

PROBLEEMBESCHRIJVING AUTOGORDELS

Een consult voor de Regionale Directie van Rijkswaterstaat in de provincie
Gelderland

R-91-41

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Gordelgebruik op de voorbank
 - 1.1. Bestuurders en passagiers
 - 1.2. Vergelijking met het buitenland
 - 1.3. Naar leeftijd en geslacht
 - 1.4. Naar opleidingsniveau
 - 1.5. Naar type weg
 - 1.6. Vergelijking tussen provincies
 - 1.7. Naar situaties en omstandigheden
 - 1.8. Verkeerd gebruik
 - 1.9. Conclusies

2. Gordelgebruik op de achterbank en kinderzitjes
 - 2.1. Aanwezigheid en gebruik
 - 2.2. Verkeerd gebruik
 - 2.3. Conclusies

3. Motieven en attitudes ten opzichte van gordelgebruik
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Gewoonte
 - 3.3. Ongemak
 - 3.4. Angst
 - 3.5. Kennis
 - 3.6. Brokkenmakers
 - 3.7. Sociale normen
 - 3.8. Politietoezicht
 - 3.9. Attitudes als gevolg van gedrag
 - 3.10. Samenhang tussen gedragsdeterminanten
 - 3.11. Conclusies

4. Conclusies en aanbevelingen

Literatuur

VOORWOORD

Het gebruik van autogordels blijft een probleem, ondanks een jarenlange wettelijke verplichting voor de voorbank van personenauto's. Campagnes om het gebruik te verhogen hebben wel effect, maar niet afdoende. Dat vraagt om bezinning over de aanpak.

De Regionale Directie van Rijkswaterstaat in Gelderland heeft de SWOV gevraagd een probleembeschrijving op te stellen. Vragen zijn: van welke situaties en omstandigheden en van welke persoonlijke kenmerken is het gordelgebruik afhankelijk en wat zijn de motieven voor het wel of niet gebruik?

Het consult moet de basis kunnen vormen voor een strategieverkenning om het gordelgebruik te stimuleren.

De opdracht kan niet los worden gezien van de impasse waarin het gordelgebruik in Nederland al jaren verkeert. Goede campagnes sorteren wel effect, maar al met al is het gordelgebruik niet veel gestegen en ligt het structureel lager dan in een aantal andere Westeuropese landen. Wellicht is de aanpak te globaal geweest en moet specifiekere op bepaalde problemen en probleemgroepen worden ingespeeld. Dat vereist specifiekere gegevens dan tot nu toe zijn verzameld. Bij de probleemanalyse is het derhalve denkbaar dat op gebrek aan voldoende gespecificeerde gegevens wordt gestuit.

Desalniettemin heeft de Directie Gelderland gevraagd om - zo nodig door middel van hypothesen - diep in te gaan op de aard van de problematiek.

In nieuwe auto's vanaf 1990 is ook op de achterbank van personenauto's, de aanwezigheid van gordels verplicht. Er zijn plannen om het gebruik wettelijk voor te schrijven en om ook in auto's met een bouwjaar voor 1990, de installatie van gordels op de achterbank alsnog te verplichten. Voor een strategie levert dit een totaal nieuwe situatie op. Dit is reden om hieraan extra aandacht te besteden.

1. GORDELGEBRUIK OP DE VOORBANK

1.1. Bestuurders en passagiers

Het gordelgebruik is in Nederland in 1987 en 1988 toegenomen. Onder bestuurders lijkt het zich buiten de bebouwde kom nu te stabiliseren op bijna tachtig procent, binnen de bebouwde kom rond zestig procent met een licht dalende tendens. Ten opzichte van het midden van de jaren tachtig is dit een stijging van ongeveer tien procent, zowel buiten als binnen de bebouwde kom (Tabel 1).

Percentages gordelgebruik in												
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Buiten b.k.	69	73	70	66	65	67	66	67	70	77	78	78
Binnen b.k.	51	57	52	50	46	50	49	49	55	63	62	59

Tabel 1. Geregistreerde aantallen en percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in de jaren 1979 t/m 1990 (Verhoef, 1991a).

Het gordelgebruik van passagiers op de voorbank ligt iets hoger dan van bestuurders. Dat is door de jaren heen vrij consistent het geval (Tabel 2).

Percentages gordelgebruik in												
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Buiten b.k.	71	73	70	68	66	68	68	70	72	77	80	82
Binnen b.k.	54	56	54	50	48	53	53	54	50	66	66	64

Tabel 2. Geregistreerde aantallen en percentages autogordelgebruik van passagiers van personenauto's op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in de jaren 1979 t/m 1990 (Verhoef, 1991a).

Deze verschillen tussen bestuurders en passagiers werden niet bevestigd in het onderzoek dat in 1990 in de provincie Gelderland plaatsvond (Vissers &

Wilbers, 1990). Zij vonden een gebruik onder bestuurders van gemiddeld 69% en onder passagiers van gemiddeld 70%. Gezien de kleine verschillen kan dit een gevolg zijn van de andere meetmethodiek die de SWOV en Traffic Test hanteerden. De SWOV gebruikt de zogenaamde "inkijkmethode", waarbij naar de bestuurder wordt gelopen en hem of haar een vraag wordt gesteld. Wanneer de onderzoeker bij die gelegenheid er zich van heeft kunnen overtuigen dat een gordel wel of niet wordt gedragen, wordt geteld. Traffic Test kijkt van een kleine afstand naar het gordelgebruik.

