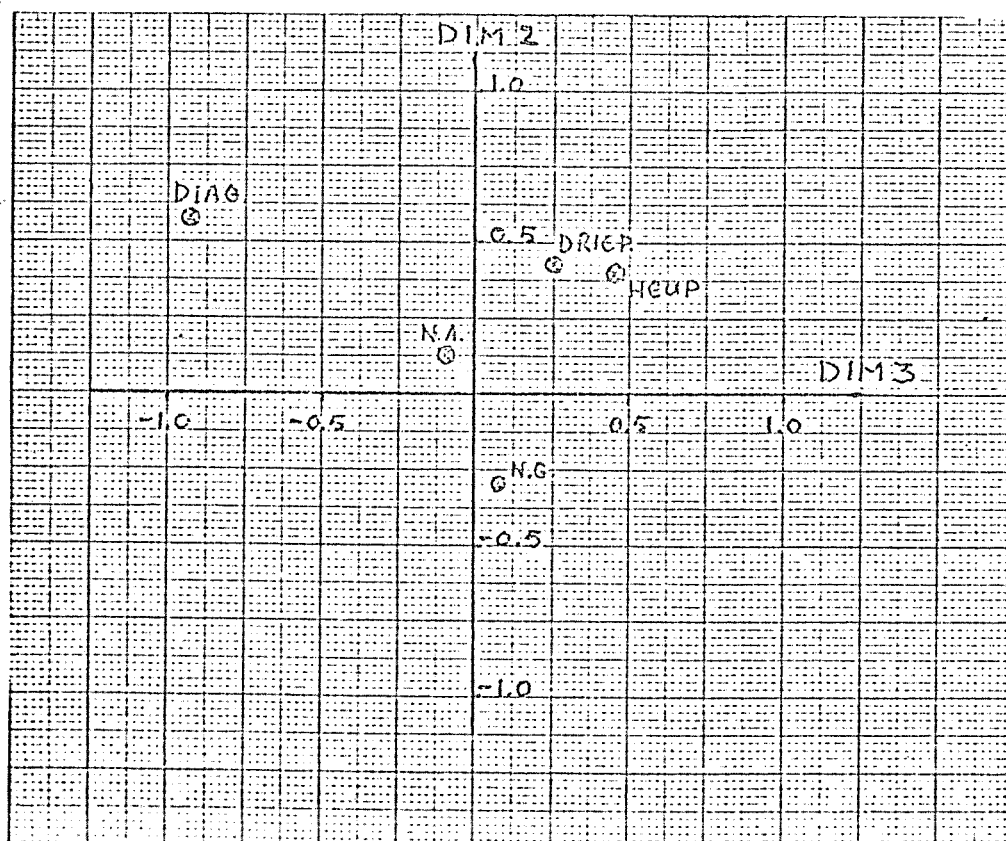
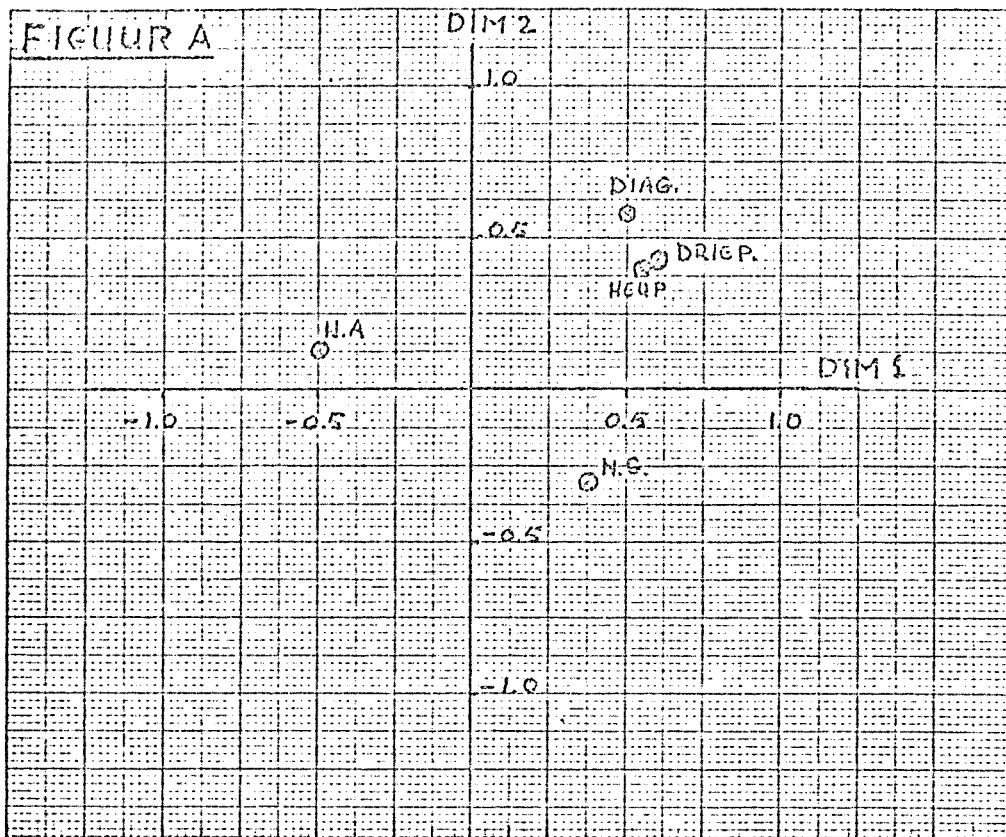
voornamelijk: nieuwe auto - oude auto
buiten beb.kom - binnen beb.kom
niet eigenaar - eigenaar
lange ritlengte - korte ritlengte

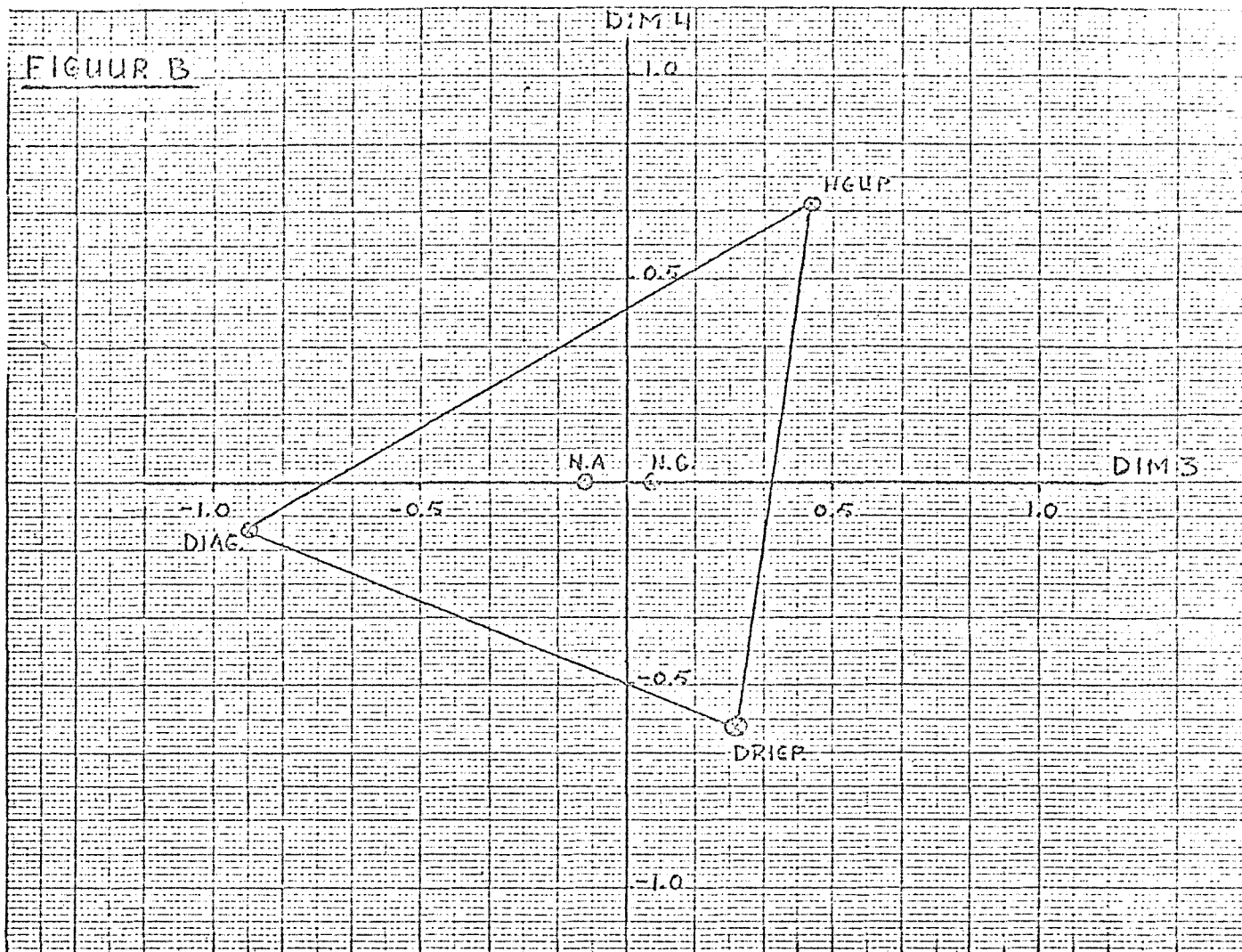
Dim. 2: wel gebruik versus niet gebruik bij aanwezigheid.

