

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS 1971 T/M 1977

Verslag enquêtes gehouden onder bestuurders van personenauto's
op wegen binnen en buiten de bebouwde kom

R-79-50 I

Voorburg, 1979

H.P. Scholtens, G.A. Varkevisser, J.G. Arnoldus, drs. J. Stolk
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

<u>Samenvatting</u>	4
<u>Inleiding</u>	5
1. <u>Doel van het onderzoek</u>	6
2. <u>Methode van onderzoek</u>	7
2.1. Algemeen	7
2.2. Perioden	7
2.3. Tijdstippen	7
2.4. Plaats van de enquêtes	8
2.5. Omvang	8
2.6. Uitvoering van de enquêtes	8
2.7. Enquêtevragen	8
2.8. Het formulier	9
2.9. Verwerking	10
2.10. Representativiteit van de steekproef	11
2.10.1. Vergelijking van het autopark en de steekproef	11
2.10.2. Vergelijking van de bouwjaarverdeling van het rijdend park en de steekproef	12
3. <u>Resultaten</u>	16
3.1. Inleiding	16
3.2. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom	17
3.2.1. Algemeen	17
3.2.2. Naar geslacht van de bestuurder	19
3.2.3. Naar dag van de week	20
3.2.4. Naar eigenaar van de auto	21
3.2.5. Naar leeftijd van de bestuurder	22
3.2.6. Naar ritlengte	25
3.3. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom voor de categorieën "gordel verplicht aanwezig" en "gordel niet ver- plicht aanwezig"	27

3.3.1.	Overzicht van de ontwikkeling bij de enquêtes 1971 t/m 1977	27
3.3.2.	Naar leeftijd van de bestuurder	28
3.3.3.	Naar ritlengte	30
4.	<u>Aanwezigheid en gebruik van autogordels naar type in oktober 1977 buiten en binnen de bebouwde kom per bouwjaar voertuig</u>	32
5.	<u>Toetsingen</u>	34
5.1.	Inleiding	34
5.2.	Toetsingen	34
5.3.	Leeftijd x autogordel	35
5.4.	Ritlengte x autogordel	39
5.4.1.	Ritlengte x autogordel (x periode)	39
5.4.2.	Ritlengte x autogordel (x bebouwing)	40
5.5.	Verplichting x autogordel	41
6.	<u>Conclusies</u>	42
	<u>Literatuur</u>	44
	<u>SWOV-literatuur over autogordels</u>	45

Deel II bevat:

Tabellenseries 1 t/m 3, Afbeeldingen 1 t/m 7, Bijlagen 1 t/m 6.

SAMENVATTING

Dit rapport behandelt de resultaten van de door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV gedurende de jaren 1971 t/m 1977 gehouden enquêtes naar de aanwezigheid en het gebruik van autogordels. Deze enquêtes werden middels vraaggesprekken met bestuurders van personenauto's gerealiseerd bij pompstations binnen en buiten de bebouwde kom verspreid over Nederland.

In de verslagperiode vonden twee belangrijke gebeurtenissen plaats: de invoering van verplichting tot de aanwezigheid van gordels per 1-1-1971 en de invoering van de draagplicht per 1-6-1975.

Aan de hand van de gepresenteerde cijferreeksen is nagegaan in hoeverre deze maatregelen invloed op aanwezigheid en gebruik van autogordels hebben gehad.

Daarnaast is onderzocht in hoeverre andere kenmerken van invloed zijn geweest. Daaronder behoren de leeftijd en het geslacht van de autobestuurder, de ritlengte, het bouwjaar van het voertuig, de dag van de week (werkdag of weekeinddag), de enquêteplaats (buiten of binnen de bebouwde kom), de enquêtemaand en het type van de gordel.

De resultaten zijn afzonderlijk besproken voor wat betreft de ontwikkeling van de aanwezigheid en de ontwikkeling van het beweerde gebruik bij aanwezigheid van de gordel.

Een aantal der gevonden verbanden is statistisch getoetst op significantie.

Dit rapport is een aanvulling en verdere uitwerking van de eerder verschenen verslagen over de enquêtes 1968/1969 (SWOV, 1970) en 1971 t/m 1974 (SWOV, 1975).

De nadruk is gelegd op het onderscheid tussen de enquêtejaren 1971 t/m 1974 en 1975 t/m 1977. In de conclusies wordt aangegeven welke factoren wél en welke géén belangrijke invloed op aanwezigheid en gebruik van autogordels hebben gehad.

INLEIDING

Sinds 1968/1969 heeft de SWOV jaarlijks enquêtes gehouden naar aanwezigheid en gebruik van autogordels. De eerste malen waren de enquêtes nodig om een toen gestart statistisch ongevalsonderzoek te ondersteunen.

Later is deze serie enquêtes uitgegroeid tot een zelfstandig project, waarbij de nadruk valt op het volgen van de ontwikkelingen als gevolg van wettelijke maatregelen waarvan invloed op aanwezigheid en gebruik van autogordels mocht worden aangenomen. Ook worden aanwezigheids- en draaggegevens gebruikt om aan te geven welk effect op de verkeersveiligheid door gordelgebruik is gerealiseerd.

Naast het tot stand komen van wettelijke maatregelen vonden in de verslagperiode 1971 t/m 1977 landelijke voorlichtingscampagnes plaats, welke veelal door Veilig Verkeer Nederland (VVN) werden uitgevoerd.

Het effect van deze campagnes kan helaas niet op basis van de resultaten van deze SWOV-enquêtes expliciet worden geëvalueerd, omdat deze campagnes hetzij rond de invoering van de wettelijke maatregelen, hetzij in andere perioden dan de SWOV-enquêtes (juli en oktober) plaatsvonden.

1. DOEL VAN HET ONDERZOEK

Het doel van de enquêtes is meervoudig.

Jaarlijkse gegevens over de aanwezigheid en het gebruik van autogordels zijn nodig voor het bepalen van de invloed van gordelgebruik op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, en het effect op het aantal slachtoffers (gewonden en doden) in personenauto's.

Vervolgens kan met de gekregen gegevens het effect worden nagegaan van de in de loop der jaren tot stand gekomen wettelijke maatregelen waarvan invloed op aanwezigheid en gebruik van autogordels mocht worden verwacht:

1. Op 1 januari 1971 werd de aanwezigheid van autogordels op de beide voorzitplaatsen van nieuwe personenauto's verplicht gesteld.
2. Op 1 juni 1975 werd het gebruik van autogordels verplicht gesteld voor de voorinzittenden van personenauto's welke na 1 januari 1971 in gebruik zijn genomen.

Tevens kan aan de hand van de enquêtes worden vastgesteld in welke mate overige factoren van invloed zijn op het gebruik van autogordels.

2. METHODE VAN ONDERZOEK

2.1. Algemeen

Gezien de gunstige ervaring welke bij vorige enquêtes is opgedaan, werd gekozen voor een mondelinge-enquêtemethode bij benzinestations. Bij deze methode wordt aan de bestuurder o.a. gevraagd of bij aanwezigheid ervan de autogordel ook wordt gebruikt. In SWOV (1970) is uitvoerig beschreven waarom deze methodiek is toegepast.

2.2. Perioden

Er zijn van 1971 t/m 1976 twee enquêtes per jaar gehouden en wel in de maanden juli en oktober. Deze enquêtes duurden ieder een hele week. Om budgettaire redenen werd besloten de enquêtes voor 1977 in te krimpen. Teneinde informatieverlies zo veel mogelijk te vermijden is het volgende overwogen:

Oktober is bij de opzet altijd de "hoofdmaand" geweest, juli werd meegenomen om de speciale invloed van vakantie-verkeer te beoordelen. Omdat inmiddels duidelijk was in hoeverre de juli-gegevens afwijken van die van oktober, kon de juli-enquête vervallen.

Uit vorige enquêtes was tevens vast te stellen dat er nauwelijks verschillen bestonden tussen de werkdagen onderling, daarom kon worden besloten de oktober-enquête te beperken tot donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag. Het aantal van vier dagen werd nodig geacht om het aantal voor statistische doeleinden vereiste gesprekken te halen.

2.3. Tijdstippen

De enquêtetijden op werkdagen waren in alle genoemde enquêtes van 08.00 - 19.00 uur, met een pauze van 12.00 - 13.00 uur. Op zaterdag en zondag verschoven deze tijden met respectievelijk 1 en 2 uur.

2.4. Plaats van de enquêtes

De enquêtes werden in 1971 t/m 1974 gehouden bij 12 pompstations buiten de bebouwde kom en 3 pompstations binnen de bebouwde kom. Vanaf 1975 is het aandeel binnen de bebouwde kom uitgebreid tot 7 pompstations.

Bijlage 1 geeft een lijst van de enquêteplaatsen (zie ook de overzichtskaart, Bijlage 2) alsmede de wijzigingen die in de loop der tijd ontstaan zijn, voornamelijk in verband met reconstructies en aanleg van wegen (en dus routeveranderingen van automobilisten).

2.5. Omvang

De omvang van de steekproef werd bepaald door de wens van elk van de drie typen autogordels op werkdagen buiten de bebouwde kom tenminste honderd gebruikers in de enquête aan te treffen. De opdracht aan de enquêteurs was om iedereen die, om wat voor reden dan ook, het pompstation kwam binnen rijden te enquêteren.

2.6. Uitvoering van de enquêtes

Alle enquêtes zijn uitgevoerd door Frijling Interviews te 's-Gravenhage. De dag voorafgaande aan de enquêteperiode werd een instructiedag gehouden ten behoeve van de enquêteurs. SWOV-medewerkers voerden tijdens alle enquêteperioden controleritten uit.

Tijdens deze controle werden alle reeds ingevulde enquêteformulieren gecontroleerd op invulling, netheid en eventuele onduidelijkheden bijgestuurd.

2.7. Enquêtevragen

Mede omdat de stationhouders bij hun toestemming het onderzoek te houden op hun terrein als voorwaarde stelden dat geen stagnatie in de bediening zou ontstaan, diende het aantal vragen aan de automobilisten beperkt te blijven. De enquête is, naast het bepalen van de aanwezigheid en het gebruik van autogordels, mede gericht op

een aantal algemene gegevens en op persoonlijke kenmerken van de bestuurder en zijn auto, te weten

Algemeen:

periode (juli/oktober); plaats (binnen/buiten de bebouwde kom); type dag (werkdag/weekeinddag).

Bestuurder:

leeftijd; geslacht, al-of-niet eigenaar auto; aanwezigheid en gebruik autogordel; type gordel; ritlengte. Onder dit laatste is hier in eerste instantie te verstaan: de afstand in kilometers (klassen) van vorige instapplaats tot aan het moment van tanken.

Auto:

bouwjaar, dit om na te gaan of een autogordel al-dan-niet verplicht aanwezig diende te zijn.

Bovenstaande kenmerken zijn ook verwerkt in de resultaten (Hoofdstuk 3). Een volledig overzicht van de kenmerken die per enquête zijn meegenomen geeft Bijlage 3.

2.8. Het formulier

Teneinde te waarborgen dat geen stagnatie in de bediening bij het tanken zou ontstaan, is ernaar gestreefd het enquêteformulier zo in te richten dat snel en eenvoudig de gewenste gegevens te verkrijgen zouden zijn.

Gekozen is voor OCR-formulieren. De enquêteur kan ter plaatse snel de informatie aanstrepen en tevens is, door de voorgedrukte antwoordmogelijkheden, de kans tot fouten maken gering. Tevens heeft dit systeem als voordeel dat de gehele ponsfase overgeslagen kan worden.

Tot 1975 is gewerkt met OCR-formulieren van IBM (zie Bijlage 4), wat met betrekking tot de verwerking nogal wat problemen heeft opgeleverd en wat resulteerde in het zoeken naar een nieuw systeem.

Gekozen is voor het optisch systeem 3881. In samenwerking met drukkerij Lijnco en de NV v/h Nederlandse Stichting voor Statistiek werd een geheel nieuw formulier ontworpen wat bevredigend werkte (zie Bijlage 5). In 1977, toen de behoefte aan een aantal kenmerken minder werd, is weer een ander formulier ontworpen (Bijlage 6).

2.9. Verwerking

De formulieren werden tot en met 1974 bij IBM en vanaf 1975 bij de NV v/h Nederlandse Stichting voor Statistiek, ingelezen en op tape gezet. Ter plaatse werden alle kolommen, waarin in ieder geval een code moest staan, gecontroleerd. Formulieren met fouten (zoals niet ingevulde, niet aangestreepte of niet gelezen kolommen) werden afgelegd en zo mogelijk met de hand gecorrigeerd, waarna ze opnieuw ingelezen werden. De tape werd eerst bij IBM en vanaf 1975 bij het CRI te Leiden verwerkt.

2.10. Representativiteit van de steekproef

Zoals uit het voorgaande kan worden afgeleid betreft het hier geen steekproef die geheel en al representatief is voor het Nederlandse personenautopark en het rijden daarmee. Zo is bijvoorbeeld niet 's nachts geënquêteerd, terwijl uit ander SWOV-onderzoek wel naar voren komt dat "de nachtelijke automobilist" kan afwijken van de groep die met de enquête werd bereikt.

Nu is met deze enquêtes ook geenszins een zo algemene representativiteit naar tijd en plaats nagestreefd, mede doordat ten tijde van de opzet van dit onderzoek de gegevens voor een verantwoorde steekproeftrekking niet voor handen waren.

Wel is zoveel mogelijk gezorgd voor een onveranderde constante meetsituatie in de achtereenvolgende jaren van de enquête.

2.10.1. Vergelijking van het autopark en de steekproef

In Tabel A is een overzicht gegeven van de leeftijden van personenauto's - afgeleid van kenteken en bouwjaar - voor buiten en binnen

Leeftijd	CBS	juli 1975		oktober 1975		CBS	juli 1976		oktober 1976		CBS	oktober 1977	
	aug. 1975	bubeko	bibeko	bubeko	bibeko	aug. 1976	bubeko	bibeko	bubeko	bibeko	aug. 1977	bubeko	bibeko
< 1 jaar	8,8	11,8	11,8	17,2	17,2	9,1	12,2	12,0	19,5	16,5	10,0	18,9	19,5
2 jaar	11,8	15,9	14,9	17,3	15,2	13,3	17,1	18,3	18,7	20,0	13,5	17,4	16,8
3 jaar	12,6	14,8	13,4	15,9	14,2	11,0	12,5	12,3	12,7	11,4	12,8	15,3	14,2
4 jaar	12,7	13,0	13,9	13,5	13,2	11,3	12,1	11,6	11,8	11,2	10,5	11,1	10,4
5 jaar	11,8	12,7	10,9	9,6	10,1	11,6	12,0	12,4	10,2	10,8	10,6	10,6	9,7
6 jaar	12,6	11,4	11,6	10,2	10,5	10,7	10,2	9,8	8,1	9,4	10,8	8,5	8,5
7 jaar	9,8	7,9	8,7	6,4	7,2	11,2	10,1	9,7	9,0	8,7	9,7	6,7	7,0
≥ 8 jaar	19,9	12,6	14,9	9,9	12,2	21,8	13,7	14,0	10,1	12,0	22,1	11,6	13,9
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal		8404	4200	6928	3511		7694	3556	7929	2431		5504	2460
Onbekend		95	24	150	54		145	41	187	48		188	115
Park x 10 ³	3.399					3.768					3.851		

Tabel A. Personenauto's onderverdeeld naar leeftijd voor buiten en binnen de bebouwde kom voor juli 1975 en 1976, en oktober 1975 t/m 1977, vergeleken met de CBS-parkcijfers per 1 augustus 1975 t/m 1977.

de bebouwde kom, zoals die voorkomen in de autogordelenquêtes in juli 1975 en juli 1976 en in de oktobermaanden van 1975, 1976 en 1977. Deze uitkomsten zijn vergeleken met de voor die jaren door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vermelde stand per 1 augustus van de personenautoparkcijfers. De verdelingen van auto's met een leeftijd van 1 jaar t/m 7 jaar variëren in de CBS-parkcijfers 1975 t/m 1977 van ca. 9% tot ca. 13%, zonder dat de aandelen van de afzonderlijke leeftijden sterk van elkaar afwijken. Steeds is ongeveer een vijfde deel van het park 8 jaar of ouder. De verdelingen naar leeftijd van personenauto's zijn in deze jaren in de maand oktober buiten de bebouwde kom eveneens nagenoeg aan elkaar gelijk. Ten opzichte van de CBS-cijfers zijn nieuwe auto's oververtegenwoordigd, ondervertegenwoordigd zijn auto's van 8 jaar of ouder. Hetzelfde geldt voor binnen de bebouwde kom. De leeftijdsverdelingen binnen en buiten de bebouwde kom verschillen in juli nauwelijks van elkaar. Aangezien de parkcijfers van het CBS afkomstig zijn uit het kentekenbestand van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, wordt er geen rekening gehouden met de mate waarmee de personenauto aan het verkeer deelneemt (zie ook SWOV, 1979, blz. 46 e.v.). Dit leidt tot de noodzaak de steekproef te vergelijken met het rijdend park.

2.10.2. Vergelijking van de bouwjaarverdeling van het rijdend park en de steekproef

In Tabel B is de bouwjaarverdeling van het rijdend park vergeleken met de bouwjaarverdeling voor buiten en binnen de bebouwde kom zoals die voorkomen in de autogordelenquêtes in de oktobermaanden van 1975, 1976 en 1977 (zie ook Afbeelding A). Bij de juli-enquêtes was vergelijking niet goed mogelijk aangezien slechts over een te geringe hoeveelheid vergelijkingsmateriaal kon worden beschikt.

Voor de reconstructie van het rijdend park is gebruik gemaakt van de personenauto-enquêtes van het CBS voor dezelfde maanden als waarin SWOV-autogordelenquêtes plaatsvonden.

De bouwjaarverdeling van de CBS-enquête is vermenigvuldigd met de

CBS- Personenauto-enquête					SWOV- Autogordelenquête		
Jaar	Bouwjaar	Aandeel %	Gemidd. km/mnd 1)	Aandeel x km/mnd	Rijdend park %	Bubeko %	Bibeko %
1975	1975 ²⁾	10	1780	17.800	16	18	18
	'73 + '74	23	1460	33.580	30	34	29
	'71 + '72	25	1100	27.500	24	23	23
	'69 + '70	23	870	20.010	18	16	19
	'67 + '68	13	850	11.050	10	8	9
	'66 en ouder	6	650	3.900	3	2	3
	Totaal N =	100 2512			113.840	100	100 6973	100 3542
1976	'75 + '76 ²⁾	24	1490	35.760	33	38	37
	'73 + '74	23	1240	28.520	26	25	23
	'71 + '72	22	1000	22.000	20	18	20
	'69 + '70	19	740	14.060	13	14	14
	'67 + '68	9	760	6.840	8	5	6
	'66 en ouder	3	710	2.130			
	Totaal N =	100 2746			109.310	100	100 7742	100 2383
1977	'76 + '77	25	1720	43.000	36	36	36
	'74 + '75	22	1230	27.060	23	26	25
	'72 + '73	22	990	21.780	18	19	18
	'70 + '71	19	880	16.720	14	12	14
	'68 + '69	8	890	7.120	6	5	6
	'67 en ouder	4	840	3.360	3	2	1
	Totaal N =	100 2796			119.040	100	100 5316

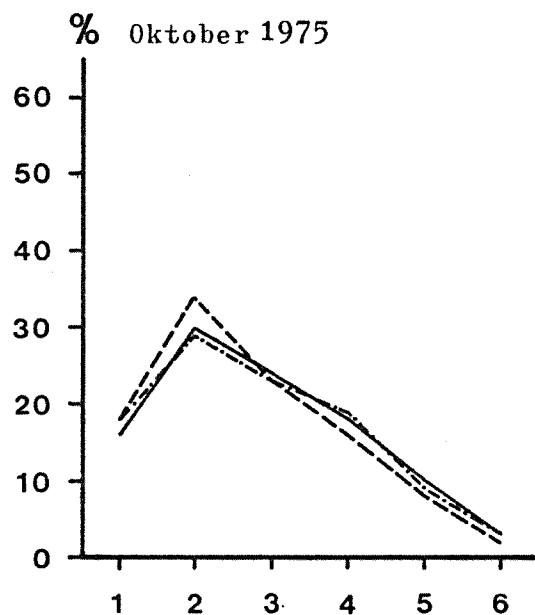
1) Gemiddeld in Nederland gereden aantal kilometers per maand

2) Bij de steekproef is gebruik gemaakt van het RDW-Kentekenbestand dat nog niet tot de enquête maand is bijgewerkt

Tabel B. Vergelijking van de bouwjaarverdeling van het rijdend park (CBS-Personenauto-enquête oktober 1975 t/m 1977) en de SWOV-Autogordelenquête oktober 1975 t/m 1977.

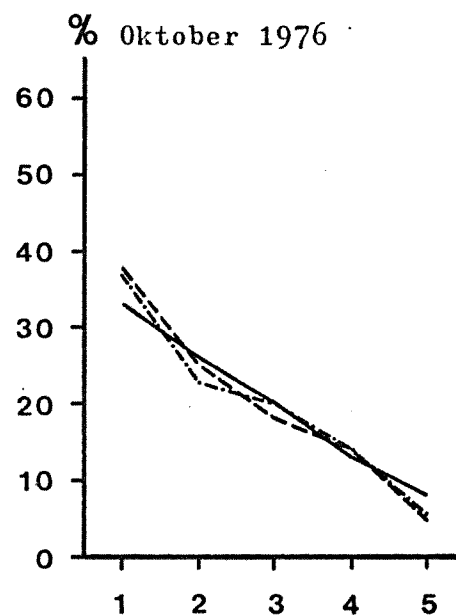
A. De CBS verdeling van het rijdend park naar bouwjaar, vergeleken met de bouwjaarverdeling van de geënquêteerde personenauto's naar buiten en binnen de bebouwde kom in de enquête maanden oktober 1975, 1976 en 1977.

rijdend park CBS ———
 pomp enquête buiten de bebouwde kom - - -
 pomp enquête binnen de bebouwde kom - . -



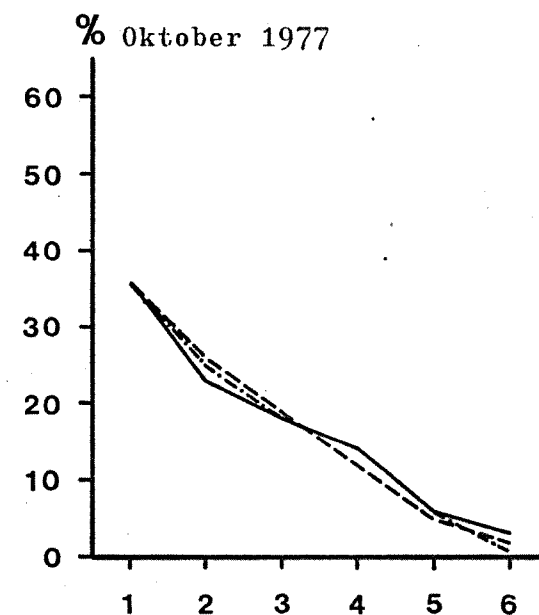
Bouwjaren

1 = 1975
 2 = '73 + '74
 3 = '71 + '72
 4 = '69 + '70
 5 = '67 + '68
 6 = '66 en ouder



Bouwjaren

1 = '75 + '76
 2 = '73 + '74
 3 = '71 + '72
 4 = '69 + '70
 5 = '67 + '68
 6 = '66 en ouder



Bouwjaren

1 = '76 + '77
 2 = '74 + '75
 3 = '72 + '73
 4 = '70 + '71
 5 = '68 + '69
 6 = '67 en ouder

in de enquête opgegeven gemiddelde maand-kilometrages in Nederland gereden. Het prestatie-aandeel per bouwjaar(klasse) is dan tevens het bouwjaaraandeel in het rijdend park.