Het gordelgebruik van bestuurders met passagiers wijkt niet noemenswaardig af van het gordelgebruik van bestuurders zonder passagiers (Tabel 3).

	Percentages gordelgebruik in											
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<hr/>												
<u>Buiten bebouwde kom</u>												
met pass.	72	75	70	67	64	68	67	69	72	79	79	78
zonder pass.	66	71	69	65	65	65	65	66	69	76	76	78
totaal	69	73	70	66	65	67	66	67	70	77	78	78
<hr/>												
<u>Binnen bebouwde kom</u>												
met pass.	54	58	52	50	47	42	49	51	57	64	65	58
zonder pass.	48	56	51	49	46	49	49	48	54	62	59	59
totaal	51	57	52	50	46	50	49	49	55	63	62	59

Tabel 3. Geregistreeerde aantallen en percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's met of zonder passagiers op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in de jaren 1979 t/m 1990 (Verhoef, 1991a).

1.2. Vergelijking met het buitenland

Vanwege verschillende meetmethoden is het niet eenvoudig om het gordelgebruik in Nederland met andere landen te vergelijken. Mäkinen et al. (1991) wilden een vergelijking in de tijd maken en achten een dergelijke vergelijking het best mogelijk met Duitsland, Engeland en Finland. In al deze landen is het gordelgebruik hoger dan 90%. Dat maakt de vraag interessant waarom een dergelijk percentage daar wel behaald is en niet in Neder-

land. Mäkinen et al. vonden dat de hoge gebruikpercentages pas behaald werden nadat politietoezicht werd ingezet, op een moment dat gordelgebruik voor iedereen verplicht was. Er vond kennelijk geen discussie meer plaats over de maatregel en er zijn geen aanwijzingen dat sindsdien campagnes nodig waren om het hoge peil vast te houden. In Nederland werd de politietoezicht ingezet terwijl de verplichting tot gordelgebruik alleen van kracht was voor nieuwe auto's. Het gebruik bleef jarenlang steken op een gemiddelde van ongeveer 60%.

1.3. Naar leeftijd en geslacht

Naar leeftijd en geslacht doen zich verschillen voor. Meer vrouwen gebruiken de gordel dan mannen, zowel buiten de bebouwde kom als binnen. Tussen vrouwen onderling doen zich naar leeftijd, bij een indeling in drie categorieën geen verschillen voor, bij mannen is dat wel het geval. Mannen ouder dan 50 jaar dragen gemiddeld vaker een gordel, mannen jonger dan 25 jaar het minst, althans binnen de bebouwde kom. De stijging in 1987 en 1988 was het meest pregnant voor mannen jonger dan 25 jaar buiten de bebouwde kom. De licht dalende tendens in de afgelopen twee jaar in het gebruik binnen de bebouwde kom vindt zijn oorzaak bij mannen beneden 25 jaar en tussen 25 en 50 jaar (Tabel 4).

In Gelderland vonden Vissers & Wilbers (1990) een gordelgebruik van mannen en vrouwen van resp. 66% en 72%, een iets kleiner verschil dan bij Verhoef (1990a).

Deze verschillen worden deels bevestigd in een enquête waarin gevraagd is naar gordelgebruik binnen de bebouwde kom (Zeilstra et al., 1990). Meer vrouwen zeggen de gordel te gebruiken, behalve echter vrouwen boven 65 jaar. Bij de mannen is het gerapporteerd gebruik het laagst bij de groepen beneden 25 jaar en 25 tot 35 jaar, terwijl de mannen boven 55 jaar boven het gemiddelde scoren (zie Tabel 5).

1.4. Naar opleidingsniveau

Uit het onderzoek van Zeilstra et al. (1990) komen verschillen in gerapporteerd gedrag naar opleidingsniveau naar voren. Gemiddeld zegt 80% van de ondervraagden dat zij de gordel binnen de bebouwde kom dragen. Bij de

Tabel 4. Percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's naar geslacht en leeftijd op wegen buiten en binnen de bebouwde kom in de jaren 1984 t/m 1990 (De vraag is sinds 1984 toegevoegd) (Verhoef, 1991a).

	Percentages gordelgebruik:													
	1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
Buiten b.k.	%	marge	%	marge	%	marge	%	marge	%	marge	%	marge	%	marge
Man < 25 jr	53	6	52	6	52	6	57	5	74	4	67	5	74	6
Man 25-50 jr	66	2	65	2	67	2	67	2	75	1	76	2	75	2
Man > 50 jr	72	4	72	3	73	3	78	2	79	2	80	3	82	3
Tot. man	66	2	65	2	67	2	69	1	76	1	76	2	76	2
Vrouw < 25 jr	66	9	67	9	68	9	76	7	80	6	80	7	82	8
Vrouw 25-50 jr	69	5	68	4	66	4	74	3	82	2	84	4	84	4
Vrouw > 50 jr	75	8	78	7	85	6	89	4	88	4	91	5	84	7
Tot. vrouw	70	4	70	3	69	3	77	2	83	2	85	3	84	3
Totaal	67	2	66	2	67	1	70	1	77	1	78	1	78	2
Binnen b.k.														
Man < 25 jr	35	4	40	4	45	5	48	4	60	4	52	4	49	6
Man 25-50 jr	50	2	46	2	46	2	51	2	59	2	61	2	55	2
Man > 50 jr	52	4	58	3	56	3	65	3	67	3	68	4	67	4
Tot. man	48	2	48	2	48	2	53	1	61	1	61	2	56	2
Vrouw < 25 jr	48	7	55	8	62	7	63	6	67	6	48	8	69	9
Vrouw 25-50 jr	59	4	52	4	53	3	60	3	69	3	69	4	65	4
Vrouw > 50 jr	59	9	60	8	59	8	60	6	76	7	69	10	67	9
Tot. vrouw	57	3	54	3	55	3	62	2	69	2	64	3	66	4
Totaal	50	2	49	2	49	1	55	1	63	1	62	2	59	2

NB. Het getal in de kolom marge dient te worden gelezen als \pm dat getal.
De marge wordt berekend volgens de formule:

$$M = 1,96 \cdot \sqrt{\frac{p \times (100 - p)}{n}}$$

waarbij p het percentage is en n het aantal waarnemingen.