voornamelijk: buiten beb.kom - binnen beb.kom
lange ritlengte - korte ritlengte
oude auto - nieuwe auto
westen - rest van het land
mannen - vrouwen

Dim. 3: driepunts- en heupgordel versus diagonaal gordel.

voornamelijk: westen - rest van het land
eigenaar - niet eigenaar
nieuwe auto - oude auto
leeftijd, jong - oud
werkdag - wekenddag





Grafiek van de 3e en 4e diskriminantlijn waarvoor de volgende samenhang met de gemeten variabelen geldt: (zie ook tabel Cada 1)

Dim. 3: Driepunts- en heupgordel versus diagonaalgordel.

voornamelijk: westen - rest van het land
 eigenaar - niet eigenaar
 nieuwe auto - oude auto
 leeftijd, jong - oud
 werkdag - weekenddag

Dim. 4: Heupgordel versus driepuntsgordel.

voornamelijk: mannen - vrouwen
 nieuwe auto - oude auto
 jaarkilometrage, klein - groot
 eigenaar - niet eigenaar

Tekst behorende bij figuur C:

Grafiek van de 1e en 3e diskriminatielijnen en de 2e en 3e diskriminatielijnen. Hiervoor geldt de volgende samenhang met de gemeten variabelen: (zie ook tabel Cada 2)

Dim. 1: geen gordelgebruik versus gordelgebruik (ongeacht aanwezigheid).

voornamelijk: binnen beb.kom - buiten beb.kom

kleine ritlengte - grote ritlengte

rest van het land - westen

man - vrouw

Dim. 2: niet gebruik bij afwezigheid versus niet gebruik bij aanwezigheid

voornamelijk: buiten beb.kom - binnen beb.kom

man - vrouw

eigenaar - niet eigenaar

rijervaring (jaar) kort - lang

Dim. 3: heup- en driepuntsgordel versus diagonaalgordel

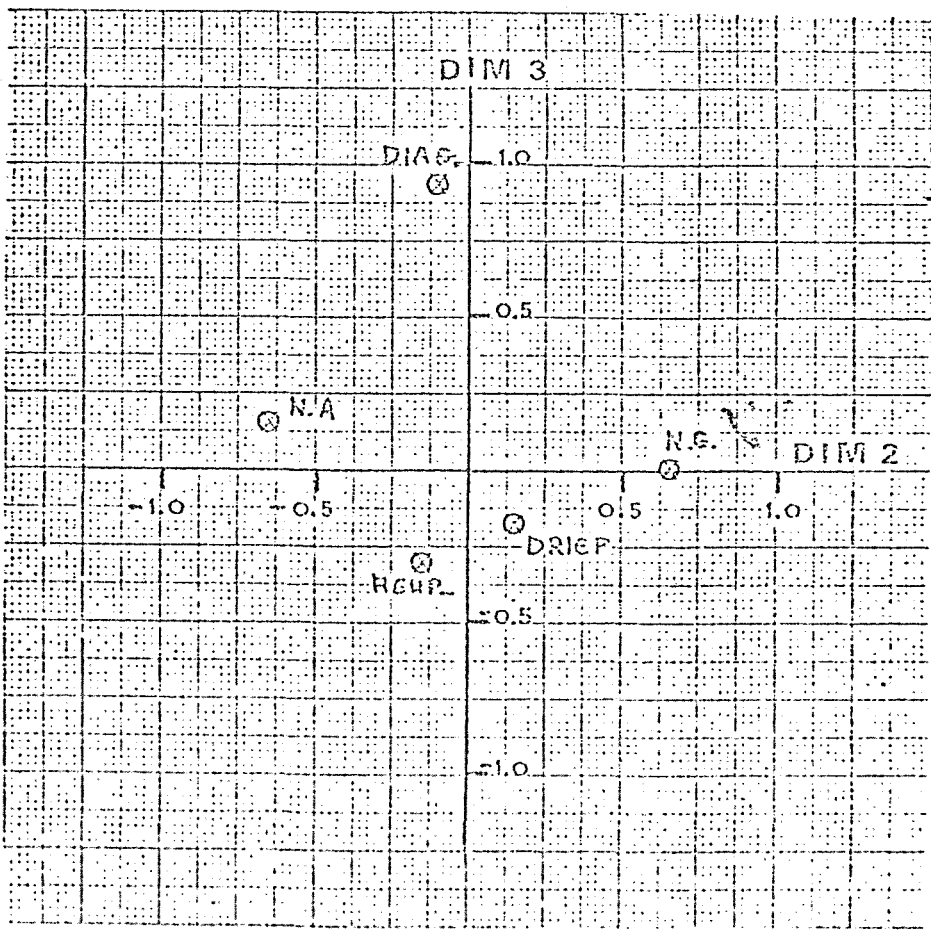
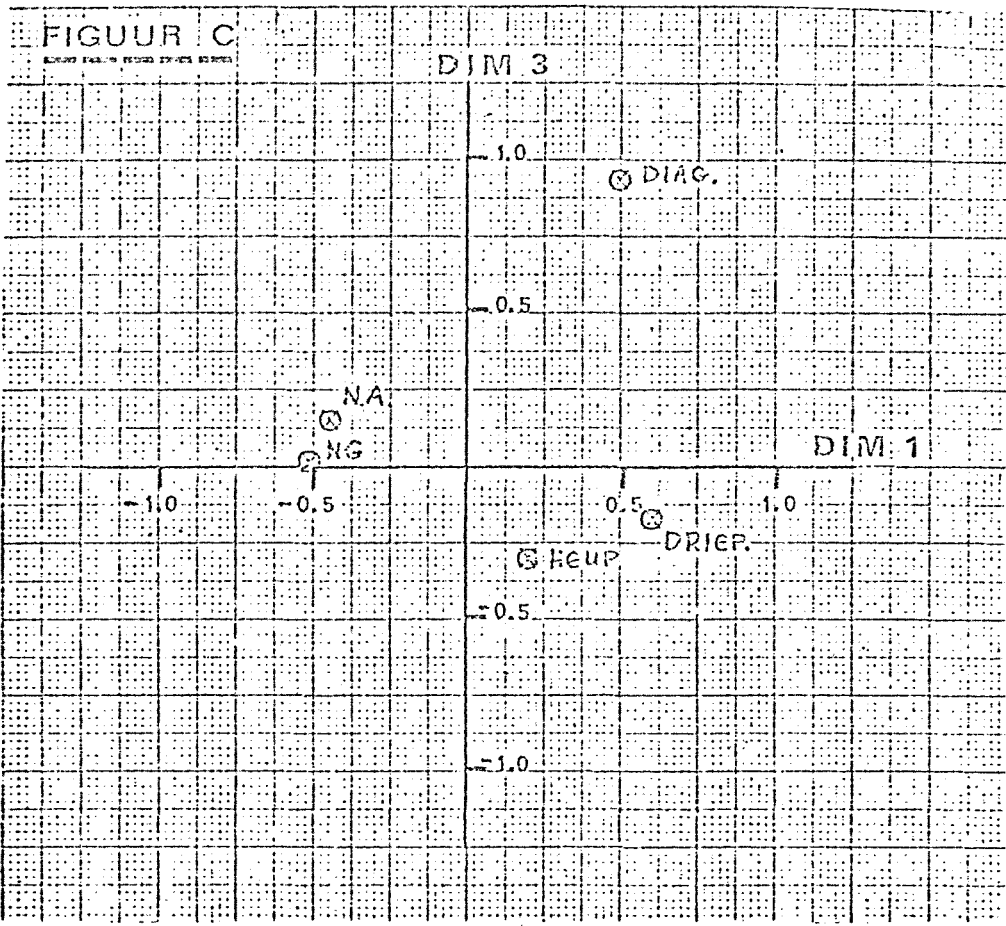
voornamelijk: westen - rest van het land

leeftijd, jong - oud

werkdag - weekenddag

eigenaar - niet eigenaar

binnen beb.kom - buiten beb.kom



BIJLAGE V

Chi-kwadraat-analyse

De resultaten verkregen uit de enquêtes leiden tot multidimensionele frequentietabellen. Vanuit deze tabellen kunnen een aantal hoofdeffekten worden gezocht, tevens echter zal naast deze hoofdeffekten ook sprake zijn van interacties. Bij het analyseren van deze tabellen is een methode toegepast welke neerkomt op het partialiseren van Chi-kwadraten.