Rekening houdend met een maximaal verschil van 3% bij een betrouwbaarheid van 95% blijkt dat de bouwjaarverdeling in de SWOV-enquêtes in oktober 1975 t/m 1977 nauwelijks verschilt van de bouwjaarverdeling in het rijdend park in dezelfde perioden. Andere vergelijkingen bleken niet goed mogelijk door ontbreken van meer informatie.

3. RESULTATEN

3.1. Inleiding

Dit rapport beschrijft naast die van de reeds genoemde variabelen de resultaten van het beweerde gebruik in personenauto's van aanwezige autogordels. Zoals reeds vermeld, werden in 1971 t/m 1976 twee enquêtes per jaar gehouden, nl. in juli en in oktober en in 1977 uitsluitend in oktober.

De tabellenserie 1 geeft de tijdreeksen van oktober 1971 t/m 1977. De tabellenserie 2 geeft de tijdreeksen van juli 1971 t/m 1976. In tabel 1.1. en 2.1. is voor oktober, resp. juli, een overzicht te vinden van de aantallen ondervraagde bestuurders van personenauto's.

De verschillen in aantallen kunnen worden verklaard door:

1. het aantal enquêteplaatsen,
2. het aantal enquêtedagen,
3. het aantal enquêteurs per enquêteplaats,
4. de lengte van het vragenformulier,
5. de mate waarin het verkeer zich bij de pompstations aanbiedt,
6. de inzet van de enquêteurs.

Bij de tabellen 1.2. e.v. en 2.2. e.v. treden soms verschillen op bij de totalen vergeleken met die in de tabellen 1.1. en 2.1. De code "onbekend" werd bij de verwerking van de tabellen namelijk buiten beschouwing gelaten, aangezien de aantallen dermate klein waren dat deze nauwelijks van invloed waren op de aanwezigheids- en draagpercentages.

Ter illustratie volgt hier een overzicht van de aantallen "onbekend" voor enkele kenmerken uit oktober 1977.

	Aantal geënquêteerden	Waarvan de gordel gebruikt
<u>Buiten bebouwde kom</u>		
leeftijd bestuurder	13	7
verplicht + niet verplicht	13	7
ritlengte	8	3
bouwjaar	17	13
<u>Binnen bebouwde kom</u>		
leeftijd bestuurder	3	0
verplicht + niet verplicht	3	0
ritlengte	17	5
bouwjaar	7	3

In verband met niet-zuiver overzetten van de informatie op de enquêteformulieren naar een magneetband zijn voor de juli- en oktober-enquêtes 1974 de tabellen met de uitsplitsing wel- en niet-verplichte aanwezigheid van de autogordel naar leeftijd bestuurder en naar ritlengte komen te vervallen.

Uitgaande van de reeds vele malen gehanteerde, steeds bruikbaar gebleken veronderstelling dat het verkeer in de maand oktober het best overeenstemt met het jaargemiddelde, ligt het accent van dit rapport op de verkregen uitkomsten in de oktober-enquêtes.

3.2. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom

3.2.1. Algemeen (Tabel 1.1. en 2.1.)

Op 1 januari 1971 werd voor iedere nieuw op de weg te verschijnen auto de aanwezigheid van de autogordel op de voorstoelen verplicht gesteld.

De enquêtes in de maand oktober vertonen buiten de bebouwde kom een toename van de aanwezigheid van gordels van 38% in 1971 tot 94% in 1977. Binnen de bebouwde kom stijgt de aanwezigheid van autogordels van 36% in 1971 tot 92% in 1977.

Het verzadigingspunt van 100% (in alle personenauto's autogordels aanwezig) is nog niet bereikt, doordat o.a. de afvloeiing van de personenauto's van vóór 1-1-1971 nog niet is voltooid (zie Tabel 1.7. en 2.7.).

Op 1 juni 1975 werd het gebruik van autogordels verplicht gesteld voor de voorinzittenden van personenauto's welke na 1 januari 1971 in gebruik zijn genomen.

Het gebruik van aanwezige gordels buiten de bebouwde kom steeg in de oktoberenquêtes van 24% in 1971 tot 28% in 1974. In 1975 is sprake van een sterke stijging, tot 67%. Dit percentage blijft daarna betrekkelijk stabiel.

Binnen de bebouwde kom is in oktober 1971 een gebruik van 10% van de aanwezige gordels gemeten, dit percentage stijgt tot 13% in 1974, en neemt in 1975 sterk toe tot 49% en blijft daarna ook praktisch constant.

Het gebruik van de autogordel binnen de bebouwde kom is ten opzichte van 1974 in 1975 met een factor 3,8 toegenomen. Buiten de bebouwde kom - waar het gebruik reeds hoger lag - bedroeg de groei een factor 2,4. De mate van toename van het gebruik van de autogordel binnen de bebouwde kom is dus groter dan die buiten de bebouwde kom.

Het gebruik van de autogordel buiten de bebouwde kom blijft in de tijdreeks oktober 1971 t/m 1974 wel 12 tot 18 percentagepunten hoger dan binnen de bebouwde kom, in oktober 1975 t/m 1977 is dit verschil 18 à 20 percentagepunten.

De juli-enquêtes vertonen iets andere uitkomsten dan die in oktober. De aanwezigheid van de autogordel is zowel buiten de bebouwde kom als binnen de bebouwde kom steeds enkele percentagepunten minder dan in de oktoberenquêtes. De mate van toename van de aanwezigheid is echter nagenoeg gelijk aan die in oktober.

Het gebruik in relatie tot de aanwezigheid van de autogordel is buiten de bebouwde kom aanvankelijk lager dan in oktober. In 1971 gebruikte 20% van de bestuurders zijn autogordel; in 1974 was dit 23%. In 1975 steeg het gebruik tot 78%. De toename vergeleken met

juli 1974 van 55 percentagepunten is hier sterker dan de toename met 39 percentagepunten van oktober 1975 t.o.v. 1974.

Binnen de bebouwde kom vertoont het gebruik van aanwezige gordels in de juli-enquêtes tot en met 1974 nauwelijks verschil met die in oktober. Het gebruik in juli 1975 vergeleken met 1974 stijgt met 48 percentagepunten tot 61%, sterker dan in de oktoberenquêtes 1975 t.o.v. 1974 (36 percentagepunten).

Buiten de bebouwde kom is het gebruik in juli 1975 3,4 maal het gebruik in juli 1974, binnen de bebouwde kom 4,7 maal. Ligt het gebruik buiten de bebouwde kom in de tijdreeks juli 1971 t/m 1974 steeds 8 à 15 percentagepunten hoger dan binnen de bebouwde kom, in juli 1975 en 1976 is dit verschil iets opgelopen tot 16 à 17 percentagepunten.

In de juli-enquêtes 1975 en 1976 is het gebruik van de autogordel buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom hoger dan in de oktoberenquêtes 1975 en 1976.

Deze effecten van de verschillen tussen de juli- en oktoberenquêtes zijn uiteraard terug te vinden in alle hierna volgende onderverdelingen. Alleen als er iets bijzonders is op te merken, zal hieraan aandacht worden gegeven.

3.2.2. Naar geslacht van de bestuurder (Tabel 1.2. en 2.2.)

De verdeling van de bestuurders naar geslacht is in de oktober- en de juli-enquêtes zowel buiten als binnen de bebouwde kom nagenoeg constant: mannen ca. 85% en vrouwen ca. 15%.

In oktober is buiten en binnen de bebouwde kom de autogordel bij mannen nagenoeg even vaak aanwezig als bij vrouwen.

In juli is buiten de bebouwde kom bij vrouwen de autogordel iets vaker aanwezig dan bij mannen. Binnen de bebouwde kom is er weer nauwelijks verschil.

Het gebruik in relatie tot de aanwezigheid is zowel buiten als binnen de bebouwde kom bij mannelijke en bij vrouwelijke bestuurders nagenoeg gelijk.

In oktober wordt buiten de bebouwde kom bij mannen in 1971 24%

gemeten, in 1974 28%, gevolgd door een stijging tot 67% in 1975, waarna het gebruik nagenoeg constant blijft tot in 1977. Ook bij de vrouwelijke bestuurders stijgt het gebruik van 28% in 1974 tot 67% in 1975 en is ook na 1975 nagenoeg constant.

Binnen de bebouwde kom is het gebruik van de autogordel, indien aanwezig, in oktober bij mannen in 1971 9%, in 1974 13% en in 1975 49%. Na 1975 is het gebruik vrij constant. Bij vrouwen zijn 12% dragers in 1971, 14% in 1974 en 51% in 1975. In 1977 daalt echter het gebruik door vrouwen tot 44%.

In de juli-enquêtes is een zelfde tendens waar te nemen, zij het onder invloed van het verschil in de algemene gang van zaken tussen juli- en oktoberenquêtes.

3.2.3. Naar dag van de week (Tabel 1.3. en 2.3.)

In oktober 1971 is buiten de bebouwde kom op werkdagen een aanwezigheid van gordels gemeten van 40%. Tot oktober 1977 neemt de aanwezigheid toe tot 93%. Op weekeinddagen is buiten de bebouwde kom 35% gemeten in 1971 en 94% in 1977. Sinds 1975 is er wat betreft de aanwezigheid van gordels nauwelijks meer verschil tussen werkdagen en weekeinddagen.

Ook binnen de bebouwde kom wordt in oktober voor beide dagsoorten in de loop der jaren eenzelfde sterke stijging in aanwezigheid geregistreerd.

De ontwikkelingen bij werkdagen en weekeinddagen vertonen in de juli-enquêtes binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde beeld als in oktober.

In oktober is tot en met 1976 buiten de bebouwde kom het gebruik van gordels op werkdagen nauwelijks verschillend van dat op weekeinddagen. Op weekeinddagen in oktober 1977 is daar het gebruik van aanwezige gordels 69% en op werkdagen 64%, bij alle geënquêteerden 64% resp. 60%.

Buiten de bebouwde kom droeg in 1971 op werkdagen in oktober 25% van de bestuurders een aanwezige autogordel, in 1974 is dit 28%, terwijl in 1975 66% gemeten wordt. Daarna verandert het percentage slechts in geringe mate.

Op weekeinddagen in oktober wordt buiten de bebouwde kom in 1971 21% van de aanwezige autogordels gebruikt en in 1974 27%. In 1975 neemt het dragen van aanwezige gordels toe tot 68%. Na 1975 blijft de winst in het gebruik vrijwel behouden.

Ook binnen de bebouwde kom is er in oktober tussen beide dagsoorten nauwelijks verschil in gebruik van aanwezige autogordels. Op werkdagen wordt in 1971 11% gebruik gemeten in 1974 is dit 14%, waarna in 1975 een sterke toename wordt genoteerd tot 50%. Op weekeinddagen is dit in 1971 8%, 12% in 1974 en een toename tot 48% in 1975. Na 1975 is het gebruik van aanwezige gordels op beide dagsoorten praktisch constant.

In de juli-enquêtes 1971 t/m 1976 is het gebruik van autogordels buiten de bebouwde kom op beide dagsoorten vrijwel gelijk.

De toename van het gebruik van aanwezige gordels in juli 1975 t.o.v. dat in 1974 - op werkdagen in 1974 23%, in 1975 77%; op weekeinddagen 1974 23%, in 1975 80% - is aanzienlijk groter dan in de oktoberenquêtes. Het gebruik van de autogordel op beide dagsoorten daalt evenwel iets in 1976.

Ook binnen de bebouwde kom is in de juli-enquêtes het gebruik van autogordels op beide dagsoorten vrijwel aan elkaar gelijk. In 1975 is de toename zowel op werkdagen als op weekeinddagen groter dan die van oktober. In 1976 is ook sprake van een geringe afname van het gebruik.

3.2.4. Naar eigenaar van de auto (Tabel 1.4. en 2.4.)

In oktober is buiten de bebouwde kom vaker de autogordel aanwezig in auto's die bestuurd worden door niet-eigenaren dan bij auto's waarvan de bestuurder wel tevens de eigenaar is. Binnen de bebouwde kom is dit tot oktober 1976 eveneens het geval.

Het gebruik van aanwezige autogordels buiten de bebouwde kom is in oktober 1971 bij de categorie "eigenaar" 24%, in 1974 28%, met een forse toename in 1975 tot 67%, met tamelijk stabiele uitkomsten tot 1977. Bij de categorie "niet-eigenaar" is dit gebruik

22% in 1971, 26% in 1974 en 66% in 1975, en daarna vrijwel constant. Ook binnen de bebouwde kom is er sprake van de sterke gebruikstoe- name van aanwezige gordels in 1975 vergeleken bij 1974, waarbij de categorie "eigenaar" in 1974 13% scoort en 49% in 1975 en daarna ongeveer gelijk blijft. De categorie "niet-eigenaar" scoort even- eens 13% in 1974, het gebruik neemt dan eerst sterker toe tot 56% in 1975, maar na 1975 neemt het weer af tot ongeveer gelijk aan het niveau van de eigenaren.

De juli-enquêtes geven een vergelijkbaar beeld te zien.

3.2.5. Naar leeftijd van de bestuurder (Tabel 1.5. en 2.5.)

De verdeling van de bestuurders naar leeftijd(groepen) is in de enquêtes in oktober 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom nagenoeg constant. De groep 25 t/m 34 jaar komt het vaakst voor, de groep 18 t/m 24 jaar het minst.

Binnen de bebouwde kom is wat meer sprake van fluctuaties. Hier is de leeftijdsgroep 45 jaar en ouder het sterkst vertegenwoordigd. Tussen 1971 en 1977 neemt hun aandeel echter af van 40% tot 33%. De leeftijdsgroep 25 t/m 34 jaar neemt van 22% in 1971 toe tot 31% in 1977. De overige leeftijdsgroepen blijven nagenoeg constant. De groep 18 t/m 24 jaar komt ook hier het minste voor. Het beeld uit de juli-enquêtes is nagenoeg gelijk aan dat van oktober.

De aanwezigheid van autogordels neemt tussen 1971 en 1977 in de oktoberenquêtes zowel buiten als binnen de bebouwde kom bij iedere leeftijdsgroep nagenoeg gelijkmatig toe. Bij de jongste groep be- stuurders komt echter altijd de autogordel minder vaak voor dan bij de oudere groepen. De juli-enquêtes wijken hiervan niet af.

Buiten de bebouwde kom worden autogordels door de jongste leeftijd- groep het minst gebruikt. In oktober 1971 is dit voor aanwezige gordels 18%, 22% in 1974 en 59% in 1977.

De groep 45 jaar en ouder scoort tot oktober 1974 als één van de laagste. Vanaf 1975 gebruikt deze groep met ruim 70% het vaakst een aanwezige autogordel.

Ook binnen de bebouwde kom wordt, met uitzondering van 1971, de autogordel door de jongste groep het minst gebruikt, 10% van de aanwezige gordels in 1971, 10% in 1974 en 43% in 1975. De groep 45 jaar en ouder gebruikt ook hier vanaf 1975 het vaakst de autogordel vergeleken met de overige leeftijdsgroepen. In 1971 scoort deze groep 7%, in 1974 12% en in 1975 51%.

Uitgedrukt in percentagepunten is buiten de bebouwde kom de toename in gebruik tussen oktober 1974 en oktober 1975 bij de groep 45 jaar en ouder 46 punten, bij de groep 35 t/m 44 jaar 40 punten, en bij de overige groepen 35 percentagepunten elk. Binnen de bebouwde kom is deze toename bij de groep 45 jaar en ouder 39 punten, bij 25 t/m 34 jaar 37 punten en bij de overige groepen 33 punten elk.

De gebruikstoename is dus zowel buiten als binnen de bebouwde kom het grootst bij de oudste groep en het kleinst binnen de bebouwde kom bij de groepen 18 t/m 24 jaar en 35 t/m 44 jaar.

De toename in gebruik is ook als volgt uit te drukken: buiten de bebouwde kom is het gebruik van aanwezige gordels in oktober 1975 t.o.v. 1974 bij de groep 45 jaar en ouder met een factor 2,8 toegenomen, bij de groep 18 t/m 24 jaar met een factor 2,6, bij de groep 35 t/m 44 jaar met een factor 2,4 en bij de groep 25 t/m 34 jaar met een factor 2,0.

Binnen de bebouwde kom blijkt de toename bij de groepen 45 jaar en ouder en 18 t/m 24 jaar elk een factor 4,3 te zijn, bij de groep 25 t/m 34 jaar een factor 3,6 en voor de groep 35 t/m 44 jaar een factor 3,2.

Op deze wijze uitgedrukt blijkt de toename van het gebruik van aanwezige gordels binnen de bebouwde kom bij alle leeftijdsgroepen groter te zijn dan die buiten de bebouwde kom. En bij de groepen 45 jaar en ouder en 18 t/m 24 jaar zowel buiten als binnen de bebouwde kom, groter dan bij de beide andere groepen.

Het autogordelgebruik bij de juli-enquêtes 1971 t/m 1973 buiten de bebouwde kom vertoont voor alle leeftijdsgroepen een trendmatige toename. In 1974 treedt echter bij alle groepen een daling op. In 1975 is de gebruikstoename daarentegen zeer groot.

Bij de groep 18 t/m 24 jaar is het gebruik van aanwezige gordels in juli 1974 18% en in juli 1975 71%. Bij de groep 25 t/m 34 jaar is dit 25% in 1974 en 77% in 1975. Bij de leeftijdsgroepen 35 t/m 44 jaar en 45 jaar en ouder is het gebruik in 1974 24% resp. 22% en in 1975 79% resp. 80%.

Binnen de bebouwde kom is in de maand juli het gebruik bij de jongste leeftijdsgroep tussen 1971 en 1974 nogal wisselvallig. Het gebruik bij de oudere groepen is vrijwel constant.

In 1974 wordt door 10% van de groepen 18 t/m 24 jaar en 45 jaar en ouder een aanwezige autogordel gebruikt; dit gebruik neemt in 1975 toe tot 56% bij de jongste en 63% bij de oudste groep. Uitgedrukt in percentagepunten is buiten de bebouwde kom de toename van het gebruik van aanwezige gordels tussen juli 1974 en juli 1975 bij de groep 45 jaar en ouder 58 punten, bij de groep 35 t/m 44 jaar 55 punten, bij de groep 18 t/m 24 jaar 53 punten en bij de groep 25 t/m 34 jaar 52 punten.

Binnen de bebouwde kom zijn deze cijfers bij de groep 45 jaar en ouder 53 punten, bij de groep 25 t/m 34 jaar 47 punten, bij de groep 18 t/m 24 jaar 46 punten en bij de groep 35 t/m 44 jaar 45 punten.

Buiten de bebouwde kom is dus de toename in percentagepunten van het gebruik van aanwezige gordels steeds het grootst en bij de leeftijdsgroep 45 jaar en ouder zowel buiten als binnen de bebouwde kom groter dan bij de jongere leeftijdsgroepen. De toename in percentagepunten in juli 1975 is bij alle leeftijdsgroepen buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom echter aanzienlijk groter dan in oktober 1975.

De toename van het gebruik van aanwezige gordels uitgedrukt in de verhouding tussen de percentages in juli 1974 en 1975 is binnen de bebouwde kom groter dan buiten de bebouwde kom. Het gebruik is binnen de bebouwde kom bij de groep 45 jaar en ouder met een factor 6,3 het meest toegenomen, gevolgd door de groep 18 t/m 24 jaar met een factor 5,6. Buiten de bebouwde kom is toename bij de jongste groep met een factor 3,9 het grootst.

3.2.6. Naar ritlengte (Tabel 1.6. en 2.6., Afbeelding 6 en 7)

De verdelingen naar opgegeven ritlengte (= afstand in kilometers- (klassen) van vorige instapplaats tot aan het moment van tanken) verschillen in oktober bij meetplaatsen buiten de bebouwde kom vrij sterk van die in juli.

Buiten de bebouwde kom wordt een aandeel van ritten korter dan 10 km opgegeven dat in de oktober-tijdreeks 1971 t/m 1977 varieert tussen 42% en 50%. In de juli-tijdreeks 1971 t/m 1976 varieert dit tussen 37% en 41%.

De ritten van 10 tot 50 km variëren in oktober tussen 34% en 41%; in de juli-tijdreeks tussen 34% en 42%.

De ritten langer dan 50 km variëren buiten de bebouwde kom in oktober van 14% als laagste tot 18% als hoogste. In juli is dit 21%, resp. 27%.

Binnen de bebouwde kom zijn de variaties minder groot.

In oktober zijn de percentages bij ritten korter dan 10 km 79% als laagste en 91% als hoogste. In juli is dit 78% resp. 90%.

De middellange ritten verschillen eveneens nauwelijks; deze variëren van 7%-15% in de oktoberenquêtes en 7%-14% in juli.

Hetzelfde geldt voor ritten langer dan 50 km met in oktober 2%-6% en in juli 3%-8%.

Bijna altijd is bij langere ritten de autogordel vaker aanwezig dan bij de kortere ritten. Terwijl in juli de autogordel zowel buiten als binnen de bebouwde kom bij alle ritlengten minder vaak aanwezig is dan in oktober.

In de oktoberenquêtes stijgt buiten de bebouwde kom het gebruik van aanwezige autogordels bij ritten korter dan 10 km van 16% in 1971 tot 19% in 1974, gevolgd door een zeer sterke toename in 1975 tot 60% (zie ook Afbeelding 7.1.).

Bij de middellange ritten neemt het gebruik toe van 28% in 1971 tot 34% in 1974, gevolgd door een eveneens sterke stijging tot 73% in 1975.

Bij de ritten langer dan 50 km neemt het gebruik toe van 32% in

1971 tot 35% in 1974, gevolgd door de stijging in 1975 tot 75%. Het niveau van het gebruik van de autogordel blijft na 1975 bij de diverse ritlengten vrijwel constant.

Binnen de bebouwde kom vertonen de draagcijfers van aanwezige gordels bij de oktoberenquêtes een even opvallende stijging in 1975 (Afbeelding 7.2.).

Bij ritten korter dan 10 km neemt het gebruik van aanwezige autogordels toe van 9% in 1971 tot 11% in 1974, gevolgd door 46% gebruik in 1975.

Bij de middellange ritten neemt het dragen toe van 12% in 1971 tot 20% in 1974, gevolgd door 63% dragen in 1975.

Bij de langste ritten stijgt het draagpercentage van 17% in 1971 tot 30% in 1974, waarna 70% dragen wordt geregistreerd in 1975.

Na 1975 blijft het gebruikspercentage bij de diverse ritlengten binnen de bebouwde kom vrijwel constant.

Het gebruik van aanwezige autogordels blijkt buiten de bebouwde kom tussen oktober 1974 en oktober 1975 te zijn toegenomen met een factor 3,2 bij ritten korter dan 10 km en bij ritten tussen 10-50 km en bij ritten langer dan 50 km met een factor 2,1.

Binnen de bebouwde kom bedraagt de toename in 1975 t.o.v. 1974 een factor 4,2 bij ritten korter dan 10 km, een factor 3,2 voor ritten tussen 10-50 km en een factor 2,3 voor de ritten langer dan 50 km.

Bij de kortste ritten is dus de toename van het gebruik van aanwezige gordels het sterkst. Het gebruik is binnen de bebouwde kom sterker toegenomen dan buiten de bebouwde kom.

Bij de juli-enquêtes tot en met 1974 is de autogordel buiten de bebouwde kom in het algemeen bij alle ritlengten minder vaak gedragen dan bij de overeenkomstige oktoberenquêtes. In 1975 volgt een zeer belangrijke stijging van het gebruik van de autogordel, zelfs in zodanige mate dat toen bij alle ritlengten de autogordel aanzienlijk vaker werd gebruikt dan in de maand oktober. In 1976 verschilt juli echter nauwelijks meer van oktober.