Leeftijd	Mannen	Vrouwen	Totaal
18 t/m 24 jaar	75%	87% s	81%
25 t/m 34 jaar	74%	85% s	79%
35 t/m 54 jaar	78%	84% s	81%
55 t/m 64 jaar	84%	84% ns	84%
65 jaar e.o.	85%	78% s	83% ns
Totaal	78%	85% s	80%

Tabel 5. Percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's naar leeftijd en geslacht (Zeilstra et al., 1990).

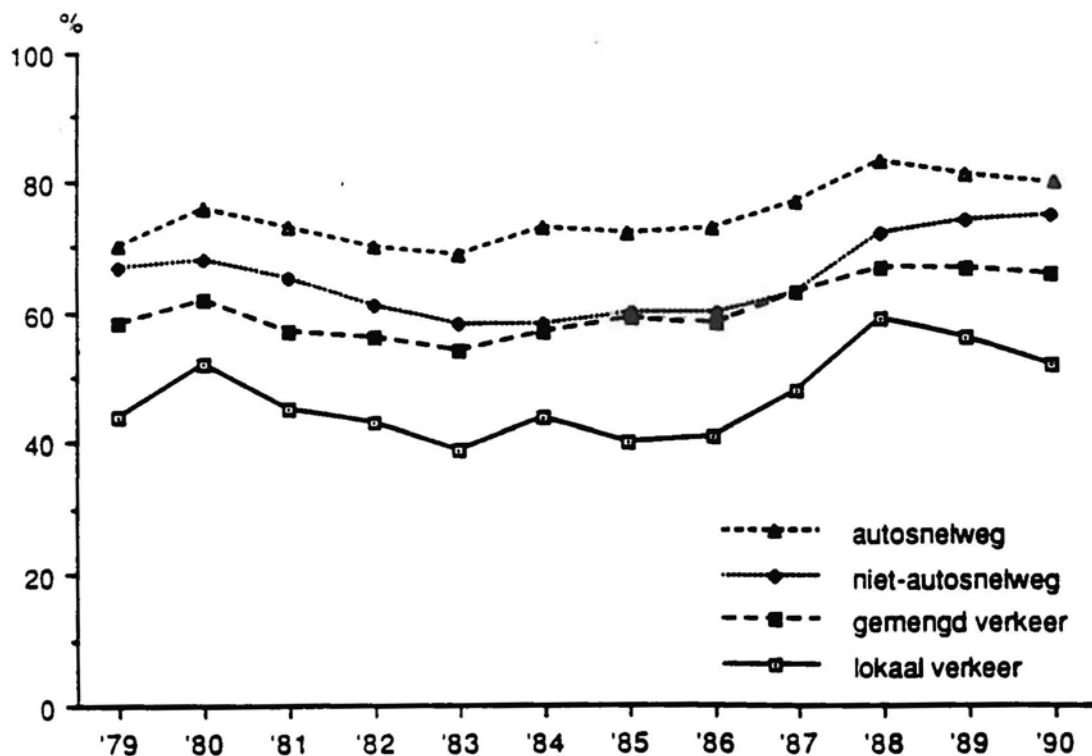
deling in drie opleidingsniveaus blijkt het gerapporteerd gebruik het hoogst bij de hoogst opgeleiden, 86%, tegen 79% voor het middenniveau en 77% voor de laagst opgeleiden.

N.B. Bij gegevens betreffende zelfgerapporteerd gedrag liggen de percentages doorgaans hoger dan bij geobserveerd gedrag.

1.5. Naar type weg

Het onderscheid tussen buiten en binnen de bebouwde kom wijst er al op dat er verschillen kunnen bestaan tussen typen wegen. Verschillen zijn gemeten tussen autosnelwegen en niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom alsmede wegen voor "gemengd verkeer" en wegen voor "lokaal verkeer" binnen de bebouwde kom. Met wegen voor "gemengd verkeer" wordt hier bedoeld dat het meeste verkeer herkomst of bestemming buiten de bebouwde kom heeft of soms beiden buiten de bebouwde kom. Met wegen voor "lokaal verkeer" worden hier wegen bedoeld met hoofdzakelijk verkeer dat zowel herkomst als bestemming binnen de bebouwde kom heeft. (In de verkeerskunde wordt een weg voor "gemengd verkeer" ook gebruikt om aan te geven dat op een rijbaan zich verschillende vervoerwijzen kunnen bevinden).

De verschillen zijn door de jaren heen vrij consistent. In 1990 was het gemiddeld draagpercentage op autosnelwegen 80%, op de overige wegen buiten de bebouwde kom waar werd gemeten gemiddeld 75%, op wegen met "gemengd verkeer" binnen de bebouwde kom 66% en op wegen met "lokaal verkeer" 52% (Verhoef, 1991a).



Afbeelding 1. Percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's op vier categorieën wegen (Verhoef, 1991a).