Voor een twee-dimensionale frequentiematrix X met n rijen en m kolommen worden, uitgaande van de marginale frequenties, z-waarden berekend:

$$Z_{ij} = \frac{X_{ij} - E_{ij}}{\sqrt{E_{ij}}} \quad \begin{array}{l} i = 1, \dots, n. \\ j = 1, \dots, m. \end{array}$$

waarbij

$$E_{ij} = \frac{\sum_{j=1}^m x_{ij} \cdot \sum_{i=1}^n x_{ij}}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m x_{ij}}$$

In feite zijn de (onafhankelijke) Z-waarden op te vatten als variabelen getrokken uit een standaard normale verdeling. $\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m z^2_{ij}$ is dan ook Chi-kwadraat verdeeld met aantal vrijheidsgraden $df = (n-1)(m-1)$.

Tot zoverre is de analyse geheel analoog aan de gebruikelijke analyse ter bepaling van interacties tussen rijvariabelen en kolomvariabelen. Indien echter een van deze variabelen nader gestructureerd is dan is extra informatie gewenst. Dit komt er in het algemeen op neer dat de totale Chi-kwadraat wordt opgesplitst in een aantal onafhankelijke Chi-kwadraten, elk met een bijbehorend aantal vrijheidsgraden. Het opsplitsen van de Chi-kwadraatwaarde in een aantal componenten kan worden gerealiseerd door de matrix van Z-waarden te transformeren tot een matrix van \bar{z} -waarden.

Door voor de transformatie een orthogonale transformatie te kiezen, wordt aan de eis voldaan dat de kwadraten van de Z^* -waarden X^2 - verdeeld en onafhankelijk zijn en verder dat ze optellen tot de totale Chi-kwadraat, zodat kan worden gesproken van een decompositie van de totale Chi-kwadraat.

Deze analyse is generaliseerbaar naar kruistabellen met meer dan twee variabelen. Voor deze analyse is een PL 1-programma 'CHIDECO' geschreven.

Aldus zijn per enquête en per overeenkomstige enquêteperiode de volgende analyses uitgevoerd:

- 1e. leeftijd x bouwjaar auto x type dag x bebouwing x gebruik
- 2e. ritlengte - geslacht x bouwjaar auto x bebouwing x gebruik
- 3e. type gordel x geslacht - bebouwing x gebruik
- 4e. ritlengte x type gordel x bouwjaar auto x bebouwing x gebruik
- 5e. eigenaar auto x bouwjaar auto x type dag x bebouwing x gebruik
- 6e. rayon x type dag x inzittenden x gebruik

Van de analyse welke zijn uitgevoerd over de tabellen A1 t/m A12 staan de resultaten, de verkregen X^2 -waarden, vermeld in de tabellen A1.2 t/m A12.1. Indien combinaties van variabelen reeds in een der voorgaande tabellen zijn voorgekomen zijn de bijbehorende X^2 -waarden hiervan niet meer vermeld maar samengevoegd tot een rest-groep. Verder wordt met een verschil steeds een significant verschil bedoeld.

De X^2 -waarden waarbij significantie optreedt zijn:

Aantal vrijheidsgraden df	X^2 -waarden behorende bij over- schrijdingskans P		
	0,05	0,01	0,001
1	3,84	6,64	10,83
2	5,99	9,21	13,82
3	7,82	11,34	16,27
4	9,49	13,28	18,47
5	11,07	15,09	20,52
6	12,59	16,81	22,46

In sommige gevallen leek het wenselijk bij een samenhang tussen twee variabelen (A en B) de invloed hierop van een derde variabele (C) na te gaan. Met behulp van het programma 'GMAN3' kan dan een vergelijking worden gemaakt tussen de Chi-kwadraat waarden voor AxB/C , ofwel AxB gegeven het niveau C (vgl. Goodman 1973).

Opmerking 1: Bij de analyses zijn ten aanzien van het gebruik de volgende verdelingen gemaakt:

- a) gordel aanwezig en gebruikt versus gordel aanwezig niet gebruikt;
- b) gordel gebruikt versus overige geënquêteerden, ongeacht wel of geen gordel aanwezig.

In de tabellen A1 t/m A12 staan steeds in de eerste kolom de waarden vermeld behorende bij de verdeling a, in de tweede kolom de waarden behorende bij de verdeling b.

Deze b-verdeling geeft tevens aan hoe de variabelen onderling samenhangen, afgezien van het gordelgebruik.

Opmerking 2: Ten aanzien van het bouwjaar van de auto is scheiding gemaakt tussen de auto's met verplichte gordel-aanwezigheid en de overige auto's.

Voor de enquêtes van 1971 lag de scheiding dus tussen bouwjaar 1971 en de overige bouwjaren, voor 1972 tussen de bouwjaren 1971/1972 en de overige bouwjaren.

Speciaal t.a.v. de tabellen 1 t/m 19 nog het volgende.

Het zal duidelijk zijn dat de uitkomsten betrekking hebbend op een steekproef als zodanig met een bepaalde mate van waarschijnlijkheid moeten worden geïnterpreteerd.

Op grond daarvan kunnen marges worden berekend welke aangeven tussen welke grenzen de bijbehorende percentages, met een waarschijnlijkheid van 95% liggen.

In formule:

$$\text{marge} = 2\sqrt{\frac{p \cdot q}{n}}$$

Waarin: p = steekproefpercentage van de betreffende variabele.

$q = 1 - p$

n = steekproefgrootte

Om de tabellen zo handzaam mogelijk te houden zijn in de tabellen de marges niet gegeven.

Om de lezer toch de mogelijkheid te bieden de betreffende marges te kunnen vinden is bijlage 4 toegevoegd met behulp waarvan zij kunnen worden opgezocht.

Tot slot, bij vergelijking van de tabellen 1 t/m 19 met de overige tabellen zullen verschillen in aantallen optreden welke worden veroorzaakt door het onbekend zijn naar een of meerdere variabelen van een aantal geënquêteerden hetgeen door de multidimensionaliteit nog culmineert.

Literatuur

L.A. Goodman: The Multivariate Analysis of qualitative data. JASA, Vol. 65, blz. 329 vv.

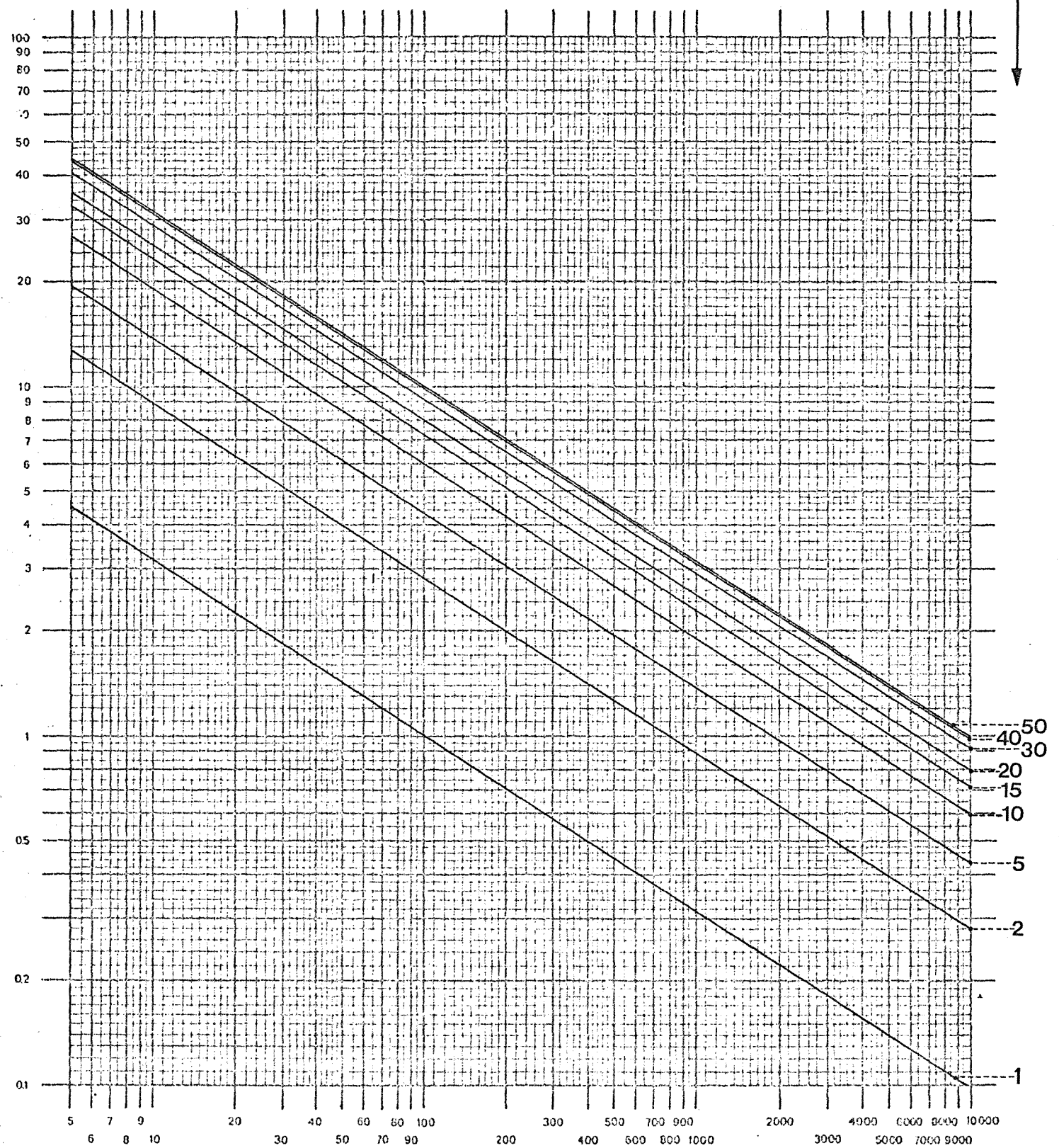
H.O. Lancaster: The Chisquared distribution, Chap. VI, Wiley, New York, 1969.