3.3. Aanwezigheid en gebruik van autogordels buiten en binnen de bebouwde kom voor de categorieën "gordel verplicht aanwezig" en "gordel niet verplicht aanwezig"

3.3.1. Overzicht van de ontwikkeling bij de enquêtes 1971 t/m 1977
(Tabel 1.7. en 2.7., Afbeelding 1 t/m 4)

In de hierna volgende paragrafen worden twee categorieën auto's onderscheiden. De categorie auto's ouder dan 1971 - waarvoor de verplichte aanwezigheid van de autogordel niet geldt - en de categorie vanaf bouwjaar 1971, waarin de autogordel verplicht aanwezig moet zijn.

In oktober 1971 werd buiten de bebouwde kom bij de auto's in de categorie "gordels verplicht aanwezig" in 96% van de gevallen een autogordel aangetroffen en binnen de bebouwde kom 94%. Vanaf 1975 was deze aanwezigheid nagenoeg 100%.

Het aandeel auto's in de categorie "gordels niet verplicht aanwezig" is uiteraard in de loop der jaren sterk verminderd. Ondanks de afwezigheid van een verplichting is de aanwezigheid van de autogordel vanaf oktober 1971 tot en met oktober 1977 binnen en buiten de bebouwde kom gestegen van 29% tot 54%.

Bij de juli-enquêtes is een vergelijkbare ontwikkeling waar te nemen.

Buiten de bebouwde kom neemt in oktober het gebruik van autogordels bij de categorie "gordels verplicht aanwezig" toe van 19% in 1971 tot 28% in 1974, gevolgd door de sterke stijging in 1975 tot 71% (zie Afbeelding 3).

Het gebruik van aanwezige autogordels bij de categorie "niet verplicht" stijgt buiten de bebouwde kom van 26% in 1971 tot 28% in 1974, gevolgd door de sterke toename van het gebruik tot 42% in 1975.

Binnen de bebouwde kom neemt bij de categorie "verplicht aanwezig" het gebruik van de autogordel toe van 8% in 1971 tot 15% in 1974, gevolgd door de sterke stijging in 1975 tot 54%.

Bij de categorie "niet verplicht" is het gebruik van aanwezige

gordels nagenoeg constant tussen 1971 en 1974 (10%), waarna een stijging tot 27% dragen volgt in 1975.

Na 1975 blijft het gebruik van autogordels binnen de bebouwde kom evenals buiten de bebouwde kom bij beide categorieën vrijwel constant.

Buiten de bebouwde kom bij de categorie "verplicht aanwezig" is het gebruik van de autogordel tussen oktober 1974 en oktober 1975 toegenomen met een factor 2,5; bij de categorie "niet-verplicht" is deze toename een factor 1,5.

Binnen de bebouwde kom is bij de categorie "verplicht aanwezig" het gebruik toegenomen met een factor 3,8 en bij de categorie "niet-verplicht" met een factor 2,7.

Het gebruik is bij beide categorieën binnen de bebouwde kom sterker toegenomen dan buiten de bebouwde kom.

De toename van het autogordelgebruik is bij de categorie "verplicht aanwezig" buiten en binnen de bebouwde kom groter dan bij de niet-verplichte categorie.

De juli-enquêtes wijken ook hier nauwelijks af van het algemene beeld.

3.3.2. Naar leeftijd van de bestuurder (Tabel 1.8. en 2.8., Afbeelding 5)

Ouderen worden, zowel buiten als binnen de bebouwde kom vaker in nieuwe auto's aangetroffen dan de jongeren.

In de oktoberenquêtes 1971 t/m 1977 is buiten de bebouwde kom bij de categorie "verplicht aanwezig" de autogordel bij de jongste leeftijdsgroep iets minder vaak aanwezig. Binnen de bebouwde kom is hierbij nauwelijks sprake van verschillen tussen de leeftijdsgroepen. De aanwezigheid is nagenoeg 100%. In oktober varieerde bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" de aanwezigheid van de autogordel buiten de bebouwde kom bij de oudere leeftijdsgroepen (25 jaar en ouder) van ca. 30% in 1971 tot ca. 57% in 1977. Bij de jongste leeftijdsgroep is dit 18% in 1971 en 48% in 1977.

In de oktoberenquêtes 1971 t/m 1977 gebruikt de jongste leeftijdsgroep buiten de bebouwde kom in de categorie "verplicht aanwezig" zijn gordels minder dan de oudere groepen. De toename van het draagpercentage van 22% in 1973 tot 63% in 1975 is fors. Om redenen uiteengezet in par. 3.1. ontbreken de betreffende cijfers van 1974. Opgemerkt wordt dat in par. 3.2.5. reeds bleek dat in 1974 het draagpercentage bij de gehele jongste groep 22% bedroeg. De oudste groep draagt buiten de bebouwde kom in de categorie "verplicht aanwezig" minder vaak een aanwezige gordel dan de middelste leeftijdsgroepen. Dit verandert vanaf 1975, als vervolgens de oudste groep van alle leeftijdsgroepen het hoogste draagpercentage heeft.

Bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" zijn het wederom de jongsten, die buiten de bebouwde kom een aanwezige gordel het minst dragen. Wordt tot en met 1973 bij deze categorie zowel door de oudste als de jongste groep een aanwezige autogordel het minst gedragen, vanaf 1976 wordt hier door de oudste groep de autogordel het vaakst gebruikt. Ook na 1975 blijft de jongste groep het minst de autogordel gebruiken. Het gebruik van de autogordel bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" blijft bij alle leeftijdsgroepen vanaf 1975 sterk achter vergeleken bij die van de categorie "verplicht aanwezig".

Binnen de bebouwde kom wordt in oktober van de jaren 1971 t/m 1977 door alle leeftijdsgroepen de autogordel zowel in de categorie "verplicht aanwezig" als in de categorie "niet-verplicht aanwezig" minder vaak gedragen dan buiten de bebouwde kom. Ook hier wordt bij beide categorieën de autogordel het minst gebruikt door de jongste groep.

In de categorie "niet-verplicht aanwezig" gebruiken alle leeftijdsgroepen vanaf 1975 aanzienlijk minder vaak de autogordel dan bij de categorie "verplicht aanwezig".

In de juli-enquêtes buiten de bebouwde kom is het autogordelgebruik door de leeftijdsgroepen van beide categorieën tot en met 1972 nauwelijks verschillend van oktober, vanaf 1975 wordt in

juli door de verschillende leeftijdsgroepen aanzienlijk vaker de autogordel gebruikt dan in de oktoberenquêtes.

3.3.3. Naar ritlengte (Tabel 1.9. en 2.9., Afbeelding 6 en 7)

In de periode oktober 1971 t/m 1977 komen zowel buiten als binnen de bebouwde kom bij de kortste ritten oudere auto's vaker voor dan nieuwere auto's.

Bij de categorie "verplicht aanwezig" is de aanwezigheid van de autogordel bij alle ritlengten nagenoeg 100%.

Bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" is de autogordel het vaakst aanwezig bij de langere ritlengten.

Buiten de bebouwde kom is het gebruik van aanwezige gordels bij de categorie "verplicht aanwezig" bij de kortste ritlengten het laagst; 16% in 1971 stijgend tot 22% in 1973, vervolgens een zeer sterke toename tot 64% in 1975. De cijfers voor 1974 ontbreken, om reeds vermelde redenen, in Tabel 1.6.1. blijkt het draagpercentage van aanwezige gordels bij korte ritlengten in 1974 echter lager te liggen dan in 1973 (19% resp. 22%). Bij de middellange ritlengten neemt het gebruik van aanwezige gordels in de categorie "verplicht aanwezig" toe van 22% in 1971 tot 37% in 1973, vervolgens sterk oplopend tot 77% in 1975 (zie Tabel 1.6.1. voor de tussenstand in 1974).

Bij de langste ritten worden gordels het vaakst gebruikt, t.w. 24% in 1971 toenemend tot 40% in 1973, met eveneens een sterke stijging tot 78% in 1975 (zie Tabel 1.6.1. voor 1974).

Bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" is het gebruik van aanwezige gordels in de oktoberenquêtes 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom bij alle ritlengten in 1971 t/m 1973 iets groter dan of gelijk aan dat bij de categorie "verplicht aanwezig". Vanaf 1975 echter blijft het gebruik van gordels bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" aanzienlijk achter bij dat bij de categorie "verplicht aanwezig". Wel wordt de gordel bij langere ritten vaker gebruikt.

In de oktoberenquêtes 1971 t/m 1977 worden gordels door beide categorieën binnen de bebouwde kom minder vaak gedragen dan buiten de bebouwde kom.

De gebruikstoename is bij de categorie "verplicht aanwezig" het grootst. Ook binnen de bebouwde kom wordt door beide categorieën bij langere ritten een aanwezige autogordel vaker gedragen dan bij korte ritten.

Na 1975 zijn bij de categorie "niet-verplicht aanwezig" bij de langere ritlengten de absolute aantallen dermate laag, dat de betrouwbaarheidsmarges fors toenemen.

Bij de juli-enquêtes t/m 1973 buiten de bebouwde kom wordt bij overeenkomstige ritten door de categorie "niet-verplicht aanwezig" de autogordel vaker gebruikt dan in de andere categorie. Vanaf 1975 daarentegen gebruikt de categorie "verplicht aanwezig" veel vaker de autogordel bij alle ritlengten dan de categorie "niet-verplicht". Ook binnen de bebouwde kom blijkt dit het geval. De absolute aantallen van de langere ritten worden hier echter dermate klein, en de maximaal toegestane afwijking zo groot, dat een duidelijker uitspraak niet meer verantwoord is.

4. AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS NAAR TYPE IN OKTOBER 1977
BUITEN EN BINNEN DE BEBOUWDE KOM PER BOUWJAAR VOERTUIG

Om een inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de inbouw van de typen autogordels door de autofabrikant is uitgegaan van de resultaten uit de enquête van oktober 1977 (Tabel 1.10.1. t/m 1.10.3.). De bouwjaarverdeling van de auto's buiten de bebouwde kom blijkt nagenoeg gelijk te zijn aan die binnen de bebouwde kom (Tabel 1.10.1.).

De aanwezigheid van de autogordel is vanaf bouwjaar 1973 zowel buiten als binnen de bebouwde kom nagenoeg 100%.

Buiten de bebouwde kom ligt het gebruik van de autogordel voor ieder bouwjaar aanzienlijk hoger dan binnen de bebouwde kom. Bij de nieuwste bouwjaren is het gebruik buiten en binnen de bebouwde kom hoger dan bij de oudste bouwjaren.

Buiten de bebouwde kom blijkt de gordel in auto's van bouwjaar 1971 bij 42% een driepuntsgordel te zijn (Tabel 1.10.2.); het aandeel driepuntsgordels is bij de nieuwste auto's het grootst, met 91% bij het bouwjaar 1977.

Van de aanwezige driepuntsgordels is bij het bouwjaar 1971 8% een automatische (oprol)gordel. Het aandeel driepunts-oprolgordels neemt tot 1975 toe tot 35%, waarna in 1976 en 1977 de driepunts-oprolgordel aanzienlijk vaker wordt toegepast, met percentages van 62% en 84%.

Anders dan uit het totale gebruikspercentage blijkt, wordt de niet-oprolgordel vaker gebruikt dan de oprolgordel.

De ontwikkeling van de aanwezigheid van driepunts-oprolgordel is binnen de bebouwde kom gelijk aan die buiten de bebouwde kom. Het gebruik van de beide typen driepuntsgordels ligt binnen de bebouwde kom lager dan buiten de bebouwde kom.

Bij de nieuwere bouwjaren worden beide typen autogordels vaker gebruikt dan bij de oudere bouwjaren.

Het gebruik van de oprol- en van de niet-oprolgordel is in de nieuwste bouwjaren nagenoeg aan elkaar gelijk.

Het resterende percentage aanwezige autogordels wordt ingenomen door de diagonaal- en de heupgordel (Tabel 1.10.3.).

Vooraf de ontwikkeling van de diagonaalgordel loopt bij de bouw-
jaren 1971 t/m 1977 zeer sterk af. Zijn buiten de bebouwde kom
in auto's van bouwjaar 1971 nog bij 25% diagonaalgordels inge-
bouwd, voor auto's van bouwjaar 1977 is dit slechts 2%.

Dezelfde ontwikkeling geldt voor de toepassing van de heupgordel.
In bouwjaar 1971 is bij 43% van de auto's een heupgordel ge-
plaatst, bij het bouwjaar 1977 nog slechts in 7% van de auto's.
Beide genoemde typen worden minder vaak gebruikt dan de drie-
puntsgordel, waarvan de diagonaalgordel het minst.

Binnen de bebouwde kom treft men een gelijke ontwikkeling bij de
aanwezigheid van de diagonaal- en heupgordels als buiten de be-
bouwde kom. Ook hier het sterk teruglopen van aanwezigheid van
diagonaal- en heupgordels bij de nieuwere bouwjaren.

Het gebruik van de diagonaal- en heupgordels ligt binnen de
bebouwde kom lager dan het gebruik van de beide typen driepunts-
gordels. De diagonaalgordel wordt ook binnen de bebouwde kom
het minst gebruikt.

Bij de nieuwe bouwjaren worden zowel de diagonaal- als de heup-
gordels wel vaker gebruikt dan bij de oudere bouwjaren.

5. TOETSINGEN

5.1. Inleiding

Ten behoeve van dit onderzoekverslag zijn een aantal tabellen aan een nader onderzoek onderworpen.

Het betreft hier samenhangen tussen telkens meer dan twee variabelen. Onderzocht worden de onderlinge relaties tussen deze variabelen t.a.v. de klassen van deze variabelen. De samenhang tussen de variabelen wordt dus nader gespecificeerd in termen van de klassen.

Een dergelijke meer gecompliceerde analyse van kruistabellen wordt mogelijk gemaakt door gebruik te maken van het zgn. log-lineaire analysemodel. Bij dit analysemodel worden, evenals in variantie-analyse, de aanwezige verschillen tussen metingen toegerekend aan hoofdeffecten en interacties van verschillende orde.

Voor elke van de gevonden effecten wordt tevens nagegaan hoe dit is te beschrijven in termen van de klassen van de bij het effect behorende kenmerken. Een algemene beschrijving van deze log-lineaire analyses wordt gevonden in Bishop, Fienberg & Holland (1975).

In dit geval is gebruik gemaakt van het computerprogramma WPM waarvan een beschrijving te vinden is in De Leeuw & Oppe (1976).

5.2. Toetsingen

De volgende toetsingen worden getoetst in relatie met bebouwing en periode (voor/na de wet):

- a. leeftijd x autogordel
- b. ritlengte x autogordel
- c. verplichting x autogordel.

Leeftijd staat voor leeftijd(klasse) van de geënquêteerde bestuurder van het voertuig, ritlengte is de in de betreffende rit afgelegde afstand tot het moment van tanken.

In hetgeen volgt geeft bebouwing de plaats van de enquêteplaats aan naar buiten of binnen de bebouwde kom, en onder periode wordt verstaan de jaarperioden waartussen in deze analyse onderscheid

is gemaakt, nl. de periode voor in werking treden van de wet tot verplicht gordelgebruik: 1971 t/m 1974 en de periode erna: 1975 t/m 1977 (of 1976 bij de juli-enquêtes).

Onder "autogordel" wordt het al-of-niet gebruik van aanwezige autogordels bedoeld, en met "verplichting" de verplichte aanwezigheid van de autogordel.

De tabellen werden apart voor de enquêtemaanden juli en oktober samengesteld.

5.3. Leeftijd x autogordel (Tabellen 3.1. t/m 3.4.)

Leeftijd x autogordel werd uitgesplitst naar bebouwing en periode. De reden voor deze uitsplitsing ligt in de gevonden interactie in de hogere-ordetabel: leeftijd x autogordel x bebouwing x periode. Deze hogere-orde-interactie was significant voor oktober met een totale chikwadraat van 92,72 en 36 vrijheidsgraden, zoals in Tabel 3.1. is vermeld. In deze tabel duiden de "enen" op bij de interactie betrokken kenmerken, terwijl de kenmerken die niet meedoen van "nullen" zijn voorzien. De consequentie van deze interactie is dat optellen over één van de betrokken kenmerken tot een verkeerde interpretatie van de effecten tussen de kenmerken leidt. Omwille van de onderlinge vergelijkbaarheid werd leeftijd x autogordel ook voor juli uitgesplitst naar bebouwing en periode. In principe zou men bij juli echter wel over één van de betrokken kenmerken hebben kunnen optellen aangezien de totale chikwadraat van 25,07 hier bij 30 vrijheidsgraden niet significant was (Tabel 3.1.). Optellen over kenmerken leidt vanwege grotere celaantallen bij minder cellen tot stabielere schattingsresultaten, welke derhalve ook eerder significant zullen zijn.

Aan de uitsplitsing van leeftijd en autogordel naar bebouwing en periode ging overigens ook nog een toetsing vooraf van de interactie tussen de kenmerken leeftijd, autogordel en periode, uitgesplitst naar bebouwing. Deze interacties bleken voor juli en oktober significant met resp. 30 en 36 vrijheidsgraden (Tabel 3.2.).

Het verschil in samenhang tussen leeftijd en autogordel voor beide enquêtemaanden en de beide jaarperioden en de enquêteplaats (binnen

of buiten de bebouwde kom) wordt in de testresultaten van de acht resulterende condities onderling vergeleken (Tabel 3.3.).

Deze tabel geeft in de laatste kolommen een overzicht van de totale chikwadraatwaarden met de bijbehorende vrijheidsgraden waaruit het significantieniveau kan worden bepaald.

We constateren dat de effecten alle zeer significant zijn. Verder zijn de effecten significanter buiten dan binnen de bebouwde kom en significanter vóór dan na het in werking treden van de wet.

Bij een interpretatie van deze resultaten moeten we ons realiseren dat de mate waarin een effect significant is zowel afhangt van de steekproefomvang (N) als van de grootte van de interactieparameters. Dit laatste aspect geeft de relevantie van de gevonden effecten aan. Zeer kleine verschillen kunnen door de grootte van de steekproef significant zijn. Ze zijn in de regel niet relevant.

Daar waar de significantie van deze interactieparameters groter is en de steekproefomvang kleiner is de interpretatie eenduidig: er is sprake van een sterkere samenhang tussen leeftijd en auto-gordelgebruik.

Dit treffen we bijvoorbeeld aan in de periode '71-'74 waar voor buiten de bebouwde kom in oktober met minder steekproefelementen dan in juli (34.957 - 38.762) een grotere chikwadraatwaarde werd bereikt (773,06 - 619,90).

Als zowel de steekproefomvang als de significantie van het effect groter is, dan is een interpretatie niet direct te geven. In dat geval zijn alleen de ruwe scores indicatief. Als de ruwe scores van twee te vergelijken subtabellen ongeveer even groot zijn en één der tabellen een significanter effect heeft, dan is dit het gevolg van een groter aantal steekproefelementen; in dit geval is er geen sprake van een sterkere samenhang in deze tabel. Indien daarentegen de ruwe scores (van overeenkomstige variabelen met identieke klasse-indeling) in deze subtabel eveneens beduidend groter zijn dan spreken we wel van een sterkere samenhang.

Het is van belang om een vergelijking te maken tussen de verschillende vormen van samenhang bij de acht tabellen. Om de samenhang

te kunnen interpreteren zijn deze op de volgende wijze nader gespecificeerd: het effect t.a.v. het autogordelgebruik is gesplitst in de twee deeleffecten "aanwezigheid van een autogordel" versus "afwezigheid van een autogordel" (effect 1) en binnen de autogordel-aanwezigheid tussen "gebruik" en "niet-gebruik" (effect 2). Deze twee effecten beschrijven volledig de verschillen die er zijn tussen de drie categorieën van het variabele autogordelgebruik.

Voor de vier categorieën van leeftijd zijn er zo drie effecten te kiezen die een volledige beschrijving geven van de verschillen tussen de waarden van de vier categorieën. Gekozen is voor de volgende deeleffecten: 18 t/m 24 jaar versus ouder dan 24 jaar (effect 1). Dan binnen de groep ouderen 25 t/m 34 jaar versus ouder dan 34 jaar (effect 2), en tenslotte 35 t/m 44 jaar versus ouder dan 44 jaar (effect 3).

Dit levert met de effecten van autogordelgebruik samen zes combinaties van effecten, of contrasten, elk met één vrijheidsgraad, samen optellend tot de zes vrijheidsgraden van het totale effect. We kunnen dus ook zeggen dat het totale interactie-effect is opgesplitst in 6 specifieke effecten. De toetsingsresultaten van deze zes specifieke deeleffecten zijn voor elk van de acht tabellen weergegeven in Tabel 3.3.

Zij kunnen worden opgevat als standaardnormaal-scores, waarvan de significanties met de gebruikelijke tabellen kunnen worden getoetst. Op 5%-niveau zijn de grenswaarden dan ± 1.96 .

Onder "contrast" staat in de eerste kolom de index voor het leeftijdseffect, in de tweede de index voor het autogordeleffect. De combinatie 11 betreft dus het deeleffect leeftijd 18 t/m 24 jaar versus ouder dan 24 jaar met autogordelaanwezigheid versus autogordelafwezigheid, enz.

In de volgende kolom staat de ruwe waarde van de (normaal verdeelde) toetsingsgrootte, in de daarop volgende kolom de standaardnormaal verdeelde score welke kan worden getoetst.

Een vergelijking van de ruwe scores geeft informatie over de relatieve grootte van de effecten los van de steekproefomvang; in de standardscores is tevens de betrouwbaarheid van de scores verdisconteerd.

Tenslotte is voor elke tabel nog de totale chikwadraatwaarde gegeven met het aantal vrijheidsgraden behorend bij de deeleffecten en het aantal steekproefelementen (N).

Vergelijken we nu de ruwe scores, behorende bij de deeleffectcombinatie 11, voor juli dan zien we dat deze waarden onderling niet zo erg veel verschillen: (0.51, 0.43, 0.45 en 0.43).

De bijbehorende standaard scores verschillen meer (23.10, 12.42, 8.39 en 8.51). Dit komt door het verschil in steekproefgrootte voor elk van de vier tabellen.

Vergelijken we deze waarden met de uitkomsten van de oktoberenquête dan vinden we andere uitkomsten. De ruwe scores zijn hoger (0.61, 0.58, 0.76 en 0.63) en hun significantie eveneens. Vooral binnen de bebouwde kom is een flink verschil in ruwe en standaard scores zichtbaar, waarbij de grotere standaard scores deels veroorzaakt worden door de grotere ruwe scores en deels door de grotere aantallen steekproefelementen.

Voor alle tabellen geldt dat het effect betekent dat de autogordel vaker afwezig was dan verwacht bij de leeftijdsgroep 18 t/m 24 jaar. De eerder genoemde constatering t.a.v. het verschil tussen de juli- en oktoberenquêtes geeft aan dat de bestuurder-autocombinatie voor beide enquêtemaanden enigszins verschillend is. Bebouwing heeft in oktober merkbare invloed op het effect 11, terwijl verder het effect in de periode vóór de wet iets sterker lijkt dan daarna. Van het effect 12, hetgeen voor dezelfde leeftijdsgroep het autogordelgebruik weergeeft, kan worden gezegd dat tussen juli en oktober geen duidelijk onderscheid te maken is. Het effect is wel duidelijk sterker buiten dan binnen de bebouwde kom, hetgeen verklaard kan worden uit het minder dragen binnen de bebouwde kom, terwijl verder geldt dat dit effect ook na het in werking treden van de wet wat nadrukkelijker aanwezig lijkt dan daarvoor.

Uitgezonderd juli binnen de bebouwde kom voor de wet (geen effect), werd overal geconstateerd dat de leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar minder gebruik maakt van de aanwezige autogordel dan verwacht.

Samenvattend kan gesteld worden dat voor de leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar de autogordelaanwezigheid en het autogordelgebruik

lager liggen dan bij de andere leeftijdsgroepen. Bij het autogordelgebruik is er geen verschil tussen juli en oktober, terwijl de autogordelaanwezigheid in oktober een sterkere rol speelt.