Deze verschillen komen goed overeen met de Gelderse meting uit hetzelfde jaar (Vissers & Wilbers, 1990). Op autosnelwegen is een gemiddeld draagpercentage van 82% gemeten, op provinciale wegen van 75%, op uitvalswegen van steden 68% en in stadscentra van 52%.

Een verklaring voor deze verschillen is deels af te leiden uit de motieven voor het niet gebruiken van de gordel. Zeilstra et al. (1990) vonden bovendien dat 7% van de Nederlanders zeggen het gebruik van gordels "eng of gevaarlijk langs water" te vinden en eveneens 7% "onnodig bij korte ritten". Over verdere motieven en de interpretatie van deze gegevens wordt in Hoofdstuk 3 teruggekomen.

1.6. Vergelijking tussen provincies

In het onderzoek van Verhoef (1991a) wordt onderscheid gemaakt naar verschillende regio's in het land. Het aantal meetplaatsen is overigens beperkt. In rayon Oost zijn vier meetplaatsen, waarvan drie in Gelderland, in en net buiten Arnhem en in Apeldoorn. In de afgelopen twee jaren lag het gebruik op het meetpunt in Apeldoorn hoger dan het landelijk gemiddelde en op de meetpunten in en bij Arnhem lager dan het landelijk gemiddelde (Tabel 6).

Percentages gordelgebruik in rayon Oost												
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<u>Buiten bebouwde kom</u>												
Arnhem A52	68	75	57	61	62	65	64	60	73	78	65	72
Goor	68	71	63	73	62	64	68	68	74	83	81	80
Totaal	68	73	60	67	62	65	66	64	73	81	76	76
<u>Binnen bebouwde kom</u>												
Apeldoorn	60	58	49	53	51	46	55	53	65	68	66	62
Arnhem-Vp	51	50	51	51	37	50	45	47	60	56	60	54
Totaal	56	54	50	52	44	49	49	49	62	62	62	57

Tabel 6. Percentages gordelgebruik van bestuurders van personenauto's op een aantal typen weg in rayon Oost (Verhoef, 1991a).

Vissers & Wilbers (1990) vonden daarentegen in het gebied Arnhem een meer dan gemiddeld gebruik, met name op autosnelwegen. De verschillende meetmethoden zoals door de SWOV en Traffic Test toegepast, kunnen tot enig verschil in resultaat aanleiding geven, zoals hiervoor al is aangegeven. Bovendien kunnen op dezelfde meetplaats met dezelfde meetmethode al verschillen van 5 tot 10% worden gemeten, afhankelijk van het tijdstip van de dag, dag van de week, bezettingsgraad en weersomstandigheden. Bij duisternis, door het spitsverkeer, bij slecht weer, in weekeinddagen - o.a. door een gemiddeld hogere bezettingsgraad - liggen de percentages doorgaans hoger.

De toename van het gordelgebruik in Nederland in 1987 en 1988 deed zich vooral voor in gebieden waar campagnes werden gevoerd (Varkevisser & Arnoldus, 1989). Dat betrof ook de provincie Gelderland. Deels ging het hierbij om het inhalen van een achterstand ten opzichte van enkele andere regio's.

Vissers & Wilbers constateren binnen de provincie grote verschillen. Het grootste verschil werd gevonden tussen het Rivierengebied en de Achterhoek. In het Rivierengebied lag het gebruikerspercentage 17 percentagepunten

lager. Vissers & Wilbers stellen dat het onduidelijk is of en in hoeverre deze verschillen samenhangen met verschillen in actie van de politie, gemeenten, VVN etc. De verschillen zijn het minst in stadscentra.

Verschillen buiten de bebouwde kom kunnen ook een relatie hebben met de herkomst van verkeer, van buiten de regio.

Over 1990 zijn ook gegevens beschikbaar inzake gerapporteerd gordelgebruik met verschillen tussen provincies (Zeilstra et al., 1990). Het gerapporteerd gebruik ligt overigens duidelijk hoger dan het gemeten gebruik. Gemiddeld wordt voor het rijden binnen de bebouwde kom een percentage van 80% gevonden, twintig procent hoger dan wat gemeten wordt. Wanneer er van uitgegaan mag worden dat deze discrepantie in alle provincies gelijk is, neemt Gelderland een gemiddelde positie in met 79% gerapporteerd gebruik.

1.7. Naar situaties en omstandigheden

Het belangrijkste onderscheid betreft het type weg, hetgeen samenhangt met het ritmotief.

Vissers & Wilbers vonden verder een klein, maar significant groter gebruik 's avonds dan 's middags. Hetzelfde vonden zij in andere regio's.

Uit een eerder rapport over Gelderland (Gras & Noordzij, 1987) komt de conclusie dat in Gelderland gordels minder worden gebruikt bij het ritmotief 'zakelijk verkeer', 'op visite' en 'winkelen'. In het woon-werkverkeer en 'naar huis' wordt meer gedragen.

1.8. Verkeerd gebruik

In een vooronderzoek (Schoon & Van Kampen, 1990) is gebleken dat 27% van de inzittenden op de voorbank die de gordel droegen, dit verkeerd deden. Uitgesplitst betrof dat 31% van de bestuurders en 19% van de passagiers. De fouten die het meest voorkwamen waren, gordel gedraaid (64% van de fouten) en gordel te hoog (21%).

1.9. Conclusies

Nadat het aandeel gebruikers van een autogordel in korte tijd met 10 percentagepunten is toegenomen, is het de laatste jaren gestabiliseerd. Gelderland neemt in Nederland een gemiddelde positie in, maar binnen de

provincie zijn de verschillen nog vrij groot, vooral op wegen buiten de bebouwde kom.