S. Oppe: Analyse van kruistabellen, 1972, interne memo SWOV.

Figure V.1

afname in procenten

Steekproef-
uitkomst in %



Steekproefgrootte N

Tabel A 1. ===== Frequentieverdeling t.b.v. analyse over leeftijd, bouwjaar auto, type dag, bebouwing, periode en gebruik (juli 1971/1972/1973).

				gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	1	8	8
			25-34	1	23	23
			35-44	0	18	18
			≥ 45	3	38	39
	overige bouwj.	18-24	5	39	207	
		25-34	19	89	350	
		35-44	14	64	278	
		≥ 45	18	159	623	
weekendd.	bouwjaar 1971	18-24	0	6	6	
		25-34	1	11	11	
		35-44	2	9	9	
		≥ 45	1	14	14	
overige bouwj.	18-24	1	21	143		
	25-34	6	37	166		
	35-44	4	29	121		
	≥ 45	8	70	236		
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	7	49	51
			25-34	25	124	129
			35-44	29	85	88
			≥ 45	10	114	119
	overige bouwj.	18-24	26	128	942	
		25-34	96	297	1593	
		35-44	75	224	1109	
		≥ 45	81	322	1346	
	weekendd.	bouwjaar 1971	18-24	1	25	26
			25-34	10	51	52
			35-44	7	43	46
			≥ 45	3	46	47
overige bouwj.	18-24	13	64	556		
	25-34	45	137	759		
	35-44	47	99	569		
	≥ 45	38	143	631		

Tabel A 1. Vervolg

				gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	4	34	35
			25-34	26	104	108
			35-44	7	59	59
			≥ 45	15	114	122
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	9	37	153
			25-34	15	94	255
			35-44	9	61	173
			≥ 45	15	145	391
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	2	15	16
			25-34	4	28	28
			35-44	3	24	27
			≥ 45	7	44	46
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	5	19	86
			25-34	11	46	131
			35-44	5	29	83
			≥ 45	4	43	157
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	39	169	188
			25-34	163	468	493
			35-44	91	307	322
			≥ 45	72	362	373
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	34	151	871
			25-34	119	305	1316
			35-44	75	227	886
			≥ 45	85	283	1017
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	15	89	100
			25-34	67	196	214
			35-44	41	124	136
			≥ 45	44	150	160
	weekendd.	overige bouwj.	18-34	18	86	498
			25-34	57	147	718
			35-44	47	95	442
			≥ 45	39	145	539

Tabel A 1. Vervolg

				gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers	
				gebruikt	niet gebruikt		
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	12	55	58
			1972	25-34	38	210	218
			1973	35-44	25	118	121
				≥ 45	33	278	282
		overige bouwj.	18-24	9	53	198	
		25-34	19	86	260		
		35-44	7	67	182		
		≥ 45	21	154	413		
	weekendd.	bouwjaar	1971	18-24	3	30	34
			1972	25-34	16	78	80
1973			35-44	15	39	40	
			≥ 45	21	104	106	
overige bouwj.		18-24	5	29	106		
	25-34	8	48	138			
	35-44	1	35	86			
	≥ 45	10	40	135			
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	77	254	272
			1972	25-34	342	691	729
			1973	35-44	221	511	531
				≥ 45	209	614	632
		overige bouwj.	18-24	46	146	725	
		25-34	109	276	1086		
		35-44	95	180	764		
		≥ 45	123	251	874		
	weekendd.	bouwjaar	1971	18-24	43	113	126
			1972	25-34	142	334	352
1973			35-44	97	203	211	
			≥ 45	119	256	266	
overige bouwj.		18-24	32	103	434		
	25-34	69	136	592			
	35-44	39	79	363			
	≥ 45	65	116	385			

Tabel A1.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over leeftijd (1), bouwjaar auto (2), type dag (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), juliperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2	60,87	289,10	3
3	15,15	55,00	3
4	156,10	442,23	3
5	25,54	36,86	6
6	75,82	179,16	3
2.3	9,43	31,94	1
4	48,69	12,62	1
5	1792,02	3780,61	2
6	0,40	1841,57	1
3.4	9,52	19,70	1
5	0,31	3,12	2
6	4,61	0,06	1
4.5	14,26	54,62	2
6	229,69	163,27	1
5.6	96,55	695,91	2
1.2.3	5,39	8,23	3
4	0,36	3,90	3
5	28,11	85,30	6
6	2,83	71,82	3
3.4	6,32	16,31	3
5	4,21	10,50	6
6	7,96	12,42	3
4.5	2,80	9,25	6
6	16,03	34,58	3
5.6	7,62	14,09	6
2.3.4	0,38	0,14	1
5	0,66	6,06	2
6	0,03	0,02	1
4.5	4,91	2,23	2
6	3,84	81,27	1
5.6	4,03	389,82	2

Tabel A1.1.vervolg

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
3.4.5	1,23	0,51	2
6	0,12	0,57	1
5.6	1,24	1,82	2
4.5.6	14,69	45,70	2
1.2.3.4	5,45	4,85	3
5	2,31	7,50	6
6	3,45	12,49	3
4.5	32,19	60,26	6
6	5,65	23,70	3
5.6	21,02	68,29	6
3.4.5	1,42	4,22	6
6	1,81	2,09	3
5.6	4,16	7,44	6
4.5.6	2,05	4,51	6
2.3.4.5	0,76	2,56	2
6	0,95	0,58	1
5.6	1,11	0,38	2
2.4.5.6	26,33	71,67	2
3.4.5.6	0,62	0,15	2
1.2.3.4.5.	4,92	2,97	6
6	4,53	3,74	3
5.6	6,44	9,99	6
4.5.6	9,41	10,67	6
3.4.5.6	2,19	2,41	6
2.3.4.5.6	2,24	2,42	2
1.2.3.4.5.6	3,10	5,80	6
totaal	2793,83	8709,00	182

Tabel A 2. Frequentietabel t.b.v. analyse over leeftijd, bouwjaar auto, type dag, bebouwing, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973.

				gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	2	15	15
			25-34	4	25	26
			35-44	4	23	27
			≥ 45	3	57	58
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	3	29	160
			25-34	6	67	241
			35-44	12	73	249
			≥ 45	13	137	477
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	0	9	9
			25-34	1	26	26
			35-44	3	12	12
			≥ 45	1	29	31
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	3	21	115
			25-34	1	47	149
			35-44	8	38	157
			≥ 45	7	75	236
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	11	61	67
			25-34	62	192	202
			35-44	32	136	144
			≥ 45	35	152	160
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	34	106	695
			25-34	122	306	1252
			35-44	96	237	858
			≥ 45	101	340	1175
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	18-24	10	44	47
			25-34	22	108	110
			35-44	16	68	72
			≥ 45	20	85	86
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	8	77	507
			25-34	52	176	762
			35-44	36	97	458
			≥ 45	50	131	595

Tabel A 2. Vervolg

				gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	5	27	27
			25-34	19	117	126
			35-44	8	92	95
			≥ 45	17	156	159
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	4	27	102
			25-34	15	70	204
			35-44	9	68	181
			≥ 45	22	146	382
werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	0	18	18	
		25-34	7	60	62	
		35-44	3	40	40	
		≥ 45	13	60	62	
weekendd.	overige bouwj.	18-24	4	20	76	
		25-34	3	34	119	
		35-44	7	24	82	
		≥ 45	6	54	175	
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	36	153	167
			25-34	185	545	578
			35-44	128	338	354
			≥ 45	115	437	453
	weekendd.	overige bouwj.	18-24	17	108	610
			25-34	104	276	1102
			35-44	82	199	672
			≥ 45	88	258	865
	werkd.	bouwjaar 71/72	18-24	16	88	94
			25-34	89	281	303
			35-44	69	154	162
			≥ 45	56	207	214
weekendd.	overige bouwj.	18-24	14	87	454	
		25-34	62	174	749	
		35-44	40	110	463	
		≥ 45	52	147	532	