Bebouwing is enigszins van invloed op de autogordelaanwezigheid, en tevens van belang voor het autogordelgebruik. De autogordel is voor de wet vaker afwezig, terwijl het autogordelgebruik in de periode na de wet wat minder is dan verwacht.

Binnen de groep personen ouder dan 24 jaar is geen duidelijk verschil in aanwezigheid van de autogordel te constateren (effect 21 en 31). Wel wordt vastgesteld dat binnen de groep ouderen de stijging van het draagpercentage bij de relatief jongeren na de wet ten opzichte van de periode voor de wet geringer is dan bij de relatief ouderen van deze groep.

Geconcludeerd wordt daarom dat het autogordelgebruik na de invoering van de wet relatief toeneemt met de leeftijd; bebouwing en enquêtemaand (juli, oktober) hebben hierop een zekere invloed.

5.4. Ritlengte x autogordel (Tabellen 3.5. t/m 3.11.)

De interactie tussen de variabelen ritlengte, autogordel, bebouwing en periode was niet significant (Tabel 3.5.). Daarom werden de interacties van de volgende driedimensionale tabellen getoetst: ritlengte x autogordel x periode (Tabel 3.6.)

ritlengte x autogordel x bebouwing (Tabel 3.9.).

Beide bleken significant. In de eerste tabel wordt bebouwing niet onderscheiden, terwijl dit bij de tweede tabel voor periode geldt.

Het effect t.a.v. ritlengte is gesplitst in de twee deeleffecten kleiner en groter dan 10 km (effect 1) en 10-50 km tegen groter dan 50 km (effect 2).

5.4.1. Ritlengte x autogordel (x periode)

Uit Tabel 3.7. blijkt dat alle chikwadraatwaarden zeer significant zijn. De effecten zijn significanter voor oktober dan voor juli. Bij de interpretatie mogen we inderdaad rekening houden met een sterkere samenhang tussen ritlengte en autogordel in oktober in

de periode voor de wet, dan in juli. Dit omdat in oktober een grotere chikwadraatwaarde bij een kleiner aantal steekproefelementen werd aangetroffen.

Opmerkelijk is verder dat ondanks het gehalveerde aantal steekproefelementen het effect na de wet bijna even significant (juli) dan wel signifikanter is dan voor de wet. Gelet op de aantallen steekproefelementen mogen we in ieder geval binnen oktober concluderen dat de samenhang tussen ritlengte en autogordel na de wet sterker is dan voor de wet. Deze samenhang is in de tabel niet zichtbaar maar is gelegen in de verschillen van covarianties tussen de deeleffecten van ritlengte en autogordel voor en na de wet.

Het belangrijkste effect 12 toont zeer sterk en zeer significant aan dat het autogordelgebruik voor ritten korter dan 10 km veel minder is dan verwacht. Het effect is iets groter en signifikanter in oktober dan in juli. Er is geen verschil voor en na de wet.

Parallel hieraan loopt effect 22 dat, zij het in mindere mate maar nog zeer significant, hetzelfde aangeeft voor ritten van 10-50 km t.o.v. ritten van meer dan 50 km. Deze omgekeerde samenhang tussen ritafstand en autogordelgebruik lijkt hier iets sterker in de periode na de wet en ook iets sterker in juli dan in oktober.

Middels effect 11 wordt duidelijk geconstateerd - uitgezonderd een klein tegengesteld effect voor juli na de wet - dat bij ritten korter dan 10 km de autogordel ook vaker aanwezig is. Het effect is groter in de periode voor de wet. Tevens is het groter in oktober dan in juli.

5.4.2. Ritlengte x autogordel (x bebouwing)

Uit Tabel 3.10. blijken wederom alle chikwadraten zeer significant te zijn. Het effect is buiten signifikanter dan binnen de bebouwde kom. Een uitspraak over het verschil in sterkte van de samenhang tussen ritlengte en autogordel is voor beide soorten bebouwing echter moeilijk te geven vanwege het uiteenlopend aantal steekproefelementen.

Buiten de bebouwde kom is echter wel bij een ongeveer gelijk aantal steekproefelementen een veel sterkere samenhang te zien in

oktober dan in juli. Binnen de bebouwde kom treffen we tenslotte in juli een iets sterkere samenhang aan dan in oktober. Het sterkste effect 12 - en in mindere mate effect 22, ritten van 10-50 km - laat zien dat in alle gevallen de autogordel bij ritten korter dan 10 km, ofwel van 10-50 km, minder wordt gedragen dan verwacht. Dat effect is veel sterker binnen dan buiten de bebouwde kom en voor de combinatie 12 in totaal mogelijk iets sterker in oktober dan in juli.

Tenslotte blijkt uit effect 11 dat de autogordel bij ritten korter dan 10 km vaker afwezig is dan verwacht. Dit effect is sterker binnen de bebouwde kom en in oktober.

5.5. Verplichting x autogordel (Tabel 3.12. t/m 3.15.)

Ook Tabel 3.14. bevat zeer significante chikwadraatwaarden.

Effect 11 levert de triviale informatie dat de autogordel bij verplichte aanwezigheid ook feitelijk meer aanwezig is.

Effect 12 bestaat alleen voor de periode na de wet. Tussen juli en oktober is geen onderscheid. Hier blijkt heel duidelijk dat het autogordelgebruik bij verplichting behoorlijk groter is dan verwacht in vergelijking met de groep zonder verplichting.

6. CONCLUSIES

Door de verplichting in nieuwe auto's gordels te monteren zal na ca. 8 jaar bij nagenoeg alle auto's een gordel aanwezig zijn. Binnen de bebouwde kom wordt minder vaak een gordel aangetroffen dan buiten de bebouwde kom, doordat er vaker met oudere auto's wordt gereden dan buiten de bebouwde kom.

Het verplicht stellen van het gebruik van de gordel heeft vanaf 1975 bij alle in de enquête onderzochte variabelen een sterke toename van het gebruik van de autogordel te zien gegeven. De belangrijkste invloeden op de aanwezigheid en het gebruik van de gordel worden aangetroffen bij de variabelen: ritlengte, leeftijd bestuurder en al-of-niet verplichte aanwezigheid van gordels.

De lengte van de gereden rit blijkt van zeer groot belang te zijn voor het al of niet gebruiken van de autogordel. Bij ritten korter dan 10 km - dit is bij ca. 80% van de geënquêteerde bestuurders binnen de bebouwde kom het geval - wordt de gordel het minst gebruikt.

Het gebruik naar leeftijd toont aan dat de groep 45 jaar en ouder eerder geneigd is gehoor te geven aan de verplichting te gordel te gebruiken dan de jongere groepen. De groep 18 t/m 24 jaar is ook na de wet het minst geneigd de gordel te gebruiken (bij deze groep is de gordel ook het minst aanwezig).

Bij de oudere auto's waarin de gordel niet aanwezig hoeft te zijn steekt het gebruik na de wet op de draagplicht in negatieve zin af in vergelijking tot de categorie waarbij deze veiligheidsvoorziening wel aanwezig dient te zijn.

Er is een duidelijke ontwikkeling te zien in aanwezigheid van de verschillende typen autogordels. Zo is de inbouw van bijvoorbeeld de diagonaalgordel en van de heupgordel een aflopende zaak ten gunste van de driepuntsgordels. De driepuntsgordels worden overwegend in nieuwe auto's aangetroffen, waarbij de oprolgordel een steeds groter aandeel is gaan uitmaken. Deze driepuntsgordels worden aanzienlijk vaker gebruikt dan respectievelijk de heup- en diagonaalgordels, waarbij er nauwelijks verschil is in het gebruik van de oprol- en niet-oprolgordels.

Van de onderzochte kenmerken bleken geslacht van de bestuurder, dag van de week en eigenaar van het voertuig niet van invloed te zijn op het gebruik van autogordels.

LITERATUUR

Bishop, Y.M.M.; Fienberg, S.E. & Holland, P.W. (1975). Discrete Multivariate Analysis: Theory and Practice. MIT-Press, London, 1975.

Leeuw, J. de & Oppe, S. (1976). Analyse van kruistabellen: log-lineaire Poisson-modellen voor gewogen aantallen. R-76-8. SWOV, Voorburg, 1976.

Oppe, S. Analyse van kruistabellen: beschrijving computerprogramma. SWOV (niet gepubliceerd).

SWOV (Grefte, Th.P.M. de & Paar, ir. H.G.) (1970). Aanwezigheid en gebruik van autogordels; Enquête 1968/1969. Publikatie 1970-1. SWOV, Voorburg, 1970.

SWOV (1975). Aanwezigheid en gebruik van autogordels; Enquêtes 1971 t/m 1974, onder bestuurders van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Publikatie 1975-1N. SWOV, Voorburg, 1975.

SWOV (Blokpoel, A.; Harris, S.; Scholtens, H.P. & Schlösser, ir. L.H.M.) (1979). Profiel diepten van personenautobanden in Nederland; Bevindingen bij een aantal metingen in november 1976. Publikatie 1979-1N. SWOV, Voorburg, 1979.

SWOV-LITERATUUR OVER AUTOGORDELS

Aanwezigheid en gebruik van autogordels; Enquête 1968/1969.

Th.P.M. de Grefte & ir. H.G. Paar. Publikatie 1970-1. SWOV, Voorburg, 1970. 48 blz.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels; Enquêtes juli en oktober 1969 onder bestuurders van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. R-72-7. SWOV, Voorburg, 1972. 132 blz.

Enkele opmerkingen betreffende het verbeteren van effectiviteit en gebruik van autogordels. Consult aan Rijkswaterstaat. R-73-4. SWOV, Voorburg, 1973. 12 blz.

Practical and medical aspects of the use of car seat belts; Tentative views from recent research by The Institute for Road Safety Research SWOV. Paper presented at the Medical Congress on Traffic Medicine, Utrecht, 30 May 1974. A. Edelman & L.T.B. van Kampen. Arts en Auto 40 (1974) 19 (Congresnummer) (12 oktober): 1556-1559.

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. SWOV, Voorburg, 1974. 132 blz.

Beveiliging van kinderen in personenauto's; Conclusies en aanbevelingen. Interim-rapport van de Werkgroep Kinderbeveiliging. R-74-14. SWOV, Voorburg, 1974. 59 blz.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels; Enquêtes 1971 t/m 1974 onder bestuurders van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Publikatie 1975-1N. SWOV, Voorburg, 1975. 43 blz.

Heup- en driepuntsgordels; Een vergelijking van de effectiviteit. Ir. L.T.B. van Kampen & ir. A. Edelman. Publikatie 1975-2N. SWOV, Voorburg, 1975. 30 blz.

Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers, en de toepassing ervan bij het gebruik van veiligheidsvoorzieningen. Drs. P.C. Noordzij. Publikatie 1975-4N. SWOV, Voorburg, 1975. 35 blz., geïll.

Tien jaar verkeersonveiligheid in Nederland; Een beschrijving van de omvang en de ontwikkeling van het verkeer en de verkeersonveiligheid in Nederland sinds 1964. Publikatie 1976-3N. SWOV, Voorburg, 1976. 51 blz., geïll.

Kinderen in personenauto's; Verslag en resultaten SWOV-enquêtes omtrent het korte-termijneffect van de wettelijke maatregel van 1 januari 1976 betreffende de plaats van kinderen in auto's. Consult aan de Directie Verkeersveiligheid (DVV). R-76-33. SWOV, Voorburg, 1976. 16 blz.

Invloed van het gebruik van helmen door bromfietzers en autogordels door inzittenden van personenauto's op de verkeersveiligheid. Consult ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid. R-78-22. SWOV, Voorburg, 1978. 64 blz.

Trendanalyse Verkeersonveiligheid I; Beschrijving van de onveiligheid in de periode van 1964 t/m 1976 en de verwachting voor 1977, 1978 en 1979 + Bijlagen 1 t/m 5. J. van Minnen. R-78-25A + B. SWOV, Voorburg, 1978. 70 + 59 blz.

Autogordels vast en zeker. Tekst 2de herziene versie van de gelijknamige gezamenlijke uitgave van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en Veilig Verkeer Nederland (VVN). R-78-32. SWOV, Voorburg, 1978. 22 blz. Ook als brochure.

Beveiligingsmiddelen op achterbanken van personenauto's; Overzicht van aanwezigheid en gebruik van beveiligingsmiddelen (autogordels, kindergordels etc.) op achterbanken van personenauto's in Nederland en de mogelijke besparing in aantallen doden bij een wettelijke verplichting tot dragen. Consult aan de Directie Verkeersveiligheid ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV), Subgroep Statistiek. R-79-35. SWOV, Voorburg, 1979. 42 blz.

TABELLEN, AFBEELDINGEN, BIJLAGEN

bij

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS 1971 T/M 1977

Verslag enquêtes gehouden onder bestuurders van personenauto's
op wegen binnen en buiten de bebouwde kom

R-79-50 II

Voorburg, 1979

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

TABELLEN

Tabellenserie 1. Resultaten enquêtes oktober 1971 t/m 1977.

Tabellenserie 2. Resultaten enquêtes juli 1971 t/m 1977.

Tabellenserie 3. Resultaten toetsingen.

Tabel 1.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels door bestuurders van personenauto's in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 naar buiten en binnen de bebouwde kom

OKTOBER

Jaar	Buiten de bebouwde kom		Gordels gebruikt			
	Geënquêteerd (I) aantal	Gordels aanwezig (II) aantal	% van (I)	aantal	% van (I)	% van (II)
1971	8135	3111	38	737	9	24
1972	9273	4869	53	1201	13	25
1973	9323	6170	66	1950	21	32
1974	8376	6256	75	1729	21	28
1975	7078	5885	83	3929	56	67
1976	8116	7140	88	5026	62	70
1977	5692	5326	94	3543	62	67

Binnen de bebouwde kom

1971	2140	774	36	74	3	10
1972	2186	1209	55	156	7	13
1973	2399	1596	67	227	9	14
1974	3408	2440	72	316	9	13
1975	3565	2970	83	1466	41	49
1976	2478	2209	89	1093	44	49
1977	2575	2371	92	1141	44	48

Tabel 1.2.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar geslacht van de bestuurder

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Geslacht	aantal	%		% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	man	7164	88		39	9	24
	vrouw	969	12		36	8	22
	Totaal	8133	100		38	9	24
1972	man	7997	86		53	13	25
	vrouw	1276	14		52	12	22
	Totaal	9273	100		53	13	25
1973	man	8043	86		66	21	32
	vrouw	1280	14		67	19	28
	Totaal	9323	100		66	21	32
1974	man	7095	85		74	21	28
	vrouw	1224	15		77	21	28
	Totaal	8319	100		75	21	28
1975	man	5919	84		83	56	67
	vrouw	1159	16		82	55	67
	Totaal	7078	100		83	56	67
1976	man	6782	84		88	62	70
	vrouw	1334	16		89	63	71
	Totaal	8116	100		88	62	70
1977	man	4830	85		93	62	66
	vrouw	862	15		95	66	69
	Totaal	5692	100		94	62	67

Tabel 1.2.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar geslacht van de bestuurder

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt	
Jaar	Geslacht	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	man	1821	85	36	3	9
	vrouw	327	15	35	4	12
	Totaal	2148	100	36	3	10
1972	man	1925	88	55	7	13
	vrouw	261	12	56	8	14
	Totaal	2186	100	55	7	13
1973	man	2129	89	67	10	14
	vrouw	269	11	65	8	13
	Totaal	2398	100	67	9	14
1974	man	2982	88	72	9	13
	vrouw	416	12	70	10	14
	Totaal	3398	100	72	9	13
1975	man	3071	86	84	41	49
	vrouw	494	14	82	42	51
	Totaal	3565	100	83	41	49
1976	man	2046	83	89	44	50
	vrouw	432	17	90	44	49
	Totaal	2478	100	89	44	49
1977	man	2224	86	92	45	49
	vrouw	351	14	93	41	44
	Totaal	2575	100	92	44	48

Tabel 1.3.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar dag van de week

* werkdagen 1977 = donderdag en vrijdag

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Dag van de week	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	
1971	werkdagen	5229	64	40	10	25	
	weekenddagen	2904	36	35	8	21	
	Totaal	8133	100	38	9	24	
1972	werkdagen	5796	63	55	14	25	
	weekenddagen	3477	37	48	12	24	
	Totaal	9273	100	53	13	25	
1973	werkdagen	6210	67	68	21	31	
	weekenddagen	3113	33	62	20	32	
	Totaal	9323	100	66	21	32	
1974	werkdagen	5455	67	76	22	28	
	weekenddagen	2747	33	72	20	27	
	Totaal	8202	100	75	21	28	
1975	werkdagen	4750	67	83	55	66	
	weekenddagen	2328	33	83	56	68	
	Totaal	7078	100	83	56	67	
1976	werkdagen	5355	66	89	62	70	
	weekenddagen	2761	34	87	62	71	
	Totaal	8116	100	88	62	70	
1977	werkdagen*	2705	48	93	60	64	
	weekenddagen	2987	52	94	64	69	
	Totaal	5692	100	94	62	67	

Tabel 1.3.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar dag van de week

* werkdagen 1977 = donderdag en vrijdag

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Dag van de week	aantal	%	% van (I)		% van (I)	% van (II)
1971	werkdagen	1386	65	36		4	11
	weekenddagen	753	35	36		3	8
	Totaal	2139	100	36		3	10
1972	werkdagen	1470	67	58		8	13
	weekenddagen	716	33	51		6	12
	Totaal	2186	100	55		7	13
1973	werkdagen	1673	70	67		9	14
	weekenddagen	725	30	66		10	16
	Totaal	2398	100	67		9	14
1974	werkdagen	2189	64	73		10	14
	weekenddagen	1221	36	68		8	12
	Totaal	3410	100	72		9	13
1975	werkdagen	2560	72	84		42	50
	weekenddagen	1005	28	82		39	48
	Totaal	3565	100	83		41	49
1976	werkdagen	1786	72	90		44	49
	weekenddagen	692	28	86		44	51
	Totaal	2478	100	89		44	49
1977	werkdagen*	1422	55	91		45	49
	weekenddagen	1153	45	93		44	47
	Totaal	2575	100	92		44	48

Tabel 1.4.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar eigenaar van de auto

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Eigenaar	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	wel eigenaar	6779	83	36	9	24	
	niet eigenaar	1356	17	47	10	22	
	Totaal	8135	100	38	9	24	
1972	wel eigenaar	7704	83	51	13	25	
	niet eigenaar	1539	17	61	14	23	
	Totaal	9243	100	53	13	25	
1973	wel eigenaar	7733	83	65	20	32	
	niet eigenaar	1609	17	75	23	31	
	Totaal	9342	100	66	21	32	
1974	wel eigenaar	6840	82	74	21	28	
	niet eigenaar	1536	18	80	21	26	
	Totaal	8376	100	75	21	28	
1975	wel eigenaar	5781	82	82	55	67	
	niet eigenaar	1297	18	88	58	66	
	Totaal	7078	100	83	56	67	
1976	wel eigenaar	6744	83	88	61	70	
	niet eigenaar	1372	17	90	65	72	
	Totaal	8116	100	88	62	70	
1977	wel eigenaar	4816	85	93	62	66	
	niet eigenaar	876	15	95	64	67	
	Totaal	5692	100	94	62	67	

Tabel 1.4.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar eigenaar van de auto

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Eigenaar	aantal	%	% van (I)		% van (I)	% van (II)
1971	wel eigenaar	1911	89	35		4	10
	niet eigenaar	229	11	43		3	6
	Totaal	2140	100	36		3	10
1972	wel eigenaar	1889	88	54		7	13
	niet eigenaar	297	14	62		7	11
	Totaal	2186	100	55		7	13
1973	wel eigenaar	2089	88	65		9	14
	niet eigenaar	310	12	78		12	15
	Totaal	2399	100	67		9	14
1974	wel eigenaar	2928	86	71		9	13
	niet eigenaar	480	14	78		10	13
	Totaal	3408	100	72		9	13
1975	wel eigenaar	3165	89	83		41	49
	niet eigenaar	400	11	88		46	56
	Totaal	3565	100	83		41	49
1976	wel eigenaar	2128	86	89		44	50
	niet eigenaar	350	14	91		43	47
	Totaal	2478	100	89		44	49
1977	wel eigenaar	2267	88	92		44	48
	niet eigenaar	308	12	91		45	50
	Totaal	2575	100	92		44	48

Tabel 1.5.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)		% van (II)	
1971	18 t/m 24 jaar	1406	17	25		5	
	25 t/m 34 jaar	2649	33	40		10	
	35 t/m 44 jaar	1736	22	42		11	
	45 jaar en ouder	2269	28	41		9	
	Totaal	8087	100	38		9	
1972	18 t/m 24 jaar	1457	16	37		6	
	25 t/m 34 jaar	3304	36	54		14	
	35 t/m 44 jaar	2059	22	57		16	
	45 jaar en ouder	2444	27	57		13	
	Totaal	9264	100	53		13	
1973	18 t/m 24 jaar	1464	16	50		12	
	25 t/m 34 jaar	3219	34	68		24	
	35 t/m 44 jaar	2026	22	71		25	
	45 jaar en ouder	2590	28	70		19	
	Totaal	9299	100	66		21	
1974	18 t/m 24 jaar	1272	15	60		13	
	25 t/m 34 jaar	3015	36	75		24	
	35 t/m 44 jaar	1828	22	80		23	
	45 jaar en ouder	2192	27	79		19	
	Totaal	8307	100	75		21	
1975	18 t/m 24 jaar	1186	17	72		41	
	25 t/m 34 jaar	2615	37	83		55	
	35 t/m 44 jaar	1482	21	87		60	
	45 jaar en ouder	1778	25	88		62	
	Totaal	7061	100	83		56	

Tabel 1.5.1. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1976	18 t/m 24 jaar	1291	16	79	50	63
	25 t/m 34 jaar	3002	37	88	61	69
	35 t/m 44 jaar	1800	22	90	65	72
	45 jaar en ouder	1988	25	91	68	75
	Totaal	8081	100	88	62	70
1977	18 t/m 24 jaar	934	16	87	52	59
	25 t/m 34 jaar	2102	37	94	63	67
	35 t/m 44 jaar	1194	22	95	63	67
	45 jaar en ouder	1449	25	96	67	71
	Totaal	5679	100	94	62	67

Tabel 1.5.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)		% van (II)	
1971	18 t/m 24 jaar	319	15	27		3	
	25 t/m 34 jaar	466	22	39		3	
	35 t/m 44 jaar	483	23	37		6	
	45 jaar en ouder	850	40	39		3	
	Totaal	2118	100	36		3	
1972	18 t/m 24 jaar	249	12	44		6	
	25 t/m 34 jaar	597	27	59		8	
	35 t/m 44 jaar	450	21	59		6	
	45 jaar en ouder	868	41	57		7	
	Totaal	2164	100	55		7	
1973	18 t/m 24 jaar	311	13	53		5	
	25 t/m 34 jaar	700	29	66		11	
	35 t/m 44 jaar	428	18	73		13	
	45 jaar en ouder	940	40	68		8	
	Totaal	2379	100	67		9	
1974	18 t/m 24 jaar	594	18	56		6	
	25 t/m 34 jaar	1077	32	72		10	
	35 t/m 44 jaar	587	17	77		12	
	45 jaar en ouder	1135	33	76		9	
	Totaal	3393	100	72		9	
1975	18 t/m 24 jaar	543	15	71		31	
	25 t/m 34 jaar	1164	33	83		42	
	35 t/m 44 jaar	607	17	86		41	
	45 jaar en ouder	1241	35	88		45	
	Totaal	3555	100	83		41	

Tabel 1.5.2. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1976	18 t/m 24 jaar	416	17	79	34		42
	25 t/m 34 jaar	759	31	90	42		46
	35 t/m 44 jaar	443	18	90	44		49
	45 jaar en ouder	855	34	93	51		56
	Totaal	2473	100	89	44		49
1977	18 t/m 24 jaar	433	17	86	37		43
	25 t/m 34 jaar	794	31	91	43		47
	35 t/m 44 jaar	489	19	95	46		48
	45 jaar en ouder	856	33	94	49		51
	Totaal	2572	100	92	44		48