Het gebruik is onder jonge mannen minder dan gemiddeld. De vraag moet gesteld worden of in de rijopleiding voldoende aandacht aan het onderwerp wordt besteed. Het gebruik moet in de opleiding zoveel mogelijk als een vanzelfsprekendheid, een simpele automatische handeling, worden getraïnd. Naar type weg doen zich grote verschillen voor. Deels kan dit verband houden met de idee dat gordels niet zo nodig zijn, deels omdat het ongemak relatief groter is.

Een bijkomend probleem wordt gevormd door foutief gebruik. Dit doet de effectiviteit van gordels bij een botsing ernstig afbreuk.

2. GORDELGEBRUIK OP DE ACHTERBANK EN KINDERZITJES

2.1. Aanwezigheid en gebruik

In 1989 was in bijna 30% van de auto's op de zijzitplaatsen van personen-auto's een beveiligingsmiddel, gordel of zitje, aanwezig en in 15% op de middenzitplaats. 56% van de auto's in Nederland die minder dan 1 jaar oud waren, waren voorzien van gordels of een kinderzitje op de achterbank. In auto's ouder dan 8 jaar, waren in 15% deze voorzieningen aanwezig (Verhoef & Wegman, 1990).

In auto's met bouwjaar 1990 en later is de aanwezigheid standaard verzekerd. In 1990 was de aanwezigheid verhoogd tot ongeveer 37% op de zijzitplaatsen en ongeveer 24% op de middenzitplaats. De toename was het sterkst in nieuwere auto's (Verhoef, 1991b).

Het gebruik van beveiligingsmiddelen op de achterbank is sterk afhankelijk van de leeftijd van de inzittenden. In 1989 was bij kinderen tot 5 jaar het gebruik 90%, vooral door middel van een kinderzitje. Bij kinderen tussen 5 en 12 jaar was het gebruik 30%, bij 12 t/m 18-jarigen 11% en onder volwassenen 5% (Verhoef & Wegman, 1990). Opvallend is dat een jaar later het gebruik onder de jongste kinderen is gedaald tot 72% en bij kinderen tussen 5 en 12 jaar tot 27%. De achtergrond hiervan is onduidelijk. Onder 12 t/m 18-jarigen bleef het gebruik op hetzelfde niveau en onder volwassenen steeg het tot 10% (Verhoef, 1991b). In totaal blijkt het gebruikspercentage (in relatie tot de aanwezigheid) te zijn gedaald.

De invloed van het gebruik van de autogordel voorin lijkt groot te zijn. In dat geval was gebruik achterin in 1989 twee keer zo hoog als zonder gebruik voorin (Verhoef & Wegman, 1990). In 1990 werd hetzelfde soort verband geconstateerd. Wanneer kinderzitjes buiten beschouwing worden gelaten, blijkt de invloed van het gebruik op de voorbank nog duidelijker. Wanneer op de voorbank gordels worden gedragen is het gordelgebruik van passagiers achterin vier keer zo hoog dan wanneer op de voorbank geen gordels worden gedragen (Verhoef, 1991b). Het gedrag van de voorpassagiers lijkt dus een grote invloed te hebben op het gedrag op de achterbank.

2.2. Verkeerd gebruik

In een vooronderzoek, onder een kleine steekproef, is nagegaan hoe kinderen tot en met 12 jaar een gordel gebruikten of hoe hun kinderzitje was

geïnstalleerd. Het gebruik van een standaardgordel voor deze kinderen wordt afgewezen, maar kwam in één op de zeven gevallen voor, zodat hier in alle gevallen (14 van de 84) sprake was van foutief gebruik. Bij kinderzitjes werd echter ook in 91% van de gevallen foutief gebruik geconstateerd. Uitgesplitst naar zitplaats voor, links-achter, midden-achter en rechts-achter waren de foutpercentages 75%, 86%, 92% en 95%. De meest voorkomende fouten waren:

- verankering zitje: inbouw 63%, te veel speling 26%;
- vastzetten van het kind: te veel speling 76%, sluiting te hoog 49%, gordelgeleiding langs de nek 33%;
- toestand het kinderzitje: werking verstelmechanisme 7%.

De leeftijd van het kind kwam in het algemeen overeen met de leeftijdindicatie van het zitje (Schoon & Van Kampen, 1990).

2.3. Conclusies

De toename van de aanwezigheid van beveiligingsmiddelen achterin de auto zal doorgaan als gevolg van de wettelijke verplichting voor nieuwe auto's. Maar het zal nog lang duren voordat bijna iedereen met deze wet over deze gordels beschikt. De aanwezigheid van kinderzitjes is wel vrij hoog. Dit duidt er op dat ouders/verzorgers bij de veiligheid van hun kinderen vrij sterk betrokken zijn. Maar op het gebruik is bijna altijd wel het een en ander aan te merken. Kennelijk bestaat hierover veel gebrek aan kennis. Het gebruik van beveiligingsmiddelen op de achterbank concentreert zich vooral op kinderen. Ook wanneer gordels aanwezig zijn, worden ze door jongeren en volwassenen meestal niet gebruikt. Het gebruik is nog niet wettelijk verplicht en dat is kennelijk een voorwaarde.