Tabel A 2. Vervolg

				gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers	
				gebruikt	niet gebruikt		
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	5	49	54
			1972	25-34	39	167	171
			1973	35-44	30	126	128
				≥ 45	30	271	280
	weekendd.	overige bouwj.	1971	18-24	3	42	130
			1972	25-34	12	88	230
			1973	35-44	6	45	121
				≥ 45	17	121	315
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	4	20	20
			1972	25-34	16	82	82
			1973	35-44	11	40	41
				≥ 45	20	101	103
	weekendd.	overige bouwj.	1971	18-24	4	27	72
			1972	25-34	4	32	108
			1973	35-44	4	28	59
				≥ 45	6	50	132
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	62	221	242
			1972	25-34	405	722	754
			1973	35-44	262	506	517
				≥ 45	233	676	707
	weekendd.	overige bouwj.	1971	18-24	49	130	554
			1972	25-34	102	223	826
			1973	35-44	81	124	438
				≥ 45	86	219	666
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	18-24	37	122	138
			1972	25-34	173	288	295
			1973	35-44	96	187	198
				≥ 45	118	287	291
	weekendd.	overige bouwj.	1971	18-24	27	61	311
			1972	25-34	55	140	502
			1973	35-44	49	92	324
				≥ 45	53	111	376

Tabel A2.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over leeftijd (1), bouwjaar auto (2), type dag (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), oktoberperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2	63,86	352,31	3
3	27,40	54,75	3
4	183,20	413,73	3
5	10,36	43,82	6
6	105,92	240,52	3
2.3	19,70	106,04	1
4	40,79	25,76	1
5	1550,65	3124,32	2
6	2,99	1697,50	1
3.4	2,09	14,11	1
5	14,19	40,74	2
6	0,24	16,87	1
4.5	0,25	13,61	2
6	327,09	278,67	1
5.6	99,75	565,56	2
1.2.3	4,60	9,88	3
4	3,71	9,77	3
5	29,94	62,02	6
6	7,75	75,97	3
3.4	2,78	6,25	3
5	4,10	7,17	6
6	11,89	15,59	3
4.5	5,78	22,68	6
6	12,27	37,82	3
5.6	8,93	25,22	6
2.3.4	0,87	3,88	1
5	14,10	34,42	2
6	0,62	0,01	1
4.5	0,13	3,62	2
6	4,92	82,47	1
5.6	9,48	239,97	2

Tabel A2.1. vervolg

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
3.4.5	12,25	11,87	2
6	0,59	5,21	1
5.6	5,55	0,96	2
4.5.6	8,69	34,33	2
1.2.3.4	7,19	3,94	3
5	19,40	28,51	6
6	0,61	6,10	3
4.5	22,85	41,54	6
6	3,14	21,92	3
5.6	30,11	112,69	6
3.4.5	1,65	4,29	6
6	1,97	1,81	3
5.6	7,35	9,01	6
4.5.6	8,64	9,86	6
2.3.4.5	8,91	1,70	2
6	0,18	0,50	1
5.6	0,50	7,01	2
2.4.5.6	38,22	74,38	2
3.4.5.6	0,85	1,19	2
1.2.3.4.5	3,79	4,74	6
6	3,32	2,66	3
5.6	7,24	13,29	6
4.5.6	11,04	17,13	6
3.4.5.6	1,96	0,69	6
2.3.4.5.6	0,57	3,11	2
1.2.3.4.5.6	4,06	2,74	6
totaal	2780,98	8046,24	182

Tabel A 3. Frequentietabel t.b.v. analyse over ritlengte, geslacht, bouwjaar auto, bebouwing en gebruik, juli 1971/1972/1973.

		ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwj. 1971	man { <10 10-50 >50	5	84	85
			2	14	14
			1	10	10
	vrouw { <10 10-50 >50	1	11	11	
		0	6	6	
		0	2	2	
overige bouwj.	man { <10 10-50 >50	50	363	1495	
		9	55	222	
		8	27	134	
	vrouw { <10 10-50 >50	7	61	243	
		1	6	27	
		0	4	8	
Buiten b.k.	bouwj. 1971	man { <20 10-50 >50	21	189	199
			28	165	171
			32	126	130
	vrouw { <10 10-50 >50	1	29	29	
		6	18	18	
		3	10	11	
overige bouwj.	man { <10 10-50 >50	82	493	2604	
		139	432	2299	
		152	324	1857	
	vrouw { <10 10-50 >50	18	88	364	
		19	45	229	
		10	28	141	

Tabel A 3. Vervolg

			ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	44	339	356
			10-50	8	26	27
			>50	7	11	12
	overige bouwj.	vrouw	<10	7	45	45
			10-50	2	4	4
			>50	0	2	2
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	52	383	1143
			10-50	6	25	82
			>50	5	10	32
	overige bouwj.	vrouw	<10	8	53	160
			10-50	2	2	10
			>50	0	0	1
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	118	657	701
			10-50	203	592	623
			>50	157	383	414
	overige bouwj.	vrouw	<10	14	103	108
			10-50	30	89	96
			>50	15	34	36
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	102	526	2204
			10-50	176	462	2016
			>50	133	295	1375
	overige bouwj.	vrouw	<10	19	79	340
			10-50	28	46	227
			>50	15	32	131

Tabel A 3. Vervolg

			ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
				gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971 1972 1973	man	<10	97	677	694
			10-50	24	70	76
			>50	28	42	44
		vrouw	<10	14	112	114
			10-50	-	6	6
			>50	1	3	3
	overige bouwj.	man	<10	46	392	1141
			10-50	13	42	134
		vrouw	>50	11	15	54
			<10	10	58	172
Buiten b.k.	bouwjaar	man	10-50	-	4	14
			>50	1	2	4
			<10	277	1007	1053
		vrouw	10-50	48	994	1043
			>50	350	574	598
			<10	37	173	191
	overige bouwj.	man	10-50	58	160	165
			>50	44	63	64
		vrouw	<10	122	431	1795
			10-50	210	437	1746
overige bouwj.	man	>50	147	254	1038	
		<10	26	85	294	
	vrouw	10-50	51	51	238	
>50		23	25	100		

Tabel A3.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over ritlengte (1), geslacht (2), bouwjaar auto (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), juliperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2.	47,30	125,46	2
3	16,59	28,53	2
4	2550,22	4938,47	2
5	21,76	61,93	4
6	535,07	503,92	2
2.3	0,00	5,62	1
4	0,40	6,96	1
5	5,81	25,38	2
6	0,00	1,95	1
1.2.3	4,19	4,29	2
4	2,88	3,85	2
5	4,39	5,80	4
6	3,53	5,47	2
3.4	21,56	5,91	2
5	4,41	8,48	4
6	0,68	208,77	4
45	10,41	22,27	4
6	28,77	12,11	2
56	9,92	86,83	4
2.3.4	0,00	2,17	1
5	0,81	0,71	2
6	9,86	10,99	1
45	3,01	11,22	2
6	0,81	2,98	1
5.6	0,45	0,02	2
1.2.3.4	0,30	0,40	2
5	16,15	23,86	4
6	6,54	2,08	2
45	4,41	6,46	4
6	1,28	1,56	2
5.6	2,13	0,70	4

Tabel A3.1. vervolg

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
3.4.5	300,97	550,15	4
6	1,32	159,98	2
5.6	69,29	182,96	4
4.5.6	0,89	35,49	4
2.3.4.5	0,68	1,23	2
6	0,90	0,74	1
5.6	6,36	5,75	2
2.4.5.6	1,18	1,67	2
1.2.3.4.5	1,14	3,58	4
6	1,24	0,74	2
5.6	2,00	3,91	4
4.5.6	0,55	1,85	4
3.4.5.6	2,03	18,24	4
2.3.4.5.6	0,01	0,38	2
1.2.3.4.5.6	4,11	1,62	4
rest	2240,97	7137,53	
totaal	5947,28	14230,97	135

Tabel A 4. Frequentietabel t.b.v. analyse over ritlengte, geslacht, bouwjaar auto, bebouwing, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973.

				ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
					gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971	man	<10	9	145	152	
			10-50	5	18	18	
			>50	1	8	8	
	overige bouwj.	vrouw	<10	3	17	19	
			10-50	0	5	5	
			>50	0	2	2	
Buiten b.k.	bouwjaar 1971	man	<10	36	370	1337	
			10-50	2	27	111	
			>50	5	18	65	
	overige bouwj.	vrouw	<10	10	68	251	
			10-50	0	2	16	
			>50	0	2	7	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971	man	<10	68	337	356	
			10-50	75	264	273	
			>50	47	141	153	
	overige bouwj.	vrouw	<10	9	59	60	
			10-50	7	27	28	
			>50	2	17	17	
Buiten b.k.	bouwjaar 1971	man	<10	116	638	2688	
			10-50	198	429	1862	
			>50	133	242	987	
	overige bouwj.	vrouw	<10	20	91	426	
			10-50	20	54	247	
			>50	12	21	100	

Tabel A 4. Vervolg

				ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers
					gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	48	456	470	
			10-50	8	37	39	
			>50	5	14	15	
	overige bouwj.	vrouw	<10	12	55	57	
			10-50	1	7	7	
			>50	0	1	1	
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	51	359	1065	
			10-50	11	19	67	
			>50	2	9	25	
	overige bouwj.	vrouw	<10	5	54	158	
			10-50	1	3	6	
			>50	0	0	1	
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	184	801	850	
			10-50	261	742	779	
			>50	162	340	355	
	overige bouwj.	vrouw	<10	30	166	175	
			10-50	35	114	124	
			>50	21	44	47	
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	man	<10	126	533	2177	
			10-50	167	450	1752	
			>50	107	188	762	
	overige bouwj.	vrouw	<10	24	107	425	
			10-50	27	62	258	
			>50	7	21	75	