Tabel 1.6.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar ritlengte

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)		% van (II)	
1971	< 10 km	3781	47	36		6	
	10 - 50 km	2823	34	40		11	
	> 50 km	1481	18	42		13	
	Totaal	8085	100	38		9	
1972	< 10 km	4108	45	49		9	
	10 - 50 km	3528	38	55		14	
	> 50 km	1613	17	58		19	
	Totaal	9249	100	53		13	
1973	< 10 km	3968	42	62		14	
	10 - 50 km	3788	41	69		25	
	> 50 km	1563	17	71		28	
	Totaal	9319	100	66		21	
1974	< 10 km	3831	46	73		14	
	10 - 50 km	3147	38	75		26	
	> 50 km	1342	16	80		28	
	Totaal	8320	100	75		21	
1975	< 10 km	3499	50	81		48	
	10 - 50 km	2596	37	86		62	
	> 50 km	967	14	85		64	
	Totaal	7062	100	83		56	

Tabel 1.6.1. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar ritlengte

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1976	< 10 km	3739	46	87	55		63
	10 - 50 km	3063	38	89	67		75
	> 50 km	1296	16	90	72		79
	Totaal	8098	100	88	62		70
1977	< 10 km	2372	42	92	53		58
	10 - 50 km	2268	40	94	67		72
	> 50 km	1044	18	96	72		75
	Totaal	5684	100	94	62		67

Tabel 1.6.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar ritlengte

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	< 10 km	1870	88	36	3	9	
	10 - 50 km	159	8	38	4	12	
	> 50 km	90	4	41	7	17	
	Totaal	2119	100	36	3	10	
1972	< 10 km	1966	91	55	6	11	
	10 - 50 km	149	7	61	15	25	
	> 50 km	50	2	64	16	25	
	Totaal	2165	100	56	7	13	
1973	< 10 km	2017	84	67	9	13	
	10 - 50 km	259	11	63	14	21	
	> 50 km	116	5	69	15	23	
	Totaal	2392	100	67	9	14	
1974	< 10 km	2950	87	71	8	11	
	10 - 50 km	302	9	78	16	20	
	> 50 km	139	4	80	24	30	
	Totaal	3391	100	72	9	13	
1975	< 10 km	2944	83	83	38	46	
	10 - 50 km	425	12	84	52	63	
	> 50 km	187	6	83	58	70	
	Totaal	3556	100	83	41	49	

Tabel 1.6.2. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar ritlengte

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	% van (II)
1976	< 10 km	2092	84	89	42		47
	10 - 50 km	256	10	93	53		57
	> 50 km	126	5	92	68		74
	Totaal	2474	100	89	44		49
1977	< 10 km	2039	79	92	41		44
	10 - 50 km	375	15	94	56		59
	> 50 km	144	6	94	65		68
	Totaal	2558	100	92	44		48

Tabel 1.7.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar verplichte aanwezigheid gordel

OKTOBER

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Verplichting	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	gordel verpl. aanw.	1097	13	96	19		19
	gordel niet verpl.	7036	87	29	8		26
	Totaal	8133	100	38	9		24
1972	gordel verpl. aanw.	3035	33	96	23		24
	gordel niet verpl.	6238	67	31	8		26
	Totaal	9273	100	53	13		25
1973	gordel verpl. aanw.	4556	49	97	31		32
	gordel niet verpl.	4767	51	37	12		32
	Totaal	9323	100	66	21		32
1974	gordel verpl. aanw.	5021	61	98	27		28
	gordel niet verpl.	3181	39	39	11		28
	Totaal	8202	100	75	21		28
1975	gordel verpl. aanw.	5155	73	99	70		71
	gordel niet verpl.	1923	27	42	18		42
	Totaal	7078	100	83	56		67
1976	gordel verpl. aanw.	6472	80	99	73		73
	gordel niet verpl.	1644	20	46	21		45
	Totaal	8116	100	88	62		70
1977	gordel verpl. aanw.	4869	80	99	68		69
	gordel niet verpl.	635	20	53	22		41
	Totaal	5504	100	94	62		67

Tabel 1.7.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar verplichte aanwezigheid gordel

OKTOBER

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Verplichting	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	gordel verpl. aanw.	228	11	94	8	8	
	gordel niet verpl.	1911	89	29	3	10	
	Totaal	2139	100	36	3	10	
1972	gordel verpl. aanw.	665	30	97	11	12	
	gordel niet verpl.	1521	70	37	5	14	
	Totaal	2186	100	55	7	13	
1973	gordel verpl. aanw.	1041	43	98	15	15	
	gordel niet verpl.	1357	57	43	5	12	
	Totaal	2398	100	67	9	14	
1974	gordel verpl. aanw.	1784	55	98	13	14	
	gordel niet verpl.	1448	45	42	5	11	
	Totaal	3272	100	73	9	13	
1975	gordel verpl. aanw.	2477	69	99	54	54	
	gordel niet verpl.	1088	31	47	13	27	
	Totaal	3565	100	83	41	49	
1976	gordel verpl. aanw.	1946	79	99	52	53	
	gordel niet verpl.	532	21	54	14	25	
	Totaal	2478	100	89	44	49	
1977	gordel verpl. aanw.	2118	86	99	50	50	
	gordel niet verpl.	342	14	54	15	27	
	Totaal	2460	100	92	44	48	

Tabel 1.8.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	18 t/m 24 jaar	135	12	93	16	17	1244	18	18	3	19		
	25 t/m 34 jaar	396	36	97	21	22	2188	33	30	8	27		
	35 t/m 44 jaar	264	24	95	18	19	1448	21	32	9	28		
	45 jaar en ouder	301	28	97	18	19	1921	28	32	8	24		
	Totaal	1096	100	96	19	20	6801	100	29	7	25		
1972	18 t/m 24 jaar	313	10	94	17	18	1098	19	21	3	14		
	25 t/m 34 jaar	1158	38	95	24	25	2021	34	31	8	27		
	35 t/m 44 jaar	717	24	97	28	28	1258	21	34	10	28		
	45 jaar en ouder	838	28	97	20	21	1539	26	36	9	26		
	Totaal	3026	100	95	23	24	5916	100	31	8	25		
1973	18 t/m 24 jaar	480	10	92	21	22	943	21	28	8	28		
	25 t/m 34 jaar	1630	36	98	36	36	1488	33	35	11	30		
	35 t/m 44 jaar	1077	24	98	33	34	893	20	39	15	38		
	45 jaar en ouder	1352	30	97	26	27	1182	26	40	12	30		
	Totaal	4539	100	97	31	32	4506	100	36	11	31		
1975	18 t/m 24 jaar	660	13	97	61	63	506	28	39	14	36		
	25 t/m 34 jaar	1906	37	98	69	70	665	37	39	15	39		
	35 t/m 44 jaar	1171	23	98	70	72	289	16	39	19	49		
	45 jaar en ouder	1407	27	99	73	74	352	19	41	17	41		
	Totaal	5144	100	99	70	71	1812	100	39	16	40		
1976	18 t/m 24 jaar	871	14	97	67	69	420	26	42	15	37		
	25 t/m 34 jaar	2375	37	99	71	72	627	38	49	22	45		
	35 t/m 44 jaar	1507	23	99	74	74	293	18	42	20	48		
	45 jaar en ouder	1691	26	99	76	76	297	18	46	25	54		
	Totaal	6444	100	99	72	73	1637	100	46	21	45		

Tabel 1.8.1. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG								
Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt			
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (II)
1977	18 t/m 24 jaar	692	14	98	62	63	200	32	48	15	32				
	25 t/m 34 jaar	1807	37	99	68	69	226	36	59	24	41				
	35 t/m 44 jaar	1068	22	99	67	68	96	15	55	25	45				
	45 jaar en ouder	1293	27	99	71	72	109	17	52	27	51				
	Totaal	4860	100	99	68	69	631	100	54	22	41				

Tabel 1.8.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	18 t/m 24 jaar	26	12	99	8	8	281	15	20	2	11		
	25 t/m 34 jaar	57	26	98	9	9	397	22	30	2	6		
	35 t/m 44 jaar	46	21	91	15	17	426	23	31	5	15		
	45 jaar en ouder	93	41	97	4	4	733	40	32	3	9		
	Totaal	222	100	96	8	8	1837	100	29	3	10		
1972	18 t/m 24 jaar	50	8	100	10	10	186	13	30	4	15		
	25 t/m 34 jaar	214	32	95	12	13	341	25	36	5	15		
	35 t/m 44 jaar	146	22	98	8	8	279	20	39	6	15		
	45 jaar en ouder	251	38	98	12	12	585	42	39	5	12		
	Totaal	661	100	97	11	11	1391	100	37	5	14		
1973	18 t/m 24 jaar	83	8	94	11	12	209	17	36	3	9		
	25 t/m 34 jaar	309	30	99	18	18	354	30	38	5	12		
	35 t/m 44 jaar	210	20	99	20	20	190	15	44	5	12		
	45 jaar en ouder	433	42	97	12	12	470	38	41	5	12		
	Totaal	1035	100	98	15	15	1223	100	40	5	11		
1975	18 t/m 24 jaar	278	11	99	50	51	262	25	41	10	24		
	25 t/m 34 jaar	814	33	99	54	54	338	32	46	14	30		
	35 t/m 44 jaar	457	19	99	53	53	148	14	44	5	12		
	45 jaar en ouder	919	37	99	55	55	316	30	53	15	27		
	Totaal	2468	100	99	54	54	1064	100	47	12	25		
1976	18 t/m 24 jaar	270	14	96	46	47	146	28	49	12	24		
	25 t/m 34 jaar	589	30	99	50	50	170	32	59	13	23		
	35 t/m 44 jaar	361	19	100	51	51	82	15	46	12	26		
	45 jaar en ouder	724	37	99	58	58	131	25	56	16	29		
	Totaal	1944	100	99	52	53	529	100	53	13	25		

Tabel 1.8.2. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG				
Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)			Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1977	18 t/m 24 jaar	300	14	98	48	49	105	31	51	7	13
	25 t/m 34 jaar	665	31	98	48	49	100	29	49	14	29
	35 t/m 44 jaar	414	20	99	49	49	53	16	60	28	47
	45 jaar en ouder	738	35	99	52	53	84	24	57	17	29
	Totaal	2117	100	99	50	50	342	100	54	15	27

Tabel 1.9.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 buiten de bebouwde kom naar ritlengte voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	< 10 km	493	45	96	16	16	3250	48	27	4	16		
	10 - 50 km	383	35	97	21	22	2327	34	30	9	31		
	> 50 km	219	20	95	22	24	1232	18	33	12	36		
	Totaal	1095	100	96	19	20	6809	100	29	7	25		
1972	< 10 km	1239	41	95	17	18	2752	47	29	5	19		
	10 - 50 km	1199	40	96	25	26	2204	37	32	9	27		
	> 50 km	585	19	97	31	32	951	16	34	12	35		
	Totaal	3023	100	96	23	24	5907	100	31	8	25		
1973	< 10 km	1793	39	96	21	22	2067	46	33	8	25		
	10 - 50 km	1898	42	98	36	37	1791	40	38	13	35		
	> 50 km	856	19	97	39	40	663	14	38	15	39		
	Totaal	4547	100	97	31	32	4521	100	36	11	31		
1975	< 10 km	2466	48	98	62	64	991	55	36	13	35		
	10 - 50 km	1942	38	99	76	77	603	33	44	19	43		
	> 50 km	736	14	99	77	78	219	12	40	22	56		
	Totaal	5144	100	99	70	71	1813	100	39	16	40		
1976	< 10 km	2936	45	99	65	66	803	49	43	15	35		
	10 - 50 km	2457	38	99	77	78	606	37	47	25	53		
	> 50 km	1070	17	99	81	82	226	14	50	28	56		
	Totaal	6463	100	99	72	73	1635	100	46	20	45		
1977	< 10 km	1971	41	99	59	60	302	48	48	18	36		
	10 - 50 km	1961	40	99	73	74	247	39	55	25	45		
	> 50 km	933	19	99	76	77	84	13	65	29	44		
	Totaal	4865	100	99	68	69	633	100	53	22	41		

Tabel 1.9.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand oktober van de jaren 1971 t/m 1977 binnen de bebouwde kom naar ritlengte voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

OKTOBER		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG				
Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)			Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	< 10 km	183	82	95	7	7	1634	89	30	3	10
	10 - 50 km	28	13	99	18	18	129	7	24	2	6
	> 50 km	11	5	99	9	9	77	4	32	6	20
	Totaal	222	100	96	8	8	1840	100	29	3	10
1972	< 10 km	587	89	97	10	11	1279	92	37	4	12
	10 - 50 km	55	8	96	16	17	85	6	40	14	35
	> 50 km	21	3	95	23	25	28	2	39	7	18
	Totaal	663	100	97	11	11	1392	100	37	5	14
1973	< 10 km	872	84	98	14	14	1046	85	41	4	11
	10 - 50 km	111	11	97	21	22	133	11	34	7	20
	> 50 km	57	5	96	25	25	55	4	40	5	14
	Totaal	1040	100	98	15	15	1237	100	40	5	12
1975	< 10 km	2032	82	99	50	51	893	84	47	11	22
	10 - 50 km	307	13	99	66	67	117	11	43	15	36
	> 50 km	133	5	99	74	74	51	5	43	25	59
	Totaal	2472	100	99	54	54	1061	100	47	12	25
1976	< 10 km	1621	83	99	50	51	471	88	53	12	23
	10 - 50 km	215	11	100	60	60	41	8	56	20	35
	> 50 km	106	6	98	75	77	20	4	60	35	58
	Totaal	1942	100	99	52	53	532	100	54	14	25
1977	< 10 km	1649	78	99	46	47	293	87	54	13	24
	10 - 50 km	336	16	99	59	60	28	8	43	29	66
	> 50 km	123	6	99	73	74	17	5	65	29	45
	Totaal	2108	100	99	50	50	338	100	53	15	28

Tabel 1.10.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels door bestuurders van personenauto's in oktober 1977 naar binnen en buiten de bebouwde kom voor alle typen gordels per bouwjaar voertuig

OKTOBER 1977		ALLE TYPEN GORDELS			
Buiten de bebouwde kom	Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt	
Bouwjaar	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
< 1971	635	12	53	22	41
1971	368	7	95	55	57
1972	466	8	98	58	59
1973	586	11	99	65	65
1974	612	11	99	65	66
1975	841	15	99	73	73
1976	958	17	99	72	72
1977	1038	19	99	73	73
Totaal	5504	100	94	63	67
Binnen de bebouwde kom					
< 1971	342	14	53	14	27
1971	173	7	92	29	31
1972	209	8	97	36	37
1973	238	10	99	48	49
1974	254	10	99	51	52
1975	349	14	99	54	55
1976	413	17	100	54	54
1977	480	20	99	56	56
Totaal	2458	100	92	45	48

Tabel 1.10.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels door bestuurders van personenauto's in oktober 1977 naar binnen en buiten de bebouwde kom voor driepuntsgordels per bouwjaar voertuig

OKTOBER 1977		DRIEPUNTSGORDELS							
		Totaal		Oprol		Niet oprol			
Buiten de bebouwde kom		Gordels aanwezig (III)		Gordels gebruikt		Gordels aanwezig (V)		Gordels gebruikt	
Bouwjaar	aantal	% van (II)*	% van (III)	% van (III)	% van (IV)	% van (III)	% van (V)		
< 1971	164	48	51	10	35	90	52		
1971	146	42	68	8	67	92	68		
1972	188	41	64	14	63	86	66		
1973	358	62	65	15	62	85	66		
1974	392	65	68	20	65	80	69		
1975	654	78	74	35	70	65	76		
1976	813	85	72	62	71	38	75		
1977	941	91	74	84	74	16	76		
Totaal	3656	71	70	47	71	53	70		
Binnen de bebouwde kom									
< 1971	81	45	41	11	44	89	40		
1971	44	28	34	11	20	89	36		
1972	87	43	38	16	50	84	36		
1973	116	49	49	16	61	84	47		
1974	168	67	53	20	47	80	54		
1975	238	69	55	29	60	71	53		
1976	320	77	54	63	53	37	54		
1977	396	83	59	86	59	14	58		
Totaal	1450	64	53	48	56	52	49		

* zie Tabel 1.10.1.

Tabel 1.10.3.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels door bestuurders van personenauto's in oktober 1977 naar binnen en buiten de bebouwde kom voor diagonaal- en heupgordels per bouwjaar voertuig

OKTOBER 1977		DIAGONAALGORDELS		HEUPGORDELS			
Buiten de bebouwde kom		Gordels aanwezig (VI)		Gordels gebruikt	Gordels aanwezig (VII)		Gordels gebruikt
Bouwjaar	aantal	% van (II)*	% van (VI)	aantal	% van (II)*	% van (VII)	
< 1971	84	25	32	90	27	31	
1971	55	16	47	149	43	51	
1972	69	15	49	201	44	58	
1973	65	11	62	158	27	66	
1974	67	11	55	148	24	64	
1975	47	6	68	131	16	73	
1976	50	5	68	91	10	68	
1977	21	2	57	73	7	76	
Totaal	458	9	53	1041	20	60	
Binnen de bebouwde kom							
< 1971	44	24	16	55	31	16	
1971	43	27	30	72	45	31	
1972	26	13	23	90	44	40	
1973	33	14	48	86	37	49	
1974	26	10	35	58	23	55	
1975	31	9	45	78	22	58	
1976	25	6	36	68	16	59	
1977	29	6	31	52	11	52	
Totaal	257	11	32	559	25	45	

* zie Tabel 1.10.1.

Tabel 2.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels door bestuurders van personenauto's in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 naar buiten en binnen de bebouwde kom

JULI

Jaar	Buiten de bebouwde kom		Gordels gebruikt			
	Geënqueteerd (I) aantal	Gordels aanwezig (II) aantal	% van (I)	aantal	% van (I)	% van (II)
1971	8914	2566	29	526	6	20
1972	9798	4524	46	1062	11	23
1973	10394	6215	60	1868	18	30
1974	9829	6548	67	1496	15	23
1975	8499	6667	78	5180	61	78
1976	7839	6682	85	4777	61	71

Binnen de bebouwde kom

1971	2410	746	31	88	4	12
1972	2170	1110	51	148	7	13
1973	2741	1689	62	245	9	15
1974	2126	1499	71	188	9	13
1975	4224	3300	78	2013	48	61
1976	3597	3094	86	1689	47	55

Tabel 2.2.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar geslacht van de bestuurder

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Geslacht	aantal	%		% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	man	8025	90		28	6	21
	vrouw	889	10		33	7	20
	Totaal	8914	100		29	6	20
1972	man	8680	89		46	11	23
	vrouw	1102	11		47	11	24
	Totaal	9782	100		46	11	23
1973	man	9072	87		60	18	30
	vrouw	1315	13		62	18	30
	Totaal	10387	100		60	18	30
1974	man	8586	88		66	15	23
	vrouw	1193	12		72	17	23
	Totaal	9779	100		67	15	23
1975	man	7430	87		78	60	78
	vrouw	1069	13		83	65	78
	Totaal	8499	100		78	61	78
1976	man	6771	86		85	61	72
	vrouw	1068	14		90	64	71
	Totaal	7839	100		85	61	71

Tabel 2.2.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar geslacht van de bestuurder

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Geslacht	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	man	2096	87	31	4		12
	vrouw	314	13	33	3		9
	Totaal	2410	100	31	4		12
1972	man	1909	88	51	7		13
	vrouw	257	12	52	7		14
	Totaal	2166	100	51	7		13
1973	man	2400	88	62	9		15
	vrouw	341	12	62	8		12
	Totaal	2741	100	62	9		15
1974	man	1827	86	70	9		12
	vrouw	295	14	72	10		14
	Totaal	2122	100	71	9		13
1975	man	3687	87	78	48		61
	vrouw	537	13	80	48		60
	Totaal	4224	100	78	48		61
1976	man	3068	85	86	47		55
	vrouw	529	15	86	47		54
	Totaal	3597	100	86	47		55

Tabel 2.3.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar dag van de week

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Dag van de week	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	werkdagen	5961	67	30	6	20	
	weekenddagen	2953	33	27	6	21	
	Totaal	8914	100	29	6	20	
1972	werkdagen	6439	66	48	11	23	
	weekenddagen	3343	34	43	11	24	
	Totaal	9782	100	46	11	23	
1973	werkdagen	6984	67	61	18	29	
	weekenddagen	3403	33	58	18	31	
	Totaal	10387	100	60	18	30	
1974	werkdagen	6514	67	67	16	23	
	weekenddagen	3260	33	64	15	23	
	Totaal	9774	100	67	15	23	
1975	werkdagen	5937	70	79	60	77	
	weekenddagen	2562	30	78	62	80	
	Totaal	8499	100	78	61	78	
1976	werkdagen	5565	71	85	60	71	
	weekenddagen	2274	29	86	62	73	
	Totaal	7839	100	85	61	71	

Tabel 2.3.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar dag van de week

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Dag van de week	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	werkdagen	1666	69	31	4		13
	weekenddagen	744	31	30	3		10
	Totaal	2410	100	31	4		12
1972	werkdagen	1496	69	53	7		13
	weekenddagen	670	31	47	7		14
	Totaal	2166	100	51	7		13
1973	werkdagen	1928	70	62	9		14
	weekenddagen	813	30	60	10		16
	Totaal	2741	100	62	9		15
1974	werkdagen	1504	72	72	9		13
	weekenddagen	590	28	71	8		11
	Totaal	2094	100	71	9		13
1975	werkdagen	3044	72	78	47		61
	weekenddagen	1180	28	79	48		61
	Totaal	4224	100	78	48		61
1976	werkdagen	2638	73	87	47		55
	weekenddagen	959	27	85	46		55
	Totaal	3597	100	86	47		55

Tabel 2.4.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar eigenaar van de auto

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Eigenaar	aantal	%	% van (I)		% van (II)	
1971	wel eigenaar	7621	86	28		6	
	niet eigenaar	1293	14	35		5	
	Totaal	8914	100	29		6	
1972	wel eigenaar	8139	84	45		11	
	niet eigenaar	1659	16	53		12	
	Totaal	9798	100	46		11	
1973	wel eigenaar	8593	83	58		18	
	niet eigenaar	1801	17	69		19	
	Totaal	10394	100	60		18	
1974	wel eigenaar	8426	86	66		15	
	niet eigenaar	1403	14	72		16	
	Totaal	9829	100	67		15	
1975	wel eigenaar	7147	84	78		61	
	niet eigenaar	1352	16	83		63	
	Totaal	8499	100	78		61	
1976	wel eigenaar	6586	84	85		61	
	niet eigenaar	1253	16	87		63	
	Totaal	7839	100	85		61	

Tabel 2.4.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar eigenaar van de auto

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Eigenaar	aantal	%	% van (I)		% van (I)	
1971	wel eigenaar	2143	89	30		3	
	niet eigenaar	267	11	38		5	
	Totaal	2410	100	31		4	
1972	wel eigenaar	1925	89	51		7	
	niet eigenaar	245	11	53		7	
	Totaal	2170	100	51		7	
1973	wel eigenaar	2410	88	61		9	
	niet eigenaar	332	12	68		9	
	Totaal	2742	100	62		9	
1974	wel eigenaar	1859	87	70		9	
	niet eigenaar	267	13	76		10	
	Totaal	2126	100	71		9	
1975	wel eigenaar	3742	89	78		47	
	niet eigenaar	482	11	81		49	
	Totaal	4224	100	78		48	
1976	wel eigenaar	3147	88	86		47	
	niet eigenaar	450	12	90		49	
	Totaal	3597	100	86		47	