3. MOTIEVEN EN ATTITUDEN TEN OPZICHTE VAN GORDELGEBRUIK

3.1. Algemeen

Er zijn verschillende studies gedaan naar motieven om gordels wel of niet te gebruiken en naar attituden. De resultaten moeten altijd kritisch be- zien worden. Het is mogelijk dat iemand geen duidelijk motief heeft, maar toch een antwoord geeft op een vraag. Sociale wenselijkheid kan daarbij een rol spelen, bijvoorbeeld door iets anders te zeggen dan men doet of een verontschuldiging te zoeken voor het gedrag ("vergeten" kan een ver- ontschuldiging zijn). Het gebruik kan afhangen van situaties en omstandig- heden en veel genuanceerder liggen dan de beantwoording van een vraag. Attituden ten aanzien van gordels kunnen bij een groep personen sterk zijn, maar voor anderen niet. Het gebruik van gordels vereist slechts een simpele handeling. Uit de literatuur blijkt dat velen "gewoonte" als motief geven voor het gebruik. Dit kan er toe leiden dat het verband tus- sen attituden en gedrag wat betreft gordels in het algemeen vrij zwak is. Verder moet bij de interpretatie rekening worden gehouden met het feit dat attituden in een deel van de gevallen aanleiding kunnen zijn tot gedrag en in een ander deel gevormd kunnen zijn als gevolg van gedrag, dat bijvoor- beeld door politietoezicht of een beloningsactie ontstond.

Uit onderzoek onder de Nederlandse bevolking van Zeilstra et al. (1990), kwam naar voren dat veiligheid het meest als motief voor het gebruik van de gordel werd genoemd, door 80%. "Uit gewoonte" werd door 46% genoemd, angst voor een bekeuring door 26% en door 9% werd als motief gegeven om aan de wens van een partner of familie te voldoen. Meest genoemde motief om de gordel niet te dragen was "vergeten", door 24% genoemd. "Niet prettig" werd door 16% gezegd, "onnodig bij korte ritten" door 7% en "eng of gevaarlijk langs water" eveneens door 7%.

Hoewel de opvattingen in het buitenland kunnen verschillen met die in Nederland, wordt ook kort ingegaan op de bevindingen die daar werden ge- vonden.

3.2. Gewoonte

Uit buitenlandse literatuur komt de rol van gewoonte of "gewenning", als automatisch, onbewust gedrag, onder andere naar voren bij Mittal (1988).

Hij vond dat in een situatie met een tamelijk geringe gebruiksfrequentie, waarin gordelgebruik niet verplicht was, de gewenning positief gecorreleerd was aan het dragen van autogordels, en niet afhankelijk was van een positieve houding. Er was een sterkere correlatie met gewenning dan met een positieve attitude, hoewel deze laatste factor een voorspellende waarde had.

Mäkinen et al. (1991) tekenen bij een vergelijking tussen Nederland, Engeland, Duitsland en Finland aan, dat in die laatste landen het gordelgebruik in één jaar of twee jaar bijna totaal werd, terwijl daarvoor het gebruik tot een minderheid beperkt was gebleven. Kennelijk is in wetgeving, toezicht en voorlichting, voldoende aanleiding gevonden om gordels te gebruiken en zijn verdere campagnes niet meer nodig. Het gebruik van gordels op de voorbank lijkt massaal tot een gewoonte geworden en geen onderwerp van discussie of verzet.

3.3. Ongemak

In de eerste jaren na de invoering van autogordels werden attitudes in verband met niet-gebruik verklaard door het ongemak dat het gebruik met zich mee bracht (Fhaner & Hane, 1972). In de jaren zeventig steeg het gordelgebruik in auto's voorzien van dynamische gordels die het ongemak verminderden, in vergelijking met auto's met handmatig verstelbare gordels (Oranen & Koivurova, 1980).

Een recenter onderzoek bevestigt dat ongemak nog steeds een vooraanstaande rol speelt in het gebruik (Svenson e.a., 1985). Gordelgebruik was sterker gerelateerd aan opvattingen over het gemak dan aan bezorgdheid over verkeersongevallen.

De voertuigindustrie en onderzoekers blijven actief om technische verbeteringen aan te brengen. Deze verbeteringen kunnen in de eerste plaats beschouwd worden als versterking van de effectiviteit en in de tweede plaats als verhoging van comfort.

3.4. Angst

Sommige psycho-analytisch georiënteerde wetenschappers hadden het idee dat het pakken van de gordel zo sterk herinnert aan de kans op een ongeval, dat men zich afsluit voor het nut en gebruik (Berger e.a., 1974). Voor een deel van de auto-inzittenden lijkt dat in elk geval niet te gelden. Gemeld

is dat 40% van de bestuurders vond dat gordels het gevoel van veiligheid en het rijvertrouwen verhogen (Oranen & Koivurova, 1980). Hoewel psychische factoren relevant zijn voor het al of niet dragen van gordels, lijkt het alsof de betekenis van deze interpretaties soms is overschat (zie Praxenthaler e.a., 1978).

3.5. Kennis

Zeilstra et al. (1990) stelden twee vragen die refereerden aan kennis over het nut van gordels. De eerste vraag is in feite een vraag naar een opvatting waarover de aan- of afwezigheid van kennis wordt verondersteld. Op deze vraag, of het dragen van een autogordel (bijna) altijd "helpt", antwoordde 86% bevestigend. Naar opleidingsniveau was er een verschil, meer personen in de hoogste opleidingscategorie zijn overtuigd van het nut, 90%.

De tweede vraag betrof de minimale snelheid waarmee de gordel reeds effect heeft. Gemiddeld is hiervoor 20 km/uur opgegeven, meer dan uit laboratorium-experimenten blijkt. Onduidelijk is of deze onderschatting een consequentie voor het gedrag heeft. Bijna altijd heeft men het voornemen om met een auto harder dan 20 km/uur te rijden.