Tabel A.4. Vervolg

				ritlengte	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
					gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar	1971	man	<10	109	650	667
				10-50	23	73	76
				>50	14	40	42
		1972	vrouw	<10	10	84	86
				10-50	1	11	11
				>50	0	1	1
	overige bouwj.	man	<10	35	336	881	
			10-50	9	35	113	
			>50	3	19	49	
		vrouw	<10	10	46	120	
			10-50	0	1	11	
			>50	0	0	3	
Buiten b.k.	bouwjaar	1971	man	<10	326	1119	1178
				10-50	607	996	1034
				>50	300	452	479
		1972	vrouw	<10	48	237	241
				10-50	81	172	176
				>50	30	46	47
	overige bouwj.	man	<10	139	435	1602	
			10-50	197	383	1357	
			>50	85	142	512	
		vrouw	<10	28	77	298	
			10-50	39	56	198	
			>50	14	13	52	

Tabel A4.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over ritlengte (1), geslacht (2), bouwjaar auto (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), oktoberperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2	53,22	102,10	2
3	38,08	128,00	2
4	2271,35	3785,72	2
5	38,16	86,55	4
6	565,35	677,71	2
2.3	0,45	0,02	1
4	4,11	1,40	1
5	6,67	4,40	2
6	4,51	4,84	1
1.2.3	0,54	1,18	2
4	8,32	10,63	2
5	2,99	2,47	4
6	1,05	1,41	2
3.4	17,21	0,99	2
5	9,29	16,42	4
6	0,77	172,27	2
4.5	7,72	7,33	4
6	24,59	8,41	2
5.6	16,45	67,26	4
2.3.4	3,74	6,02	1
5	0,74	0,50	2
6	5,73	10,00	1
4.5	14,92	29,78	2
6	3,21	1,22	1
5.6	0,05	0,07	2
1.2.3.4	5,66	4,86	2
5	10,78	16,72	4
6	0,52	6,71	2
4.5	1,83	5,92	2
6	2,40	0,98	2

Tabel A4.1. vervolg

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
4.5	2,16	0,39	4
3.4.5	244,41	431,31	4
6	6,28	165,18	2
5.6	119,98	275,88	4
4.5.6	12,83	61,70	4
2.3.4.5	2,44	1,24	2
6	1,21	1,74	1
5.6	8,96	14,03	2
2,4.5.6	0,11	0,50	2
1.2.3.4.5	2,77	2,14	4
6	0,51	0,08	2
5.6	2,67	1,98	4
4.5.6	0,26	0,59	4
3.4.5.6	1,89	34,21	4
2.3.4.5.6	1,05	1,51	2
1.2.3.4.5.6	4,79	5,44	4
rest	2087,48	6155,52	
totaal	5620,21	12315,33	135

Tabel A 5. Frequentietabel t.b.v. analyse over eigenaar, bouwjaar auto, type dag, bebouwing, periode en gebruik, juli 1971/1972/1973.

		eigenaar	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	werkd.	{ bouwjaar 1971 { wel niet	4	77	77
			1	10	11
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	50	311	1314
			6	47	153
Buiten b.k.	werkd.	{ bouwjaar 1971 { wel niet	3	33	33
			1	7	7
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	14	140	602
			5	19	68
Binnen b.k.	werkd.	{ bouwjaar 1971 { wel niet	57	297	310
			14	77	79
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	248	775	4259
			30	197	746
Buiten b.k.	werkd.	{ bouwjaar 71/72 { wel niet	19	147	152
			2	18	19
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	124	370	2206
			19	75	314
Binnen b.k.	werkd.	{ bouwjaar 71/72 { wel niet	50	265	277
			2	48	49
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	41	303	880
			7	36	98
Buiten b.k.	werkd.	{ bouwjaar 71/72 { wel niet	13	105	111
			3	9	9
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	21	129	425
			4	9	39
Binnen b.k.	werkd.	{ bouwjaar 71/72 { wel niet	290	1040	1085
			80	270	295
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	265	788	3462
			49	181	647
Buiten b.k.	werkd.	{ bouwjaar 71/72 { wel niet	141	454	495
			28	107	117
	weekendd.	{ overige bouwj. { wel niet	142	413	1945
			20	65	263

Tabel A.5. vervolg

				eigenaar	gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers	
					gebruikt	niet gebruikt		
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	wel	92	563	576	
			1972	niet	17	100	105	
		overige bouwj.	1973	wel	53	315	937	
					niet	4	48	120
	weekendd.	bouwjaar	1971	wel	52	226	232	
			1972	niet	3	26	29	
overige bouwj.		1973	wel	19	134	425		
				niet	5	18	40	
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	wel	660	1582	1660	
			1972	niet	189	490	506	
		overige bouwj.	1973	wel	325	713	2961	
					niet	48	141	492
	weekendd.	bouwjaar	1971	wel	347	745	788	
			1972	niet	54	164	170	
overige bouwj.		1973	wel	168	378	1551		
				niet	38	57	225	

Tabel A5.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over eigenaar (1), bouwjaar auto (2), type dag (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), juliperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2.	43,25	190,00	1
3	33,26	53,32	1
4	74,25	99,74	1
5	3,85	27,25	2
6	3,13	8,41	1
1.2.3.	5,80	13,37	1
4	1,06	8,84	1
5	4,65	36,03	2
6	0,60	4,10	1
3.4	2,98	3,96	1
5	1,03	2,43	2
6	0,57	0,05	1
4.5	1,21	1,81	2
6	8,09	0,37	1
5.6	2,35	2,43	2
1.2.3.4	0,02	0,12	1
5	12,16	26,14	2
6	8,27	26,63	1
4.5	12,48	23,56	2
6	4,66	15,34	1
5.6	6,53	3,98	2
3.4.5	1,21	1,50	2
6	1,47	1,97	1
5.6	2,27	4,08	2
4.5.6	2,37	5,62	2
1.2.3.4.5	0,14	1,24	2
6	0,29	3,33	1
5.6	2,94	20,58	2
4.5.6	3,94	1,91	2
3.4.5.6	0,88	0,68	2
1.2.3.4.5.6	1,54	2,62	2
rest	2285,87	7232,75	41
totaal	2533,12	7824,16	88

Tabel A 6. Frequentietabel t.b.v. analyse over eigenaar, bouwjaar auto, type dag, bebouwing, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973.

		eigenaar	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers	
			gebruikt	niet gebruikt		
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	{ wel niet	12 1	101 20	108 22
		overige bouwj.	{ wel niet	30 4	251 56	999 141
	weekendd.	bouwjaar 1971	{ wel niet	5 0	71 5	74 5
		overige bouwj.	{ wel niet	18 1	171 12	618 43
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 1971	{ wel niet	96 45	413 130	439 137
		overige bouwj.	{ wel niet	290 63	748 246	3274 733
	weekendd.	bouwjaar 1971	{ wel niet	62 6	271 35	277 39
		overige bouwj.	{ wel niet	126 21	413 70	2067 267
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	{ wel niet	39 11	330 64	339 70
		overige bouwj.	{ wel niet	48 3	268 44	779 93
	weekendd.	bouwjaar 71/72	{ wel niet	23 1	151 28	155 28
		overige bouwj.	{ wel niet	17 3	117 16	412 43
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar 71/72	{ wel niet	357 109	1134 342	1201 355
		overige bouwj.	{ wel niet	239 52	665 177	2706 550
	weekendd.	bouwjaar 71/72	{ wel niet	193 37	616 116	656 120
		overige bouwj.	{ wel niet	156 12	458 61	1959 246

Tabel A.6. vervolg

			eigenaar	gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers	
				gebruikt	niet gebruikt		
Binnen b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	{wel	86	515	532
			1972	{niet	19	102	106
		1973	{wel	33	251	717	
	weekendd.	overige bouwj.	1971	{niet	6	48	90
			1972	{wel	47	220	222
		1973	{niet	4	23	24	
Buiten b.k.	werkd.	bouwjaar	1971	{wel	710	1626	1701
			1972	{niet	258	508	528
		1973	{wel	282	587	2147	
	weekendd.	overige bouwj.	1971	{niet	37	116	356
			1972	{wel	379	765	797
		1973	{niet	45	120	127	
overige bouwj.	1971	{wel	169	362	1368		
	1972	{niet	15	43	150		