Tabel 2.5.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	% van (II)
1971	18 t/m 24 jaar	1677	19	19	3	15	
	25 t/m 34 jaar	2836	32	29	6	22	
	35 t/m 44 jaar	2031	23	31	8	26	
	45 jaar en ouder	2345	27	33	6	17	
	Totaal	8889	100	29	6	20	
1972	18 t/m 24 jaar	1842	19	34	6	18	
	25 t/m 34 jaar	3325	34	48	13	27	
	35 t/m 44 jaar	2137	22	49	12	25	
	45 jaar en ouder	2424	25	51	10	20	
	Totaal	9728	100	46	11	23	
1973	18 t/m 24 jaar	1791	17	46	11	24	
	25 t/m 34 jaar	3511	34	61	19	32	
	35 t/m 44 jaar	2367	23	61	19	32	
	45 jaar en ouder	2713	26	66	19	30	
	Totaal	10382	100	60	18	30	
1974	18 t/m 24 jaar	1743	18	53	10	18	
	25 t/m 34 jaar	3414	35	68	17	25	
	35 t/m 44 jaar	2121	22	68	16	24	
	45 jaar en ouder	2512	25	73	16	22	
	Totaal	9790	100	67	15	23	
1975	18 t/m 24 jaar	1460	17	67	48	71	
	25 t/m 34 jaar	2993	35	79	61	77	
	35 t/m 44 jaar	1828	22	80	64	79	
	45 jaar en ouder	2202	26	83	67	80	
	Totaal	8483	100	78	61	78	

Tabel 2.5.1. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1976	18 t/m 24 jaar	1394	18	77	48		62
	25 t/m 34 jaar	2795	36	86	60		70
	35 t/m 44 jaar	1724	22	88	65		74
	45 jaar en ouder	1909	24	88	68		78
	Totaal	7822	100	85	61		71

Tabel 2.5.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	18 t/m 24 jaar	381	16	22	2	9
	25 t/m 34 jaar	600	25	32	5	14
	35 t/m 44 jaar	457	19	31	4	14
	45 jaar en ouder	959	40	33	3	10
	Totaal	2397	100	31	4	12
1972	18 t/m 24 jaar	332	15	40	6	16
	25 t/m 34 jaar	613	29	57	10	17
	35 t/m 44 jaar	388	18	54	7	12
	45 jaar en ouder	817	38	51	5	11
	Totaal	2150	100	51	7	13
1973	18 t/m 24 jaar	431	16	46	7	15
	25 t/m 34 jaar	785	29	65	10	16
	35 t/m 44 jaar	484	17	64	10	16
	45 jaar en ouder	1033	38	65	8	13
	Totaal	2733	100	62	9	15
1974	18 t/m 24 jaar	307	15	57	5	10
	25 t/m 34 jaar	633	30	71	10	14
	35 t/m 44 jaar	390	18	75	12	16
	45 jaar en ouder	792	37	73	7	10
	Totaal	2122	100	71	9	13
1975	18 t/m 24 jaar	700	17	68	38	56
	25 t/m 34 jaar	1333	32	79	49	61
	35 t/m 44 jaar	821	19	79	48	61
	45 jaar en ouder	1357	32	82	51	63
	Totaal	4211	100	78	48	61

Tabel 2.5.2. (vervolg)

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de
bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1976	18 t/m 24 jaar	566	16	79	37	47
	25 t/m 34 jaar	1191	33	86	45	52
	35 t/m 44 jaar	616	17	86	49	57
	45 jaar en ouder	1192	34	89	53	59
	Totaal	3565	100	86	47	55

Tabel 2.6.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar ritlengte

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)		% van (II)	
1971	< 10 km	3454	39	28		4	
	10 - 50 km	3012	34	29		7	
	> 50 km	2394	27	29		8	
	Totaal	8860	100	29		6	
1972	< 10 km	3746	39	45		7	
	10 - 50 km	3571	37	48		13	
	> 50 km	2382	25	47		14	
	Totaal	9699	100	46		11	
1973	< 10 km	3867	38	57		12	
	10 - 50 km	4071	39	61		20	
	> 50 km	2411	23	63		24	
	Totaal	10349	100	60		18	
1974	< 10 km	3619	37	66		12	
	10 - 50 km	4129	42	68		17	
	> 50 km	2041	21	64		19	
	Totaal	9789	100	67		15	
1975	< 10 km	3440	41	77		55	
	10 - 50 km	3220	38	79		64	
	> 50 km	1812	22	80		67	
	Totaal	8472	100	78		61	
1976	< 10 km	3093	39	85		54	
	10 - 50 km	2892	37	85		62	
	> 50 km	1826	24	87		70	
	Totaal	7811	100	85		61	

Tabel 2.6.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar ritlengte

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)			Gordels gebruikt			
Jaar	Ritlengte	aantal	%			% van (I)			% van (II)	
1971	< 10 km	1941	81			31			3	11
	10 - 50 km	291	12			33			4	13
	> 50 km	168	7			32			6	17
	Totaal	2400	100			31			4	12
1972	< 10 km	1927	90			51			6	12
	10 - 50 km	152	7			53			13	24
	> 50 km	68	3			59			20	34
	Totaal	2147	100			51			7	13
1973	< 10 km	2307	85			61			7	12
	10 - 50 km	275	10			60			14	23
	> 50 km	150	5			71			28	40
	Totaal	2732	100			62			9	15
1974	< 10 km	1787	84			70			7	10
	10 - 50 km	246	12			70			16	23
	> 50 km	92	4			74			22	29
	Totaal	2125	100			71			9	13
1975	< 10 km	3294	78			78			45	57
	10 - 50 km	601	14			77			58	75
	> 50 km	307	8			78			60	77
	Totaal	4202	100			78			48	61
1976	< 10 km	2859	79			86			44	51
	10 - 50 km	484	14			84			56	66
	> 50 km	240	7			88			66	75
	Totaal	3583	100			86			47	55

Tabel 2.7.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar verplichte aanwezigheid gordel

JULI

Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)	Gordels gebruikt		
Jaar	Verplichting	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	gordel verpl. aanw.	652	7	97	14	15	
	gordel niet verpl.	8262	93	23	5	22	
	Totaal	8914	100	29	6	20	
1972	gordel verpl. aanw.	2533	26	95	21	22	
	gordel niet verpl.	7249	74	29	7	25	
	Totaal	9782	100	46	11	23	
1973	gordel verpl. aanw.	4374	42	97	29	30	
	gordel niet verpl.	6013	58	33	10	31	
	Totaal	10387	100	60	18	30	
1974	gordel verpl. aanw.	5060	52	97	23	24	
	gordel niet verpl.	4714	48	33	7	22	
	Totaal	9774	100	67	15	23	
1975	gordel verpl. aanw.	5727	67	99	81	82	
	gordel niet verpl.	2772	33	37	20	55	
	Totaal	8499	100	78	61	78	
1976	gordel verpl. aanw.	5884	75	99	74	75	
	gordel niet verpl.	1955	25	45	21	48	
	Totaal	7839	100	85	61	71	

Tabel 2.7.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar verplichte aanwezigheid gordel

JULI

Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Verplichting	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	gordel verpl. aanw.	137	6	99	7	7	
	gordel niet verpl.	2237	94	27	4	13	
	Totaal	2410	100	31	4	12	
1972	gordel verpl. aanw.	515	24	96	13	14	
	gordel niet verpl.	1651	76	37	5	13	
	Totaal	2166	100	51	7	13	
1973	gordel verpl. aanw.	1106	40	98	15	15	
	gordel niet verpl.	1635	60	37	5	13	
	Totaal	2741	100	62	9	15	
1974	gordel verpl. aanw.	1110	53	99	11	11	
	gordel niet verpl.	984	47	41	6	15	
	Totaal	2094	100	71	9	13	
1975	gordel verpl. aanw.	2725	65	99	66	67	
	gordel niet verpl.	1499	35	40	14	36	
	Totaal	4224	100	78	48	61	
1976	gordel verpl. aanw.	2731	76	99	58	58	
	gordel niet verpl.	866	24	45	13	29	
	Totaal	3597	100	86	47	55	

Tabel 2.8.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

JULI		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Buiten de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	18 t/m 24 jaar	85	13	96	9	10	1537	19	15	3	17		
	25 t/m 34 jaar	216	33	97	16	17	2493	32	23	6	25		
	35 t/m 44 jaar	170	26	96	21	22	1800	23	25	7	27		
	45 jaar en ouder	179	28	97	7	8	2096	26	28	6	20		
	Totaal	650	100	97	14	15	7926	100	23	5	23		
1972	18 t/m 24 jaar	342	14	91	16	17	1423	21	20	4	18		
	25 t/m 34 jaar	937	37	95	25	26	2214	33	28	8	28		
	35 t/m 44 jaar	591	23	95	22	23	1452	21	31	8	27		
	45 jaar en ouder	650	26	97	18	18	1680	25	33	7	22		
	Totaal	2520	100	95	21	22	6769	100	28	7	25		
1973	18 t/m 24 jaar	518	12	94	23	25	1237	21	26	6	24		
	25 t/m 34 jaar	1566	36	96	31	32	1858	32	32	10	30		
	35 t/m 44 jaar	1060	24	97	30	31	1264	22	31	11	34		
	45 jaar en ouder	1226	28	98	27	27	1448	25	38	13	34		
	Totaal	4370	100	97	29	30	5807	100	32	10	31		
1975	18 t/m 24 jaar	781	14	98	77	79	661	25	31	14	45		
	25 t/m 34 jaar	2030	36	99	81	82	938	35	36	19	51		
	35 t/m 44 jaar	1283	22	98	81	82	519	19	35	20	58		
	45 jaar en ouder	1621	28	99	83	83	555	21	38	23	60		
	Totaal	5715	100	99	81	82	2673	100	35	19	53		
1976	18 t/m 24 jaar	892	15	97	65	67	502	26	41	17	41		
	25 t/m 34 jaar	2117	36	99	73	74	678	35	46	19	42		
	35 t/m 44 jaar	1351	23	99	76	76	373	19	45	24	52		
	45 jaar en ouder	1512	26	99	79	80	397	20	45	27	60		
	Totaal	5872	100	99	74	75	1950	100	45	21	48		

Tabel 2.8.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurder voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

JULI		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Binnen de bebouwde kom		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënqueteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Leeftijd	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	18 t/m 24 jaar	15	11	99	7	7	356	16	19	2	9		
	25 t/m 34 jaar	36	26	99	6	6	541	25	28	5	17		
	35 t/m 44 jaar	29	21	99	7	7	417	19	27	4	16		
	45 jaar en ouder	57	42	98	7	7	885	40	29	3	10		
	Totaal	137	100	99	7	7	2199	100	27	3	13		
1972	18 t/m 24 jaar	57	11	96	11	11	253	17	28	6	20		
	25 t/m 34 jaar	167	33	98	18	18	413	27	40	6	16		
	35 t/m 44 jaar	96	19	97	10	11	270	18	39	5	13		
	45 jaar en ouder	190	37	95	12	12	568	38	36	3	9		
	Totaal	510	100	96	13	14	1504	100	37	5	13		
1973	18 t/m 24 jaar	107	10	93	14	15	318	20	30	4	15		
	25 t/m 34 jaar	352	32	97	15	16	426	27	38	6	17		
	35 t/m 44 jaar	201	18	98	20	20	276	17	40	3	7		
	45 jaar en ouder	442	40	99	12	12	579	36	39	5	14		
	Totaal	1102	100	98	15	15	1599	100	37	5	14		
1975	18 t/m 24 jaar	343	13	99	66	67	353	24	38	11	29		
	25 t/m 34 jaar	873	32	99	66	66	454	31	41	15	36		
	35 t/m 44 jaar	559	20	99	64	65	260	18	37	13	35		
	45 jaar en ouder	942	35	99	67	68	403	27	39	16	40		
	Totaal	2717	100	99	66	67	1470	100	40	14	35		
1976	18 t/m 24 jaar	371	14	98	50	51	195	22	43	12	28		
	25 t/m 34 jaar	892	33	100	55	55	299	35	45	13	28		
	35 t/m 44 jaar	473	17	98	60	61	143	17	45	13	28		
	45 jaar en ouder	971	36	99	62	62	221	26	45	14	31		
	Totaal	2707	100	99	58	58	858	100	45	13	29		

Tabel 2.9.1.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 buiten de bebouwde kom naar ritlengte voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

JULI		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG				
Buiten de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)			Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)
1971	< 10 km	250	39	96	9	9	3068	39	22	3	15
	10 - 50 km	223	34	97	15	16	2686	34	24	6	25
	> 50 km	176	27	97	20	20	2160	27	24	8	32
	Totaal	649	100	97	14	14	7914	100	23	5	23
1972	< 10 km	941	37	95	14	15	2665	39	27	5	17
	10 - 50 km	952	38	96	24	25	2447	36	29	8	29
	> 50 km	622	25	95	28	29	1654	25	29	9	31
	Totaal	2515	100	95	21	22	6766	100	28	7	25
1973	< 10 km	1558	36	96	20	21	2237	39	30	7	22
	10 - 50 km	1747	40	97	31	32	2245	39	33	12	35
	> 50 km	1056	24	98	37	38	1308	22	34	13	38
	Totaal	4361	100	97	29	30	5790	100	32	10	31
1975	< 10 km	2251	39	99	75	76	1141	43	33	16	49
	10 - 50 km	2193	38	99	84	85	994	37	36	20	55
	> 50 km	1265	22	98	86	88	536	20	38	22	57
	Totaal	5709	100	99	81	82	2671	100	35	19	53
1976	< 10 km	2276	39	99	67	68	817	42	46	19	43
	10 - 50 km	2168	37	99	76	77	724	37	44	21	49
	> 50 km	1421	24	99	83	84	405	21	43	23	55
	Totaal	5865	100	99	74	75	1946	100	44	21	47

Tabel 2.9.2.

Aanwezigheid en gebruik van autogordels in de maand juli van de jaren 1971 t/m 1976 binnen de bebouwde kom naar ritlengte voor gordel verplicht aanwezig en gordel niet verplicht aanwezig

JULI		GORDEL VERPLICHT AANWEZIG					GORDEL NIET VERPLICHT AANWEZIG						
Binnen de bebouwde kom		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt		Geënquêteerd (I)		Gordels aanwezig (II)		Gordels gebruikt	
Jaar	Ritlengte	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%	% van (I)	% van (I)	% van (II)	aantal	%
1971	< 10 km	102	74	99	6	6	1795	81	27	3	12		
	10 - 50 km	22	16	99	9	9	259	12	27	4	14		
	> 50 km	13	10	99	8	8	150	7	26	5	20		
	Totaal	137	100	99	7	7	2204	100	27	3	13		
1972	< 10 km	452	88	96	11	12	1363	90	36	4	12		
	10 - 50 km	41	8	98	24	25	100	7	35	8	23		
	> 50 km	21	4	95	33	35	38	3	39	13	33		
	Totaal	514	100	96	13	14	1501	100	36	5	13		
1973	< 10 km	919	83	98	12	12	1369	86	37	4	11		
	10 - 50 km	106	10	94	23	24	161	10	37	8	22		
	> 50 km	76	7	97	38	39	70	4	41	17	41		
	Totaal	1101	100	98	15	15	1600	100	37	5	14		
1975	< 10 km	2121	78	99	62	62	1158	79	39	13	33		
	10 - 50 km	394	15	99	79	80	203	14	35	17	49		
	> 50 km	200	7	97	83	85	102	7	41	18	43		
	Totaal	2715	100	99	66	66	1463	100	39	14	36		
1976	< 10 km	2165	80	99	54	54	694	81	46	13	27		
	10 - 50 km	378	14	98	69	70	106	12	32	9	29		
	> 50 km	180	6	99	83	83	60	7	57	22	38		
	Totaal	2723	100	99	58	58	860	100	45	13	29		

Leeftijd x autogordel x bebouwing x periode					Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	0	0	1	1	1560,90	5
	1	0	1	0	303,13	3
	1	0	0	1	140,93	15
	1	0	1	1	17,33	15 N.S.
	0	1	1	0	445,72	2
	0	1	0	1	9879,67	10
	0	1	1	1	36,27	10
	1	1	0	0	502,33	6
	1	1	1	0	13,15	6
	1	1	0	1	102,52	30
	1	1	1	25,07	30 N.S.	
<u>oktober</u>	0	0	1	1	997,66	6
	1	0	1	0	337,14	3
	1	0	0	1	308,04	18
	1	0	1	1	80,28	18
	0	1	1	0	675,67	2
	0	1	0	1	9026,97	12
	0	1	1	1	134,22	12
	1	1	0	0	834,45	6
	1	1	1	0	10,60	6 N.S.
	1	1	0	1	204,00	36
	1	1	1	92,72	36	

Tabel 3.1. Leeftijd x autogordel x bebouwing x periode.

Leeftijd x autogordel x periode				Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	1	0	1	163,94	15
buiten	0	1	1	12761,71	10
beb.kom	1	1	0	654,15	6
	1	1	1	87,77	30
<u>juli</u>	1	0	1	58,46	15
binnen	0	1	1	3193,98	10
beb.kom	1	1	0	163,62	6
	1	1	1	53,92	30
<u>oktober</u>	1	0	1	291,36	18
buiten	0	1	1	11362,48	12
beb.kom	1	1	0	859,28	6
	1	1	1	125,10	36
<u>oktober</u>	1	0	1	161,65	18
binnen	0	1	1	3106,18	12
beb.kom	1	1	0	314,42	6
	1	1	1	172,63	36

Tabel 3.2. Leeftijd x autogordel x periode.

		Contrast	Ruwe score	Standaard score	Chi-kwadraat	Vrijheidsgraden
<u>juli</u> buiten beb.kom	'71-'74	11	0.51	23.10	619,90	6
		12	-0.21	-6.82		
		21	0.03	2.00		
		22	0.06	2.87		
		31	0.06	3.04		
		32	0.09	3.83		
	'75-'76	11	0.43	12.42	337,71	6
		12	-0.30	-9.39		
		21	0.08	2.40		
		22	-0.13	-5.17		
		31	0.05	1.37		
		32	-0.08	-2.59		
<u>juli</u> binnen beb.kom	'71-'74	11	0.45	8.39	128,51	6
		12	-0.05	-0.62		
		21	-0.08	-2.15		
		22	0.13	2.40		
		31	-0.08	-1.97		
		32	0.17	2.93		
	'75-'76	11	0.43	8.51	113,88	6
		12	-0.18	-4.08		
		21	0.06	1.27		
		22	-0.08	-2.49		
		31	0.12	2.36		
		32	-0.05	-1.44		
<u>oktober</u> buiten beb.kom	'71-'74	11	0.61	26.07	773,06	6
		12	0.24	-7.44		
		21	0.05	2.93		
		22	0.08	4.23		
		31	-0.05	-2.79		
		32	0.13	6.09		
	'75-'77	11	0.58	16.40	443,31	6
		12	0.26	-9.90		
		21	0.17	5.09		
		22	-0.10	-4.80		
		31	0.06	1.57		
		32	-0.06	-2.56		
<u>oktober</u> binnen beb.kom	'71-'74	11	0.76	14.56	349,30	6
		12	-0.15	-1.92		
		21	-0.03	-0.70		
		22	0.04	0.84		
		31	-0.08	-1.95		
		32	0.16	3.01		
	'75-'77	11	0.63	11.70	177,21	6
		12	-0.17	-4.15		
		21	0.19	3.63		
		22	-0.05	-1.64		
		31	-0.08	-1.26		
		32	0.08	2.46		

Tabel 3.3. Leeftijd x autogordel.

		Leeftijd	Gordel niet aanwezig	Gordel gebruikt	Gordel niet gebruikt
<u>juli</u> buiten beb.kom	'71-'74	18-24 jaar	4319	530	2177
		25-34 jaar	6196	1863	5027
		35-44 jaar	4090	1222	3344
		>45 jaar	4375	1318	4301
	'75-'76	18-24 jaar	799	1368	687
		25-34 jaar	1017	3510	1261
		35-44 jaar	569	2276	702
		>45 jaar	589	2786	736
<u>juli</u> binnen beb.kom	'71-74	18-24 jaar	862	75	514
		25-34 jaar	1145	231	1255
		35-44 jaar	764	142	813
		>45 jaar	1616	220	1765
	'75-'76	18-24 jaar	345	476	445
		25-34 jaar	444	1177	903
		35-44 jaar	255	695	487
		>45 jaar	376	1333	840
<u>oktober</u> buiten beb.kom	'71-'74	18-24 jaar	3221	499	1879
		25-34 jaar	4907	2202	5078
		35-44 jaar	2868	1445	3363
		>45 jaar	3620	1456	4419
	'75-'77	18-24 jaar	720	1618	1073
		25-34 jaar	913	4586	2217
		35-44 jaar	435	2818	1223
		>45 jaar	447	3441	1324
<u>oktober</u> binnen beb.kom	'71-'74	18-24 jaar	1133	74	615
		25-34 jaar	1080	246	1514
		35-44 jaar	742	181	1025
		>45 jaar	1462	267	2064
	'75-'77	18-24 jaar	307	465	620
		25-34 jaar	337	1149	1231
		35-44 jaar	157	669	713
		>45 jaar	267	1409	1276

Tabel 3.4. Leeftijd x autogordel (ruwe aantallen).

	Ritlengte x autogordel x bebouwing x periode					Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	0	0	1	1		944,29	5
	1	0	1	0		4460,89	2
	1	0	0	1		76,69	10
	1	0	1	1		110,52	10
	0	1	1	0		72,70	2
	0	1	0	1		5316,22	10
	0	1	1	1		9,19	10 N.S.
	1	1	0	0		390,01	4
	1	1	1	0		17,45	4
	1	1	0	1		79,74	20
	1	1	1	1		24,40	20 N.S.
<u>oktober</u>	0	0	1	1		583,11	6
	1	0	1	0		3691,82	2
	1	0	0	1		90,96	12
	1	0	1	1		103,80	12
	0	1	1	0		134,35	2
	0	1	0	1		3941,40	12
	0	1	1	1		26,12	12
	1	1	0	0		412,00	4
	1	1	1	0		6,13	4 N.S.
	1	1	0	1		28,00	24 N.S.
	1	1	1	1		22,93	24 N.S.

Tabel 3.5. Ritlengte x autogordel x bebouwing x periode.

Ritlengte x autogordel x periode				Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	1	0	1	869,52	10
	0	1	1	16092,37	10
	1	1	0	1058,54	4
	1	1	1	122,44	20
<u>oktober</u>	1	0	1	715,97	12
	0	1	1	12808,50	12
	1	1	0	1713,11	4
	1	1	1	74,15	24

Tabel 3.6. Ritlengte x autogordel x periode.

		Contrast	Ruwe score	Standaard score	Chi-kwadraat	Vrijheidsgraden
<u>juli</u>	'74-'75	11	0.19	13.41	695,38	4
		12	-0.48	-25.84		
		21	-0.04	-2.36		
		22	-0.12	-5.98			N = 48.101
	'75-'76	11	-0.07	-2.80	685,31	4
		12	-0.50	-25.88		
		21	0.03	0.87		
		22	-0.15	-5.50			N = 24.068
<u>oktober</u>	'71-'74	11	0.26	18.12	967,08	4
		12	-0.53	-30.03		
		21	0.05	2.62		
		22	-0.08	-4.17			N = 44.803
	'75-'77	11	0.15	5.52	1064,26	4
		12	-0.51	-30.52		
		21	0.05	1.27		
		22	-0.12	-5.08			N = 29.434

Tabel 3.7. Ritlengte x autogordel (x periode).

		Ritlengte	Gordel niet aanwezig	Gordel gebruikt	Gordel niet gebruikt
<u>juli</u>	'71-'74	<10 km	11167	1758	9723
		10-50 km	7363	2275	6109
		>50 km	4809	1568	3329
	'75-'76	<10 km	2371	6301	4014
		10-50 km	1330	4475	1392
		>50 km	694	2833	658
<u>oktober</u>	'71-'74	<10 km	10359	2291	11524
		10-50 km	5611	2681	5863
		>50 km	2483	1402	2589
	'75-'77	<10 km	2278	7806	6601
		10-50 km	958	5727	2268
		>50 km	353	2606	807

Tabel 3.8. Ritlengte x autogordel (ruwe aantallen).