3.6. Brokkenmakers

Er wordt wel gesuggereerd dat personen die geen gordel dragen ook verschillen van gordel dragers in andere aspecten die verband houden met veiligheid.

Volgens Jonah & Dawson (1986) kan niet-gebruik van de autogordel in verband staan met een levensstijl die gekenmerkt wordt door een algemene veronachtzaming van veiligheid.

Evans (1987) berekende de percentages van bestuurders met en zonder gordel die bij een ongeval betrokken waren. Hij vond dat het percentage bij bestuurders zonder gordel 1,5 keer hoger was dan bij bestuurders die de gordel droegen.

In onderzoek van Fockler & Cooper (1988) reden niet-gebruikers in oudere auto's, voerden minder vaak verlichting en hadden zij een significant groter aantal verkeersovertredingen op hun naam staan dan gebruikers. Deze auteurs merken echter op dat gewaakt moet worden voor veralgemeniseringen. Zij vonden zoveel verschillen tussen gerapporteerd en geobserveerd gebruik

en zoveel invloed van situaties, dat naar hun mening het concept van typische "draggers" en "niet-dragers" mogelijk niet erg nuttig is.

Tegenover de theorie dat personen die de gordel niet gebruiken, ook op andere rijaspecten meer risico vertonen, staat de opvatting dat personen die de gordel wel gebruiken zich daarmee veiliger voelen en als gevolg daarvan op andere aspecten meer risico nemen.

Gesteld is dat de effecten van gordels gecompenseerd zouden kunnen worden door de manier van rijden: het beschermen van inzittenden tegen de consequenties van een slechte rijstijl, zou een slechtere rijstijl aanmoedigen (Adams, 1985; Milosevic & Pajevic, 1988; OECD, 1990).

Tot dusver is niet aangetoond dat het dragen van autogordels op enige manier aanleiding is tot het nemen van grotere risico's. De theorie van risicocompensatie is ook nog steeds heftig in discussie. Een belangrijke kritiek is dat een bepaald risiconiveau als een centrale gedragsdeterminant wordt gezien. Er zijn diverse onderzoekgegevens die aangeven dat attitudes over risico geen belangrijke gedragsdeterminant zijn in tegenstelling tot attitudes over bijvoorbeeld comfort en sociale normen (zie o.a. Stasson & Fishbein, 1990). Er zijn theorieën die sensation-seeking als één van de belangrijke gedragsdeterminanten zien en als gevolg daarvan wordt een bepaald risico ingecalculiseerd, maar vaak ook geminimaliseerd. Kortom, er is geen duidelijke uitspraak te doen over risicocompensatie. Wellicht - dat is een veronderstelling - speelt ze eerder een rol wanneer een persoon feedback krijgt over de risicoverminderende invloed van een voorziening, zoals in het geval van rembekrachtiging, dan wanneer een persoon die feedback niet krijgt, zoals bij gordels meestal het geval is. Gevoel van (on)veiligheid kan ook bij gordels een rol spelen, namelijk bij personen die gemotiveerd zijn om de gordel te gebruiken en zich niet prettig voelen wanneer ze de gordel een keer niet om hebben gedaan. Maar of mensen harder gaan rijden of anderszins meer risico nemen omdat ze een gordel dragen is nog niet hard gemaakt.

3.7. Sociale normen

Svenson et al. (1985) vonden niet alleen dat "ongemak" van de gordel een sterkere relatie met het gebruik had dan bezorgdheid voor letsel, maar ook dat de populariteit van gordels sterker correleerde dan bezorgdheid. In de sociale omgeving kunnen verschillende personen invloed uitoefenen,

zoals andere automobilisten, familie, vrienden of nog andere personen met wie men zich identificeert. Uit het onderzoek van Zeilstra et al. (1990) wordt alleen verwezen naar de partner. Die blijkt voor 9% van beslissende invloed om de gordel te gebruiken.

3.8. Politietoezicht

Volgens Zeilstra et al. (1990) is politietoezicht bij 26% van de onder-
vraagden een motief om een gordel te dragen. De angst voor een bekeuring
bleek het minst te bestaan bij personen in het bezit van auto's met een
hoge topsnelheid.

De stijging van het gordelgebruik in 1987 en 1988 is het meest aannemelijk
in verband te brengen met campagnes waarin politietoezicht en voorlichting
werden gecombineerd. Geconstateerd is toen (Varkevisser & Arnoldus, 1989)
dat de toename het grootst was in gebieden waarin dit soort campagnes wer-
den gevoerd, het oosten en zuid-oosten van het land.

3.9. Attituden als gevolg van gedrag

In Groot-Brittannië steeg het gordelgebruik in 1983 door nieuwe wetgeving
tot boven de 90%. In de afgelopen 10 jaar is er een stijging geweest in
het aantal mensen dat vindt dat autogordels "zeer effectief" zijn als be-
scherming bij ongevallen. Quimby & Drake (1989) concluderen dat dit ener-
zijds een gevolg kan zijn van voorlichtingscampagnes en anderzijds een
gevolg van de wetgeving die voor de meesten beslissend was om de gordel te
gaan dragen.

3.10. Samenhang tussen gedragsdeterminanten

In het rapport van Zeilstra et al. (1990) is de samenhang geanalyseerd
tussen kennis en motieven en tussen gedrag en motieven.