Tabel A6.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over eigenaar (1), bouwjaar auto (2), type dag (3), bebouwing (4), periode (5) en gebruik (6), oktoberperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2	38,96	209,16	1
3	211,21	279,87	1
4	51,32	100,03	1
5	1,25	1,33	2
6	0,19	22,10	1
1.2.3	1,44	21,59	1
4	0,97	1,13	1
5	14,43	39,68	2
6	13,12	21,91	1
3.4	5,09	9,16	1
5	5,91	3,83	2
6	1,61	9,69	1
4.5	2,05	3,04	2
6	2,89	0,07	1
5.6	1,07	3,61	2
1.2.3.4	2,81	2,40	1
5	25,24	58,93	2
6	9,63	64,90	1
4.5	13,93	19,83	2
6	4,30	19,99	1
5,6	1,13	14,81	2
3.4.5	4,60	3,92	2
6	4,28	5,14	1
5.6	8,03	20,73	2
4.5.6	0,11	0,73	2
1.2.3.4.5	5,61	4,40	2
6	0,42	3,57	1
5.6	4,01	26,61	2
4.5.6	1,19	3,90	2
3.4.5.6	2,39	3,09	2
1.2.3.4.5.6	1,69	7,48	2
rest	2168,74	6423,98	41
totaal	2609,62	7410,61	88

Tabel A 7. Frequentietabel t.b.v. analyse over rayon, type dag, inzittenden, periode en gebruik, juli 1971/1972/1973.

		rayon	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
bestuurders	werkdagen	N	46	184	705
		O	35	286	1158
		Z	113	333	1503
		W	161	607	2239
	weekenddagen	N	27	78	361
		O	13	102	461
		Z	44	168	683
		W	87	292	1277
<u>juli 1971</u>					
passagiers	werkdagen	N	31	79	383
		O	21	97	408
		Z	65	247	1107
		W	80	213	744
	weekenddagen	N	16	59	277
		O	8	56	303
		Z	39	126	582
		W	75	203	973
bestuurders	werkdagen	N	81	263	626
		O	119	497	1230
		Z	153	618	1585
		W	356	987	2289
	weekenddagen	N	51	131	396
		O	64	241	660
		Z	100	316	811
		W	136	406	1125
<u>juli 1972</u>					
passagiers	werkdagen	N	32	119	238
		O	45	203	536
		Z	95	321	796
		W	147	448	1040
	weekenddagen	N	41	94	187
		O	40	171	461
		Z	87	247	519
		W	114	296	761

Tabel A 7. vervolg

		rayon	gordel aanwezig		alle niet gordel- gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
bestuurders	werkdagen	N	104	306	590
		O	193	756	1421
		Z	351	758	1572
		W	600	1162	2153
	weekenddagen	N	68	170	355
		O	114	301	590
		Z	162	322	685
		W	276	572	1153
passagiers	werkdagen	N	51	139	210
		O	114	364	756
		Z	234	435	853
		W	281	552	1043
	weekenddagen	N	60	125	186
		O	98	215	419
		Z	130	228	431
		W	227	399	764

juli 1973

Tabel A7.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over rayon (1), type dag (2), inzittenden (3), periode (4) en gebruik (5), juliperioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënqueteerden	df
1.2	17,86	106,76	3
3	39,45	83,13	3
4	83,36	204,25	6
5	106,43	126,77	3
2.3	203,28	350,44	1
3.4	4,79	14,58	2
3.5	12,04	17,51	1
1.2.3	13,76	51,99	3
1.2.4	51,98	112,38	6
1.2.5	7,28	19,87	3
1.3.4	13,28	107,35	6
5	1,01	1,57	3
1.4.5	18,76	33,95	6
2.3.4	3,30	16,51	2
2.3.5	1,45	3,47	1
3.4.5	3,10	8,01	2
1.2.3.4	6,80	23,49	6
5	4,43	4,43	3
1.2.4.5	8,66	16,16	6
1.3.4.5	10,91	29,07	6
2.3.4.5	3,56	27,87	2
1.2.3.4.5	6,94	12,64	6
rest	194,95	1179,36	7
totaal	817,38	2551,56	87

Tabel A 8. Frequentietabel t.b.v. analyse over rayon, type dag, inzittenden, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973.

		rayon	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
bestuurders	werkdagen	N	54	190	498
		O	112	398	1209
		Z	102	319	1002
		W	252	667	2000
	weekenddagen	N	31	91	296
		O	38	169	612
		Z	40	152	558
		W	108	388	1221
<u>oktober 1971</u>					
passagiers	werkdagen	N	19	56	131
		O	21	107	327
		Z	31	89	297
		W	58	145	517
	weekenddagen	N	24	65	152
		O	24	126	411
		Z	20	90	313
		W	92	221	736
bestuurders	werkdagen	N	79	271	582
		O	158	604	1289
		Z	149	489	1036
		W	406	1028	2097
	weekenddagen	N	47	139	346
		O	69	308	741
		Z	80	239	598
		W	213	590	1383
<u>oktober 1972</u>					
passagiers	werkdagen	N	26	91	201
		O	36	166	342
		Z	54	169	320
		W	101	344	743
	weekenddagen	N	36	96	246
		O	51	212	506
		Z	70	187	391
		W	158	436	984

Tabel A 8. vervolg

		rayon	gordel aanwezig		alle niet gordel-gebruikers
			gebruikt	niet gebruikt	
bestuurders	werkdagen	N	150	300	524
		O	196	673	1129
		Z	304	713	1280
		W	679	1225	1984
	weekenddagen	N	77	173	337
		O	93	265	473
		Z	155	314	624
		W	296	557	1058
passagiers	werkdagen	N	37	96	170
		O	57	168	252
		Z	88	299	471
		W	181	397	702
	weekenddagen	N	68	105	212
		O	64	134	265
		Z	132	237	391
		W	211	400	741

oktober 1973

Tabel A8.1. X^2 -waarden verkregen uit analyse over rayon (1), type dag (2), inzittenden (3), periode (4) en gebruik (5), oktober-perioden.

bron	gordelaanwezig	alle geënquêteerden	df
1.2	21,42	37,91	3
3	26,74	26,45	3
4	111,41	226,12	6
5	105,21	135,36	3
2.3	770,04	1245,87	1
3.4	18,57	34,89	2
5	0,14	0,04	1
1.2.3	2,32	12,18	3
4	14,88	16,37	6
5	8,10	10,52	3
1.3,4	13,13	19,39	6
5	2,76	9,05	3
1.4.5	2,57	14,13	6
2.3.4	2,95	2,68	2
5	12,82	18,64	1
3.4.5	1,22	1,41	2
1.2.3.4	11,59	11,32	6
5	7,83	15,69	3
1.2.4.5	6,83	10,53	6
1.3.4.5	11,38	11,92	6
2.3.4.5	12,73	43,27	2
1.2.3.4.5	6,94	7,64	6
rest	173,56	807,83	7
totaal	1345,14	2719,21	87

Tabel A 9. Frequentietabel t.b.v. analyse over ritlengte, type gordel, bouwjaar auto, bebouwing, periode en gebruik, juli 1971/1972/1973.

		ritlengte	gordel aanwezig		
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971	driep.	<10	1	27
			10-50	0	5
			>50	1	2
		diag.	<10	1	19
			10-50	0	2
			>50	0	0
	heup	<10	4	49	
		10-50	2	13	
		>50	0	10	
	overige bouwj.	driep.	<10	18	125
			10-50	1	20
			>50	4	6
diag.		<10	16	136	
		10-50	1	24	
		>50	2	12	
heup	<10	23	163		
	10-50	8	17		
	>50	2	13		
Buiten b.k.	bouwjaar 1971	driep.	<10	4	40
			10-50	11	42
			>50	13	37
		diag.	<10	3	65
			10-50	5	46
			>50	6	30
	heup	<10	15	113	
		10-50	18	95	
		>50	16	69	
	overige bouwj.	driep.	<10	47	167
			10-50	62	144
			>50	69	109
diag.		<10	27	257	
		10-50	47	201	
		>50	36	144	
heup	<10	26	157		
	10-50	49	132		
	>50	57	99		

Tabel A 9. Vervolg

		ritlengte	gordel aanwezig		
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	driep.	<10	15	90
			10-50	4	5
			>50	2	5
		diag.	<10	3	56
			10-50	0	4
			>50	1	1
	heup	<10	33	238	
		10-50	6	21	
		>50	4	7	
	overige bouwj.	driep.	<10	21	123
			10-50	2	12
			>50	4	4
diag.		<10	11	125	
		10-50	2	7	
		>50	0	4	
heup	<10	28	188		
	10-50	4	8		
	>50	1	2		
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	driep.	<10	44	196
			10-50	85	186
			>50	65	96
		diag.	<10	7	162
			10-50	26	142
			>50	21	97
	heup	<10	81	402	
		10-50	122	353	
		>50	86	224	
	overige bouwj.	driep.	<10	43	166
			10-50	80	145
			>50	65	97
diag.		<10	34	254	
		10-50	47	198	
		>50	43	124	
heup	<10	44	185		
	10-50	77	165		
	>50	40	106		