	Ritlengte x autogordel x bebouwing			Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	1	0	1	8071,14	2
	0	1	1	134,43	2
	1	1	0	583,34	4
	1	1	1	81,27	4
<u>oktober</u>	1	0	1	6666,76	2
	0	1	1	109,65	2
	1	1	0	736,07	4
	1	1	1	34,13	4

Tabel 3.9. Ritlengte x autogordel x bebouwing.

	Contrast	Ruwe score	Standaard score	Chi-kwadraat	Vrijheidsgraden
<u>juli</u>	11	0.06	5.21	375,81	4
buiten	12	-0.24	-18.15		
beb.kom	21	-0.05	-3.63		
	22	-0.10	-6.90		N = 54.980
<u>juli</u>	11	0.11	3.74	329,35	4
binnen	12	-0.52	-17.46		
beb.kom	21	0.07	1.53		
	22	-0.14	-3.11		N = 17.189
<u>oktober</u>	11	0.17	13.43	773,86	4
buiten	12	-0.31	-24.78		
beb.kom	21	0.03	2.21		
	22	-0.05	-3.58		N = 55.818
<u>oktober</u>	11	0.23	6.49	316,01	4
binnen	12	-0.49	-16.52		
beb.kom	21	0.03	0.48		
	22	-0.18	-3.90		N = 18.339

Tabel 3.10. Ritlengte x autogordel (x bebouwing).

	Ritlengte	Gordel niet aanwezig	Gordel gebruikt	Gordel niet gebruikt
<u>juli</u>	<10 km	8718	4860	7641
buiten	10-50 km	8019	6025	6851
beb.kom	>50 km	5198	3970	3698
<u>juli</u>	<10 km	4820	3199	6096
binnen	10-50 km	674	725	650
beb.kom	>50 km	305	431	289
<u>oktober</u>	<10 km	8437	6676	10184
buiten	10-50 km	6135	7760	7318
beb.kom	>50 km	2571	3644	3093
<u>oktober</u>	<10 km	4200	3421	7941
binnen	10-50 km	434	678	813
beb.kom	>50 km	185	364	303

Tabel 3.11. Ritlengte x autogordel (ruwe aantallen).

Verplichting x autogordel x bebouwing x periode					Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	0	0	1	1	414,17	5
	1	0	1	0	22,30	1
	1	0	0	1	880,76	5
	1	0	1	1	18,49	5
	0	1	1	0	343,91	2
	0	1	0	1	2944,21	10
	0	1	1	1	16,78	10 N.S.
	1	1	0	0	2681,20	2
	1	1	1	0	5,93	2 N.S.
	1	1	0	1	428,59	10
	1	1	1	1	15,52	10 N.S.
<u>oktober</u>	0	0	1	1	399,91	6
	1	0	1	0	18,89	1
	1	0	0	1	1887,10	6
	1	0	1	1	13,28	6
	0	1	1	0	583,56	2
	0	1	0	1	1911,50	12
	0	1	1	1	45,39	12
	1	1	0	0	7096,12	2
	1	1	1	0	0,45	2 N.S.
	1	1	0	1	333,81	12
	1	1	1	1	12,49	12 N.S.

Tabel 3.12. Verplichting x autogordel x bebouwing x periode.

Verplicht x autogordel x periode				Totale chikwadraat	Vrijheids- graden
<u>juli</u>	1	0	1	1753,54	5
	0	1	1	4030,90	10
	1	1	0	7321,76	2
	1	1	1	641,41	10
<u>oktober</u>	1	0	1	2830,03	6
	0	1	1	2564,43	12
	1	1	0	10473,42	2
	1	1	1	558,68	12

Tabel 3.13. Verplicht x autogordel x periode.

		Contrast	Ruwe score	Standaard score	Chi-kwadraat	Vrijheidsgraden
<u>juli</u>	'71-'74	11	-2.43	-88.36	7991,42	2
		12	0.03	1.74		N = 46.862
	'75-'76	11	-2.63	-69.15	5376,75	2
		12	0.60	28.82		N = 24.040
<u>oktober</u>	'71-'74	11	-2.46	-89.10	8185,61	2
		12	0.01	0.71		N = 43.684
	'75-'77	11	-2.73	-63.01	4822,51	2
		12	0.62	29.46		N = 29.073

Tabel 3.14. Verplicht x autogordel.

			Gordel niet aanwezig	Gordel gebruikt	Gordel niet gebruikt
<u>juli</u>	'71-'74	verplicht	501	3395	11515
		niet verpl.	22128	2086	7237
	'75-'76	verplicht	202	12357	4508
		niet verpl.	4201	1228	1544
<u>oktober</u>	'71-'74	verplicht	506	4112	12772
		niet verpl.	17511	2053	6730
	'75-'77	verplicht	277	14985	7775
		niet verpl.	3271	1011	1754

Tabel 3.15. Verplicht x autogordel (ruwe aantallen).

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1.1. Personenauto's naar bouwjaar buiten de bebouwing.

Afbeelding 1.2. Personenauto's naar bouwjaar binnen de bebouwing.

Afbeelding 2.1. Ontwikkeling van de aanwezigheid van de gordel naar verplichting en bebouwing, oktober '71-'77.

Afbeelding 2.2. Ontwikkeling van de aanwezigheid van de gordel naar verplichting en bebouwing, juli '71-'76.

Afbeelding 3.1. Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van geënquêteerd, naar bebouwing, oktober '71-'77.

Afbeelding 3.2. Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van geënquêteerd, naar bebouwing, juli '71-'76.

Afbeelding 4.1. Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van aanwezig, naar bebouwing, oktober '71-'77.

Afbeelding 4.2. Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van aanwezig, naar bebouwing, juli '71-'76.

Afbeelding 5.1. Ontwikkeling van het gebruik bij niet verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, oktober '71-'77.

Afbeelding 5.2. Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, oktober '71-'77.

Afbeelding 5.3. Ontwikkeling van het gebruik bij niet verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, juli '71-'76.

Afbeelding 5.4. Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, juli '71-'76.

Afbeelding 6.1. Geënquêteerde bestuurders verdeeld naar ritlengte buiten de bebouwde kom.

Afbeelding 6.2. Geënquêteerde bestuurders verdeeld naar ritlengte binnen de bebouwde kom.

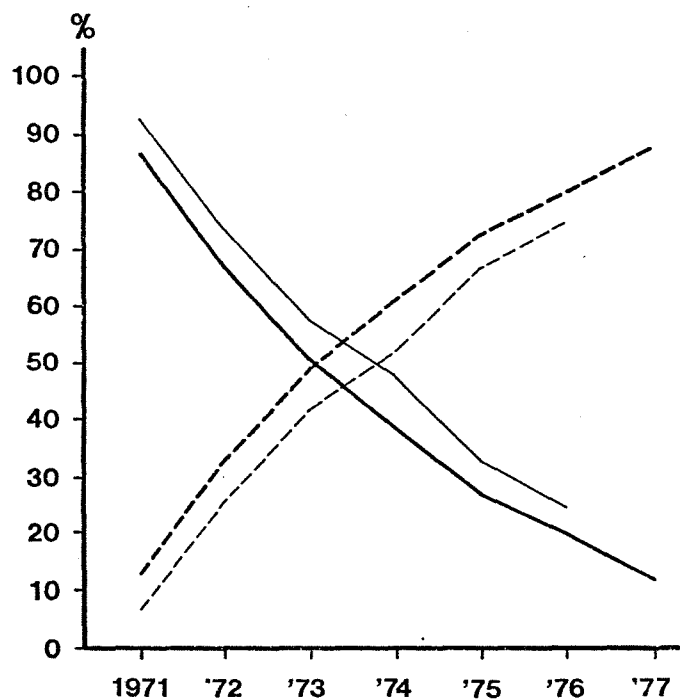
Afbeelding 7.1. Ontwikkeling van het gebruik buiten de bebouwde kom, als percentage van aanwezig, naar ritlengte.

Afbeelding 7.2. Ontwikkeling van het gebruik binnen de bebouwde kom, als percentage van aanwezig, naar ritlengte.

Afbeelding 7.3. Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar ritlengte en bebouwing, oktober '71-'77.

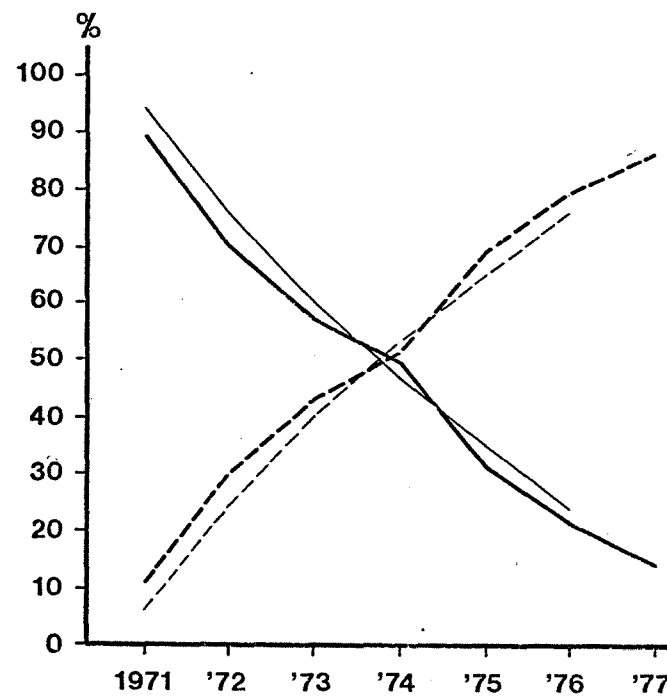
1.1 Personenauto's naar bouwjaar buiten de bebouwing.

Juli		Oktober	
1970 en ouder	—	1970 en ouder	—
1971 en jonger	- - -	1971 en jonger	- - -



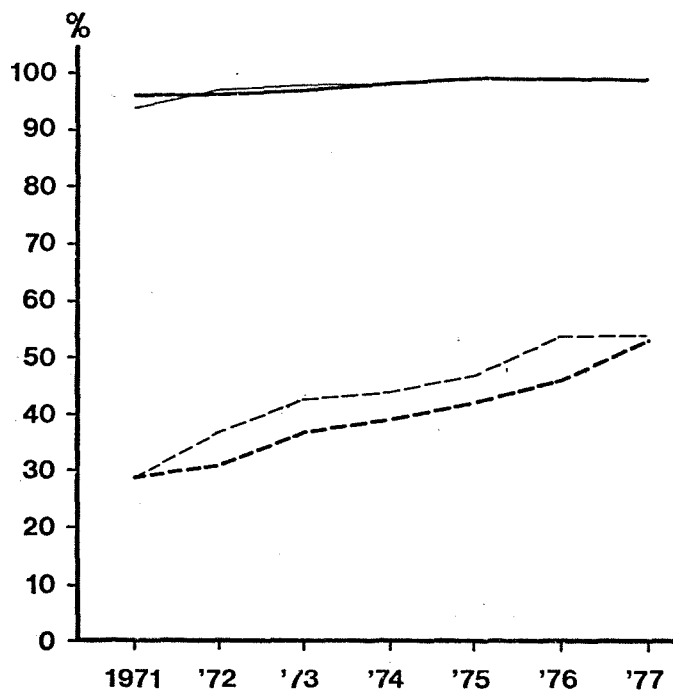
1.2 Personenauto's naar bouwjaar binnen de bebouwing.

Juli		Oktober	
1970 en ouder	—	1970 en ouder	—
1971 en jonger	- - -	1971 en jonger	- - -



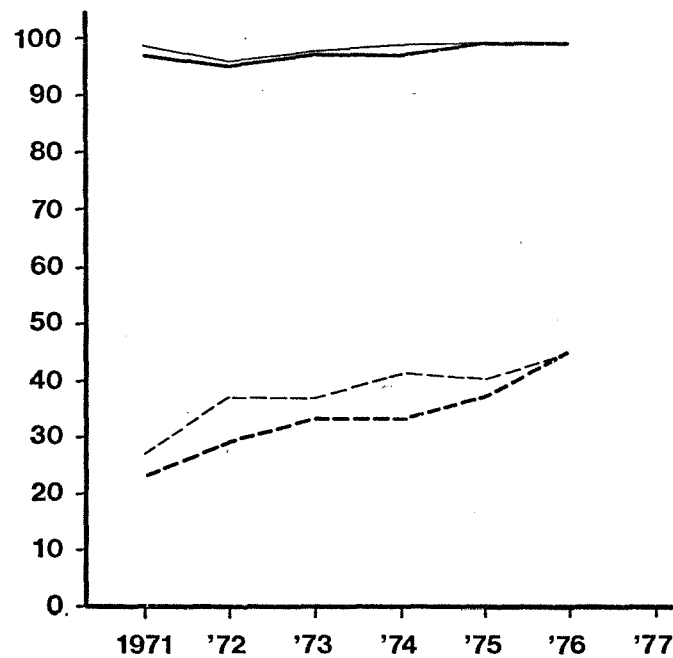
2.1 Ontwikkeling van de aanwezigheid van de gordel naar verplichting en bebouwing, okt. '71-'77.

Buiten beb. Binnen beb.
 verplicht aanw. ——— verplicht aanw. ———
 niet verplicht - - - niet verplicht - - -



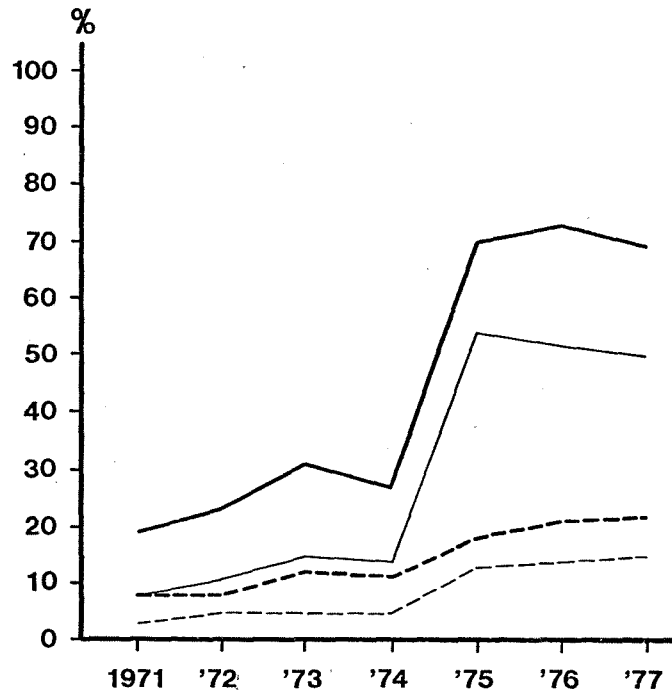
2.2 Ontwikkeling van de aanwezigheid van de gordel naar verplichting en bebouwing, juli '71-'76.

Buiten beb. Binnen beb.
 verplicht aanw. ——— verplicht aanw. ———
 niet verplicht - - - niet verplicht - - -



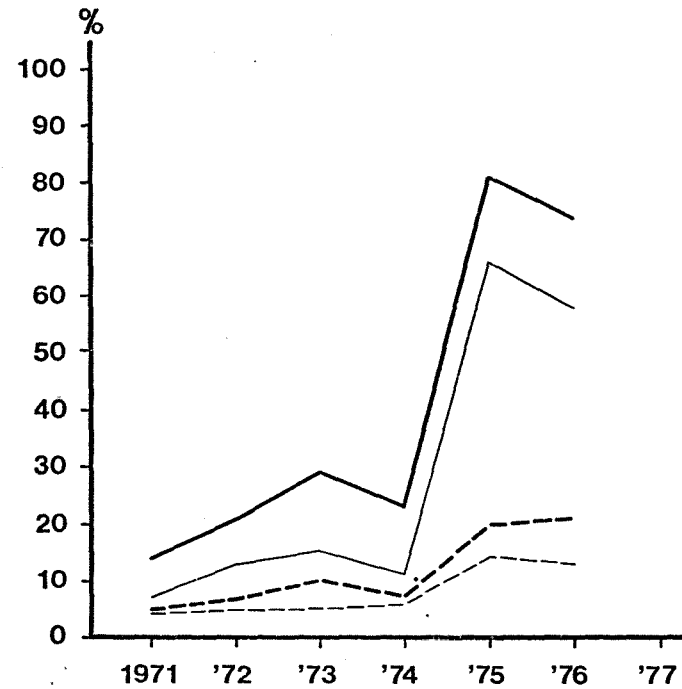
5.1 Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van ge-enquêteerd, naar bebouwing, okt. '71-'77.

Buiten beb.	—	Binnen beb.	—
verplicht aanw.	—	verplicht aanw.	—
niet verplicht	- - -	niet verplicht	- - -



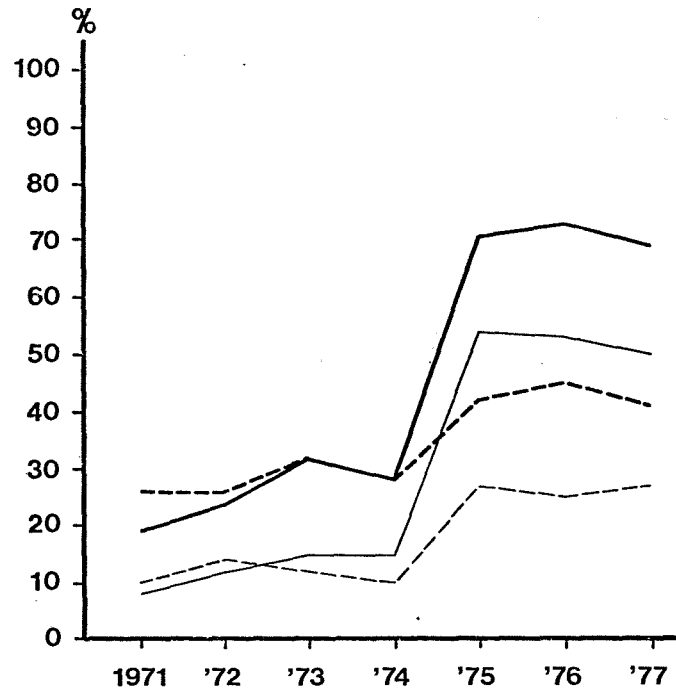
5.2 Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van ge-enquêteerd, naar bebouwing, juli '71-'76.

Buiten beb.	—	Binnen beb.	—
verplicht aanw.	—	verplicht aanw.	—
niet verplicht	- - -	niet verplicht	- - -



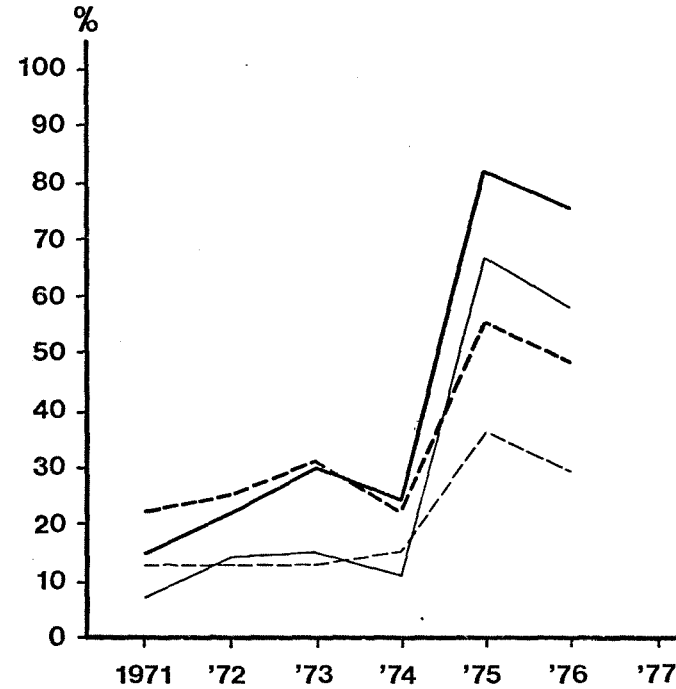
4.1 Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van aanwezig, naar bebouwing, oktober '71-'77.

Buiten beb.	—	Binnen beb.	—
verplicht aanw.	—	verplicht aanw.	—
niet verplicht	- - -	niet verplicht	- - -



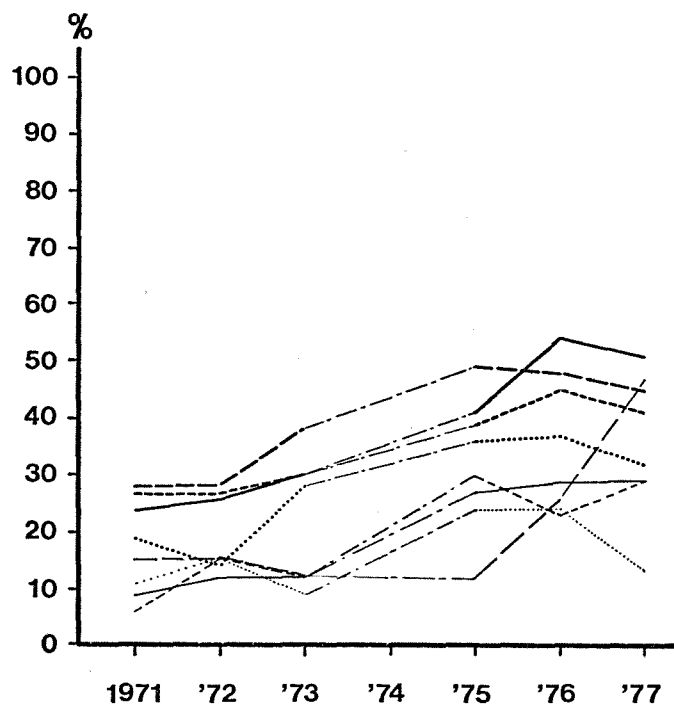
4.2 Ontwikkeling van het gebruik bij al of niet verplicht aanwezig, als percentage van aanwezig, naar bebouwing, juli '71-'76.

Buiten beb.	—	Binnen beb.	—
verplicht aanw.	—	verplicht aanw.	—
niet verplicht	- - -	niet verplicht	- - -



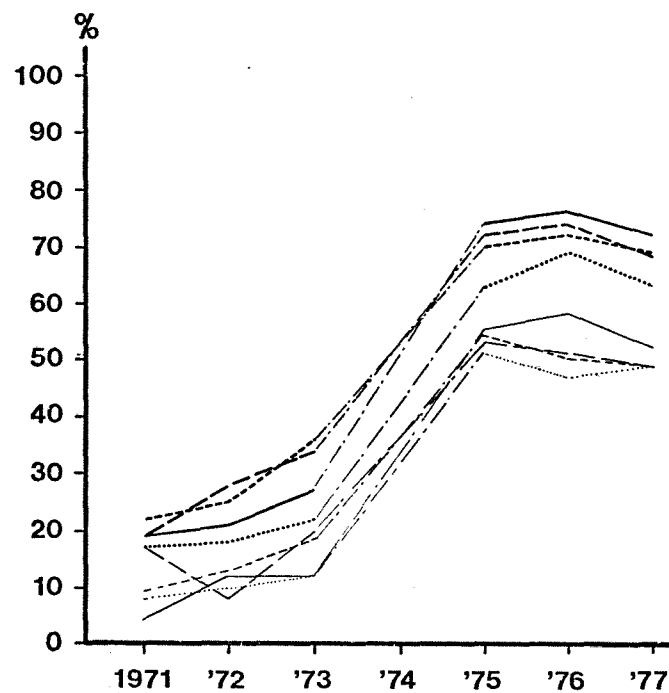
5.1 Ontwikkeling van het gebruik bij niet verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, oktober '71-'77.