Tabel A.9. Vervolg

				ritlengte	gordel aanwezig	
					gebruikt	niet gebruikt
Binnen b.k.	bouwjaar 1971 1972 1973	driep.	<10	55	310	
			10-50	11	19	
			>50	12	19	
		diag.	<10	4	75	
			10-50	3	6	
			>50	3	4	
	heup	<10	52	404		
		10-50	10	51		
		>50	14	22		
	overige bouwj.	driep.	<10	21	162	
			10-50	5	13	
			>50	4	6	
diag.		<10	17	127		
		10-50	2	11		
		>50	3	3		
heup	<10	18	161			
	10-50	6	22			
	>50	5	8			
Buiten b.k.	bouwjaar 1971 1972 1973	driep.	<10	162	428	
			10-50	278	414	
			>50	183	199	
		diag.	<10	21	197	
			10-50	37	175	
			>50	46	136	
	heup	<10	131	555		
		10-50	224	565		
		>50	165	302		
	overige bouwj.	driep.	<10	71	180	
			10-50	112	166	
			>50	72	92	
diag.		<10	31	176		
		10-50	60	152		
		>50	48	99		
heup	<10	46	160			
	10-50	89	170			
	>50	50	80			

Tabel A 10. Frequentietabel t.b.v. analyse over ritlengte, type gordel, bouwjaar auto, bebouwing, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973

		ritlengte	gordel aanwezig		
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971	driep.	<10	2	31
			10-50	3	2
			>50	0	2
		diag.	<10	1	17
			10-50	0	6
			>50	1	1
	heup	<10	9	114	
		10-50	2	15	
		>50	0	7	
	overige bouwj.	driep.	<10	14	133
			10-50	0	7
			>50	1	6
diag.		<10	15	134	
		10-50	0	3	
		>50	0	5	
heup	<10	17	171		
	10-50	2	19		
	>50	4	9		
Buiten b.k.	bouwjaar 1971	driep.	<10	29	81
			10-50	31	56
			>50	15	37
		diag.	<10	8	106
			10-50	15	91
			>50	9	39
	heup	<10	40	209	
		10-50	36	144	
		>50	25	82	
	overige bouwj.	driep.	<10	52	200
			10-50	95	137
			>50	66	83
diag.		<10	43	328	
		10-50	43	193	
		>50	37	98	
heup	<10	41	201		
	10-50	80	153		
	>50	42	82		

Tabel A 10. Vervolg

		ritlengte	gordel aanwezig		
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 71/72	driep.	<10	15	157
			10-50	1	10
			>50	3	4
		diag.	<10	4	47
			10-50	2	3
			>50	0	1
	heup	<10	41	307	
		10-50	6	31	
		>50	2	10	
	overige bouwj.	driep.	<10	15	149
			10-50	5	9
			>50	1	4
diag.		<10	8	107	
		10-50	2	6	
		>50	0	1	
heup	<10	33	157		
	10-50	5	7		
	>50	1	4		
Buiten b.k.	bouwjaar 71/72	driep.	<10	69	279
			10-50	122	262
			>50	85	116
		diag.	<10	26	181
			10-50	21	136
			>50	19	86
	heup	<10	119	507	
		10-50	153	458	
		>50	79	182	
	overige bouwj.	driep.	<10	73	225
			10-50	87	182
			>50	47	65
diag.		<10	28	219	
		10-50	45	149	
		>50	25	77	
heup	<10	49	196		
	10-50	62	181		
	>50	42	67		

Tabel A 10. Vervolg

		ritlengte	gordel aanwezig		
			gebruikt	niet gebruikt	
Binnen b.k.	bouwjaar 1971 1972 1973	driep.	<10	54	271
			10-50	11	32
			>50	11	19
		diag.	<10	6	103
			10-50	2	13
			>50	0	5
	heup	<10	59	360	
		10-50	11	39	
		>50	3	17	
	overige bouwj.	driep.	<10	23	133
			10-50	5	12
			>50	2	4
diag.		<10	7	120	
		10-50	1	12	
		>50	1	8	
heup	<10	15	129		
	10-50	3	12		
	>50	0	7		
Buiten b.k.	bouwjaar 1971 1972 1973	driep.	<10	195	547
			10-50	369	506
			>50	191	208
		diag.	<10	32	236
			10-50	54	142
			>50	31	83
	heup	<10	147	573	
		10-50	265	520	
		>50	108	207	
	overige bouwj.	driep.	<10	72	194
			10-50	118	186
			>50	152	60
diag.		<10	35	172	
		10-50	47	104	
		>50	21	49	
heup	<10	60	146		
	10-50	71	149		
	>50	26	46		

Tabel A9.1. + A10.1. χ^2 -waarden verkregen uit analyse over ritlengte (1), type gordel (2), bouwjaar auto (3), bebouwing (4), periode (6), juli- en oktoberperioden.

bron	gordelaanwezig juliperioden	gordelaanwezig oktoberperioden	df
1.2	11,61	76,29	4
2.3	838,17	705,92	2
4	52,40	65,19	2
5	377,32	498,13	4
6	257,74	320,36	2
1.2.3	5,05	16,24	4
4	20,46	28,36	4
5	15,16	22,16	8
6	18,01	75,28	4
2.3.4	1,89	0,58	2
5	48,40	76,70	4
6	9,99	14,50	2
4.5	2,20	36,54	4
6	36,90	30,42	2
5.6	13,41	26,96	4
1.2.3.4	96,14	96,87	4
5	2,40	39,20	8
6	17,79	34,21	4
4.5	55,82	39,05	8
6	10,87	25,63	4
5.6	13,35	52,32	8
2.3.4.5	15,96	10,49	4
6	8,05	11,95	2
5.6	61,39	31,37	4
2.4.5.6	6,48	6,51	4
1.2.3.4.5	10,74	4,84	8
6	1,28	8,16	4
5.6	10,62	23,23	8
4.5.6	5,25	10,05	8
2.3.4.5.6	5,54	6,74	4
1.2.3.4.5.6	5,84	13,20	8
rest	5822,58	5524,10	64
totaal	7858,81	7931,55	206

Tabel A 11. Frequentietabel t.b.v. analyse over type gordel, geslacht, bebouwing, periode en gebruik, juli 1971/1972/1973.

				gordel aanwezig	
				gebruikt	niet gebruikt
1971	Binnen b.k.	mannen	driep.	24	164
			diag.	20	171
			heup	35	229
	vrouwen	driep.	3	30	
		diag.	1	28	
		heup	5	45	
1972	Buiten b.k.	mannen	driep.	191	503
			diag.	113	676
			heup	163	629
	vrouwen	driep.	18	58	
		diag.	16	99	
		heup	24	76	
1973	Binnen b.k.	mannen	driep.	46	218
			diag.	13	179
			heup	70	451
	vrouwen	driep.	5	36	
		diag.	4	30	
		heup	10	48	
1973	Buiten b.k.	mannen	driep.	358	804
			diag.	168	933
			heup	408	1331
	vrouwen	driep.	39	113	
		diag.	25	107	
		heup	60	178	
1973	Binnen b.k.	mannen	driep.	94	475
			diag.	27	197
			heup	98	585
	vrouwen	driep.	14	63	
		diag.	5	31	
		heup	7	93	
1973	Buiten b.k.	mannen	driep.	771	1317
			diag.	221	841
			heup	627	1631
	vrouwen	driep.	127	199	
		diag.	26	118	
		heup	92	249	

Tabel A 12.

Frequentietabel t.b.v. analyse over type gordel, geslacht, bebouwing, periode en gebruik, oktober 1971/1972/1973.

				gordel aanwezig	
				gebruikt	niet gebruikt
1971	Binnen b.k.	mannen	driep.	16	165
			diag.	18	143
			heup	26	292
	vrouwen	driep.	4	18	
		diag.	3	27	
		heup	7	55	
1972	Buiten b.k.	mannen	driep.	267	550
			diag.	135	765
			heup	254	788
	vrouwen	driep.	28	65	
		diag.	26	102	
		heup	23	108	
1973	Binnen b.k.	mannen	driep.	37	307
			diag.	17	150
			heup	80	471
	vrouwen	driep.	10	39	
		diag.	0	21	
		heup	11	66	
1973	Buiten b.k.	mannen	driep.	430	995
			diag.	157	847
			heup	461	1418
	vrouwen	driep.	65	167	
		diag.	19	131	
		heup	65	225	
1973	Binnen b.k.	mannen	driep.	101	451
			diag.	14	234
			heup	91	530
	vrouwen	driep.	11	42	
		diag.	5	37	
		heup	6	75	
1973	Buiten b.k.	mannen	driep.	913	1504
			diag.	191	701
			heup	605	1406
	vrouwen	driep.	122	238	
		diag.	32	106	
		heup	88	276	

Tabel A11.1. + A12.1. X^2 -waarden verkregen uit de analyse over type gordel (1), geslacht (2), bebouwing (3), periode (4) en gebruik (5), juli- en oktoberperioden.

bron	gordelaanwezig	gordelaanwezig	df
	juliperioden - 11	oktoberperioden - 12	
1.2	0,30	4,26	2
1.2.3	1,72	3,33	2
1.2.4	2,82	6,10	4
1.2.5	0,09	3,73	2
1.2.3.4	7,42	4,08	4
1.2.3.5.	0,33	4,03	2
1.2.4.5	9,49	4,14	4
1.2.3.4.5	2,13	1,71	4
rest	1168,84	1397,21	182
totaal	1193,14	1428,59	206