Buiten beb.		Binnen beb.	
18 - 24 jr.		18 - 24 jr.	
25 - 34 jr. - - - -		25 - 34 jr. - - - -	
35 - 44 jr. = = = =		35 - 44 jr. = = = =	
45 en ouder ———		45 en ouder ———	



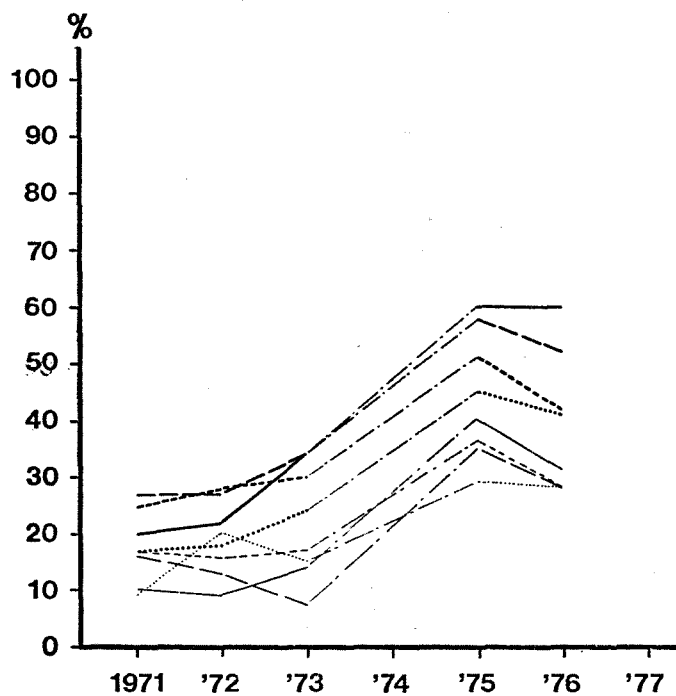
5.2 Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, oktober '71-'77.

Buiten beb.		Binnen beb.	
18 - 24 jr.		18 - 24 jr.	
25 - 34 jr. - - - -		25 - 34 jr. - - - -	
35 - 44 jr. = = = =		35 - 44 jr. = = = =	
45 en ouder ———		45 en ouder ———	



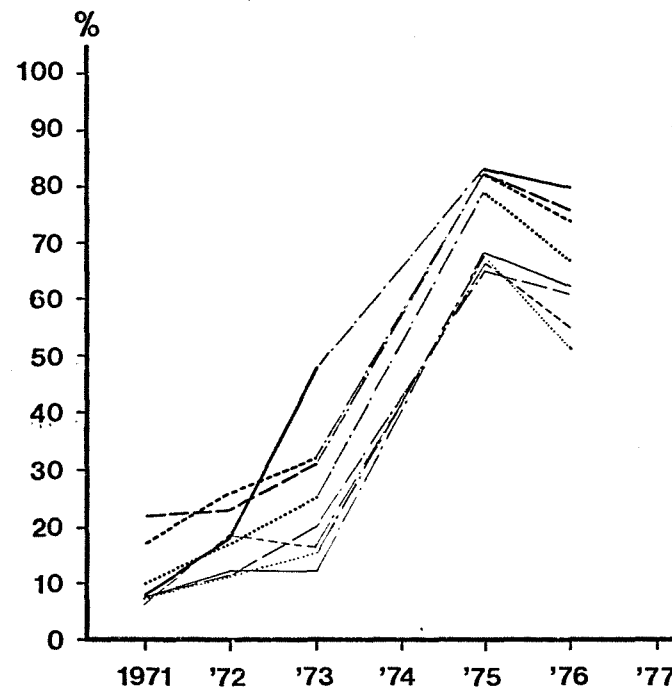
5.3 Ontwikkeling van het gebruik bij niet verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, juli '71-'76.

Buiten beb.	Binnen beb.
18 - 24 jr.	18 - 24 jr.
25 - 34 jr. ----	25 - 34 jr. ----
35 - 44 jr. ---	35 - 44 jr. ---
45 en ouder ———	45 en ouder ———



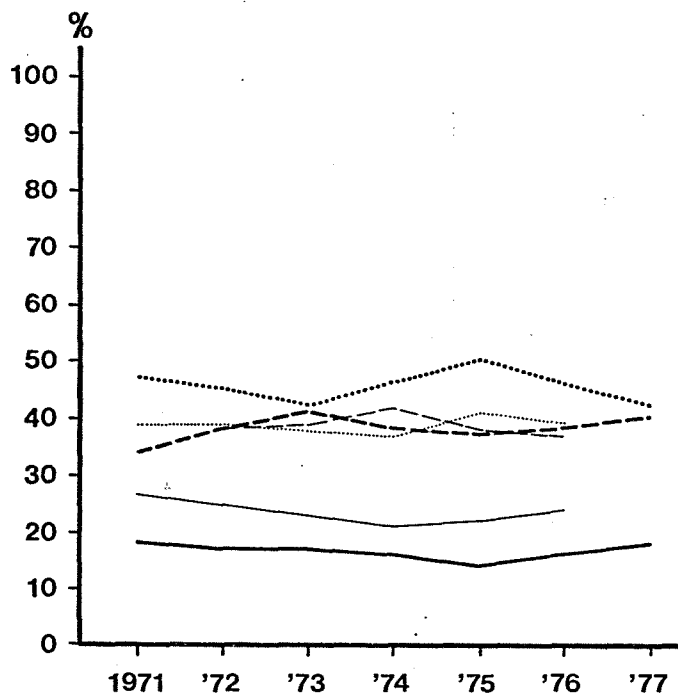
5.4 Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar leeftijd van de bestuurder en bebouwing, juli '71-'76.

Buiten beb.	Binnen beb.
18 - 24 jr.	18 - 24 jr.
25 - 34 jr. ----	25 - 34 jr. ----
35 - 44 jr. ---	35 - 44 jr. ---
45 en ouder ———	45 en ouder ———



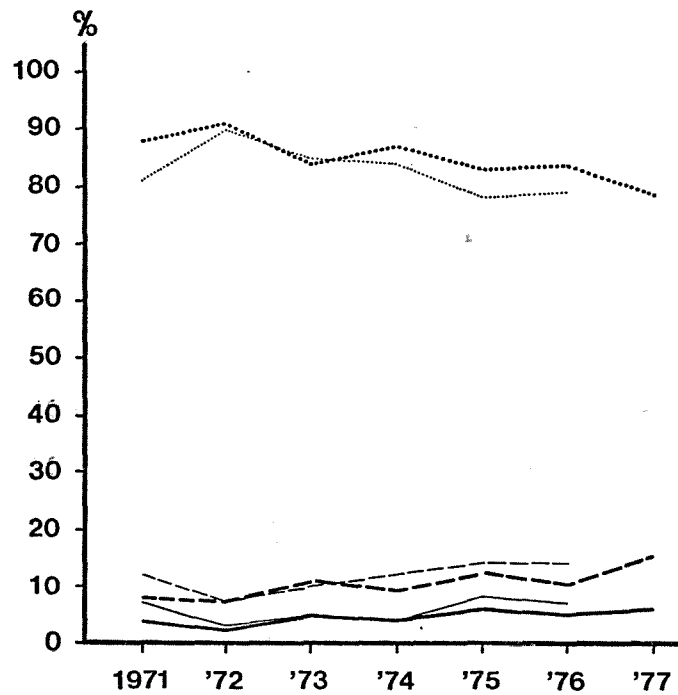
6.1 Geënquêteerde bestuurders verdeeld naar ritlengte buiten de bebouwde kom.

Juli.		Oktober.	
< 10 km	.....	< 10 km	.....
10 - 50 km	- - - -	10 - 50 km	- - - -
> 50 km	————	> 50 km	————



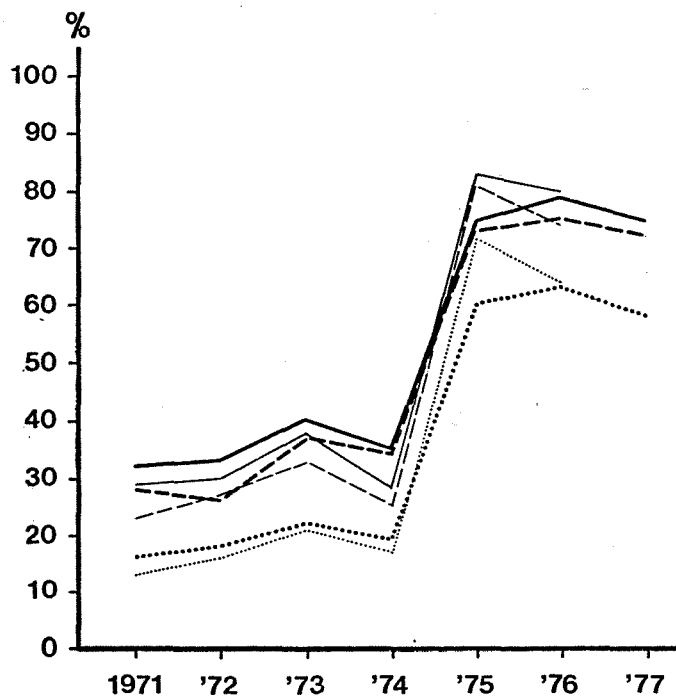
6.2 Geënquêteerde bestuurders verdeeld naar ritlengte binnen de bebouwde kom.

Juli.		Oktober.	
< 10 km	.....	< 10 km	.....
10 - 50 km	- - - -	10 - 50 km	- - - -
> 50 km	————	> 50 km	————



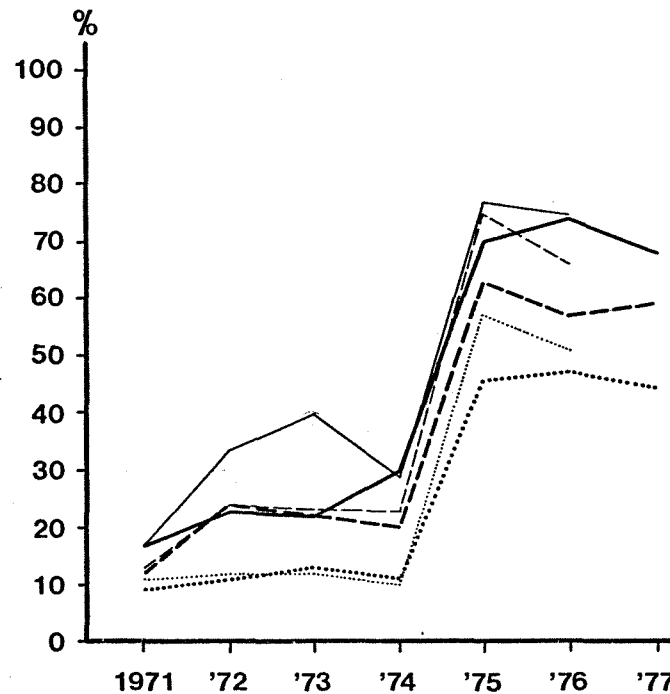
7.1 Ontwikkeling van het gebruik buiten de bebouwde kom, als percentage van aanwezig, naar ritlengte.

Juli.		Oktober.	
< 10 km	.....	< 10 km	.....
10 - 50 km	----	10 - 50 km	----
> 50 km	——	> 50 km	——



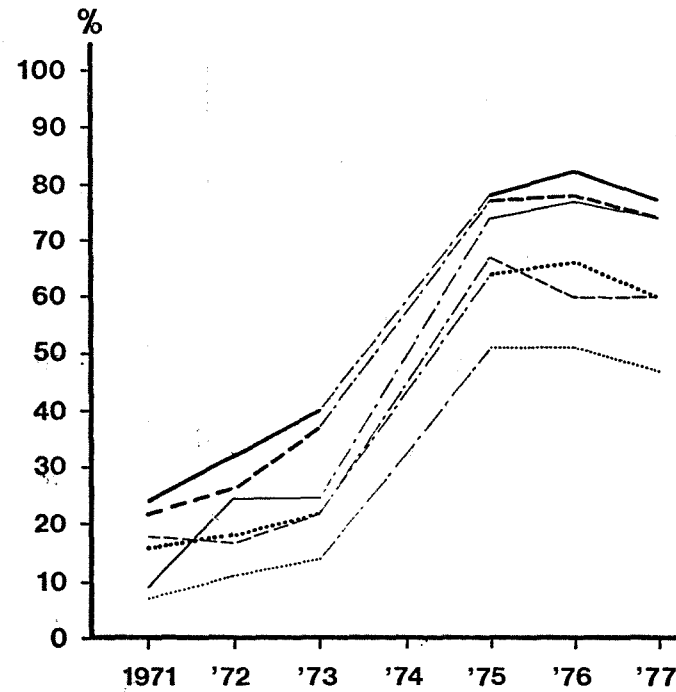
7.2 Ontwikkeling van het gebruik binnen de bebouwde kom, als percentage van aanwezig, naar ritlengte.

Juli.		Oktober.	
< 10 km	.....	< 10 km	.....
10 - 50 km	----	10 - 50 km	----
> 50 km	——	> 50 km	——



-7.3 Ontwikkeling van het gebruik bij verplichte aanwezigheid, als percentage van aanwezig, naar ritlengte en bebouwing, oktober '71-'77.

Buiten beb.		Binnen beb.	
< 10 km	.....	< 10 km	.....
10 - 50 km	----	10 - 50 km	----
> 50 km	——	> 50 km	——



BIJLAGEN

Bijlage 1. Lijst enquêteplaatsen.

Bijlage 2. Overzichtskaart enquêteplaatsen.

Bijlage 3. Volledig overzicht van de kenmerken die per enquête zijn meegenomen (1971 t/m 1977).

Bijlage 4. OCR-formulier van IBM (1971 t/m 1974).

Bijlage 5. Gewijzigd formulier (1975/1976).

Bijlage 6. Nieuwste formulier (1977).

Nr.	Enquêteplaats	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
01	Alblasserdam	x	x	x	x	x	x	x	x	x
02	Wassenaar	x	x	x	x	x	x	x	x	x
03	Waddinxveen	x	x	x	x	x	x	x	x	x
04	IJsselstein	x	x	x	x	x	x	x	x	x
05	Lent	x	x	x	x	x	x	x	x	x
06	Twello/Apeldoorn/Epe 1)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
07	Arnhem/Schaarsbergen 2)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
08	Oirschot 3)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
09	Hoogerheide/Wouw/Klundert 4)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10	Maastricht 5)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	Heiloo	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12	Heerenveen 6)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Buiten de bebouwde kom										
13	Ln. v. N.O.-Indië	x	x	x	x	x	x	x	x	x
14	Leyweg	x	x	x	x	x	x	x	x	x
15	Troelstrakade	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Den Haag										
16	Helderseweg 7)					x				x
17	Van Ostadelaan					x	x	x	x	x
Alkmaar										
18	Apeldoornseweg					x	x	x	x	x
19	Kramersgildeplein 8)					x		x	x	x
Arnhem										

- 1) Twello 1971 t/m juli 1973, Apeldoorn oktober 1973 t/m 1976, in 1977 geen toestemming meer, vervangen door Epe.
- 2) Enquêteplaats Arnhem werd in 1977 vervangen door Schaarsbergen (het pompstation werd opgeheven). Schaarsbergen verviel in 1979.
- 3) Het pompstation te Oirschot werd in 1976 verplaatst.
- 4) Hoogerheide 1971 t/m 1973, Wouw 1974, Klundert vanaf 1975.
- 5) Het pompstation te Maastricht werd in 1976 verplaatst.
- 6) Enquêteplaats Heerenveen verviel in 1979.
- 7) Het pompstation Helderseweg heeft in 1975 slechts gedurende 2 dagen meegedaan, vanwege alsnog geweigerde toestemming. Er is geen vervangend pompstation gezocht.
- 8) In oktober 1976 verviel het pompstation Kramersgildeplein vanwege verbouwing. Is in 1977 vervangen door een ander aan hetzelfde plein.



Maand	1971			1972			1973			1974			1975			1976			1977		
	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	07	10	
1.1. Rayon (N., O., Z., W.)
1.2. Pompsnummer
2.1. Dagsoort
2.2. Dag van de week
2.3. Enquête-uur
3.1. Kenteken voertuig
3.2. Letters kenteken
4. Merk voertuig (meest voorkomend)
5. Bezetting
6. Eigenaar
7. Leeftijdgroep bestuurder
8. Ritlengte
9. Jaarkilometrage
10. Rij-ervaring leven
11. Geslacht bestuurder
12. Type gordel, indien aanwezig
13.1. Type sluiting
13.2. Aard bediening en type sluiting
13.3. Oprol
14.1. Geconstateerd gebruik
14.2. Gebruik
14.3. Beweerd gedrag m.b.t. 14.2.
15. Spelling
16. Geslacht passagier
17. Type gordel, indien aanwezig
18.1. Type sluiting
18.2. Aard bediening van type sluiting
18.3. Oprol
19. Gebruik
20. Spelling
21.1. 3e deel, m.b.t. dat. afgifte deel I
21.2. Datum afgifte deel I (+ evt. controle deel I)
22. Brandstof soort

Verklaring tekens:

. = Basisinformatie

x = Mutaties en uitbreidingen

⊗ = Beperkt

1) = Gemeten bij enkele pompen

Nr. 00310

Bij gordelafwezigheid
Antwoord op een van
volgende vragen

1.1. Indien gebruikt: U heeft Uw autogordel om, hebt 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

RAYON		WERKDAG		WERFEND		MERK		EIGENAAR		LEEF TIJD IN JAREN		RIT LENGTE IN KM		TIJPE		GORDEL		GE SLACHT		GE SLACHT			
																MAN		VROUW		VROUW			
KENTEKEN		LETTERS VOORN		LETTERS ACHTER		CITROEN										1.1.		1.2.		1.1.		1.2.	
0	0	A	M	A	M																		
1	1	B	N	B	N			BEST															
2	2	C	P	C	P																		
3	3	D	R	D	R			6 ANJ KENNIS															
4	4	E	S	E	S																		
5	5	F	T	F	T			2000															
6	6	G	U	G	U																		
7	7	H	V	H	V																		
8	8	I	X	I	X																		
9	9	L	Z	L	Z																		

RIJ ERVARING
I TOEGELIJD
II TOEGELIJD
III HELELEVEN

GEDRAG/
AITHUDL
ZIE BOVTR

GEBOUD

SPLENG

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

MAN

VROUW

DAG VAN DE WEEK	POMPNUMMER	GECONSTATEERD GORDELGEBRUIK	GESLACHT	EIGENAAR	LEEFTIJD BESTUURDER	RIJ LENGTE IN KM.	RIJERVARING IN KM.	D H
MAANDAG 1	000	BEST. JA NEE	BEST. MAN 2	BESTUURDER 1	18 - 24 JR. 1	< 10 1	PER JAAR < 12,5 1	N.V.T. 00
DINSDAG 2	101	BEST. JA NEE	MAN 2	FAM./KENNIS 2	25 - 34 JR. 2	10 - 49 2	12,5 - 22,5 2	0 - 1 1
WOENSDAG 3	202	BEST. JA NEE	VROUW 3	ZAAK 3	35 - 44 JR. 3	50 - 99 3	22,5 - 32,5 3	2 - 5 2
DONDERDAG 4	303	BEST. NIET TE ZIEN 4	KIND 4	VERHUUR 4	45 - 54 JR. 4	100 - 199 4	32,5 - 52,5 4	6 - 9 3
VRIJDAG 5	404	BEST. NIET GECONST. 5	GEEN 5	LEASING 5	55 - 64 JR. 5	200 - 399 5	> 52,5 5	10 - 13 4
ZATERDAG 6	505	BEST. GEEN PASSAGIER 6	OVERIG 6	OVERIG 6	65 EN OUDER 6	> 400 6	ONBEKEND 6	14 - 17 5
ZONDAG 7	606				ONBEKEND 7	ONBEKEND 7		18 - 21 6
	707							> 21 7
	808							OPROL 8
	909							WEIG. 9

BESTUURDER			
TYPE	1 HAND	SLUITING	2 HAND
GEEN 1	DRIJKNOP 1	1 1	DRIJKNOP 1
3 P. 2	TREK 2	2 2	DEKSEL 2
DIAGONAAL 3	OVERIG 3	3 3	OVERIG 3
HEUP 4			
OVERIG 5			
	AUTOMAAT	GEBRUIK	
	JA 1	JA 1	ALTIJD 1
	NEE 2	SOMS NIET 2	
	NEE 5	NOOIT 5	
		SOMS WEL 6	

Bij gordelaanwezigheid
Antwoord op één van de volgende vragen.

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

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

00	00
01	01
02	02
03	03
04	04
05	05
06	06
07	07
08	08
09	09

VOOR 1
MIDDEN 2
ACHTER 3

KENTEKEN

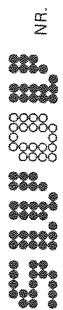
PASSAGIER			
TYPE	1 HAND	SLUITING	2 HAND
GEEN 1	DRIJKNOP 1	1 1	DRIJKNOP 1
3 P. 2	TREK 2	2 2	DEKSEL 2
DIAGONAAL 3	OVERIG 3	3 3	OVERIG 3
HEUP 4			
OVERIG 5			
	AUTOMAAT	GEBRUIK	
	JA 1	JA 1	
	NEE 2	NEE 5	

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09

0A 0B 0C 0D 0E 0F 0G 0H 0I 0J 0K 0L 0M 0N 0O 0P 0Q 0R 0S 0T 0U 0V 0W 0X 0Y 0Z

1975/1976

0066240



NR.

POMPNUMMER	DAG VAN DE WEEK	ENQUETE-JUUR	BEZETTING	EIGENAAR	RITLENNGTE IN KM	TOTALE RITLENNGTE	JAAR AFG. (Deel I)		
00 00		00 00			< 2	0	00	000000000000	0A0
10 10	maandag	10 10	1 pers.	bestuurder	2- 5	1	10	101010101010	0B0
20 20	dinsdag	20 20	2 pers.	fam./kennis	6- 9	2	20	202020202020	0C0
30	woensdag	30	3 pers.	zaak	10- 24	3	30	303030303030	0D0
40	donderdag	40	4 pers.	verhuur	25- 49	4	40	404040404040	0E0
50	vrijdag	50	5 pers.	leasing	50- 99	5	50	505050505050	0F0
60	zaterdag	60	6 pers.	overig	100-199	6	60	606060606060	0G0
70	zondag	70	7 pers.		≥ 200	7	70	707070707070	0H0
80		80	8 pers.		onbekend	8	80	808080808080	0I0
90		90	9 pers.			9	90	909090909090	0J0
GESLACHT BESTUURDER	LEEFTIJD BESTUURDER	TYPE	BEDIENING	AUTOMAAT	GEbruik				
man	18-24 jr.	geen gordel	geen gordel	geen gordel	geen gordel				0A0
vrouw	25-34 jr.	3-punts	1 - HAND	ja	ja				0B0
	35-44 jr.	diagonaal	druknop	neen	neen				0C0
	45-54 jr.	heup	overig						0D0
	55-64 jr.	overig	2 - HAND						0E0
	65 en ouder		druknop						0F0
	onbekend		overig						0G0
GESLACHT PASSAGIER	LEEFTIJD PASSAGIER	TYPE	BEDIENING	AUTOMAAT	GEbruik				
man	0- 3 jr.	geen gordel	geen gordel	geen gordel	geen gordel				0H0
vrouw	4-12 jr.	3-punts	1 -HAND	ja	ja				0I0
geen pass.	13-17 jr.	diagonaal	druknop	neen	neen				0J0
	18-24 jr.	heup	overig						0K0
	25-34 jr.	overig	2 - HAND						0L0
	35-44 jr.		druknop						0M0
	45-54 jr.		overig						0N0
	55-64 jr.		druknop						0O0
	65 en ouder		overig						0P0
	onbekend								0Q0
<p>KENTEKEN</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"></div> <p>VOOR MIDDEN ACHTER DUBBEL</p> <p>LETTERS</p>									