Personen die opgeven de gordel te gebruiken, blijken vaker 'gewoonte' als
motief op te geven, vaker het motief 'veiligheid' op te geven en minder
vaak de gordel 'niet prettig' te vinden. Zij geven minder vaak op de
gordel om te doen vanwege 'angst voor bekeuring' of 'op verzoek van de
partner'. Consistent hiermee is de relatie tussen 'kennis', in de zin dat
men van opvatting is dat een gordel (bijna) altijd helpt en de verschil-
lende motieven.

Het is hiermee niet aan te geven of een motief of opvatting aanleiding was tot gedrag of dat gedrag tot een bijstelling van motieven of opvattingen heeft geleid. Het lijkt er wel op dat men naar convergentie tussen gedrag en attitudes zoekt, want hoger gebruik hangt samen met positievere motieven. Personen die geen sterke eigen motivatie hebben, zijn afhankelijker van externe druk om de gordel wel te gebruiken.

De conclusie die uit deze interpretatie getrokken kan worden is dat er een groep is die te weinig eigen motivatie heeft om de gordel te gebruiken. Het is de vraag of kennis voor hen het probleem vormt. Externe druk kan helpen, maar moet zo krachtig worden uitgeoefend dat ze voor langere tijd effect heeft. In die tijd zou getracht moeten worden de motivatie van extern naar intern om te buigen; dat wil zeggen dat men de rechtvaardiging voor het gedrag niet meer (alleen) in politietoezicht of andere sociale druk zoekt maar ook in het nut van de gordel voor zichzelf.

3.11. Conclusies

Een groot deel van de weggebruikers zegt een autogordel op de voorbank te dragen. Dit percentage is hoger dan het gemiddeld geobserveerde gebruik. Dit kan er op duiden dat er een groep personen is die de gordel in het algemeen draagt, maar niet altijd, en dat er een groep personen is die bewust zegt de gordel wel te dragen, terwijl ze het (meestal) niet doet.

De motieven die worden aangevoerd om de gordel niet te gebruiken kunnen ten dele uitspraken zijn om achteraf het gedrag te verantwoorden. Het blijft de vraag waar de weerstand echt op berust. Onverschilligheid, een bepaalde houding uitstralen, geen moeite er voor willen doen vooral bij korte ritten, kunnen een sterkere rol spelen dan uit een enquête blijkt, omdat mensen niet altijd zeggen wat ze voelen en omdat gedrag deels onbewust kan plaatsvinden.

Gebrek aan kennis lijkt geen grote rol te spelen in het afzien van gordelgebruik. Wellicht spelen bepaalde vooroordelen nog wel steeds een rol, bij mensen die de gordel 'onnodig voor korte ritten' of 'eng' dan wel 'gevaarlijk' vinden. Bij het eerste motief kan afgevraagd worden of hierbij niet meer sprake is van 'ongemak' en 'onverschilligheid'. Het is dan de vraag hoe ontvankelijk men is voor meer kennis. De mensen die het tweede motief aanvoeren kunnen ook geneigd zijn van informatie af te sluiten, omdat men

liever niet aan een ongeval en letsel herinnerd wil worden. Maar kennis kan in het geheel van gedragsbeïnvloeding wel een belangrijke rol spelen. Wanneer mensen overgehaald worden hun gordel wel te gebruiken, zal motivatie dit gedrag duurzaam kunnen maken.

Kennisoverdracht kan verder de effectiviteit van gordels verhogen. De effectiviteit wordt ernstig afbreuk gedaan door verkeerd gebruik, dat bij ruim een kwart van gebruikers werd geconstateerd.

Het argument 'ongemak' kan wijzen op onverschilligheid of er geen moeite voor willen doen, hoewel er ook nog steeds perspectieven zijn voor vermindering van ongemak. Ervan uitgaande dat ongemak onvoldoende argument mag zijn, ligt externe druk als maatregel voor de hand. Daar blijkt een belangrijke groep gevoelig voor te zijn, het grootst onder personen die opgeven de gordel niet te gebruiken. Die externe druk moet dusdanig zijn, voldoende maar niet overdreven, dat men naar een eigen rechtvaardiging gaat zoeken, ervaart dat het ongemak wel meevalt of dat argumenten 'pro' nog niet zo gek zijn. Of de externe druk moet leiden tot gewoontevorming, zodat een attitude of onverschilligheid geen rol meer spelen. Ook de grote groep die zegt de gordel wel eens te 'vergeten' lijkt om meer externe druk te vragen. Voorlichting is in dit verband in tweeërlei opzicht van belang, ten eerste als ondersteuning van politietoezicht, ten tweede ter rechtvaardiging van dat toezicht. Wanneer door de industrie nieuwe uitvoeringen van gordels op de markt worden gebracht die het ongemak verminderen, kan hierover ook apart voorlichting worden gegeven.

Wanneer het afzien van de gordel bij bijvoorbeeld jonge mannen, zou zijn ingegeven doordat men een bepaalde houding wil uitstralen, dan kan als maatregel worden gedacht aan het geven van een status aan het wel dragen. Daarvoor is een uitgekiende campagne nodig.

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

1. Het gebruik van gordels op de voorbank heeft in Nederland vele jaren geschommeld rond de 70% op wegen buiten de bebouwde kom en 50% er binnen. In 1987 en 1988 vond een toename plaats, hoogstwaarschijnlijk onder invloed van politietoezicht. Sindsdien is het gebruik gestabiliseerd rond de 80% op wegen buiten de bebouwde kom en 60% er binnen. Campagnes waarbij zowel politietoezicht als voorlichting worden gebruikt hebben een effect op het gebruik, maar dat effect is hoofdzakelijk tijdelijk.

De resultaten uit het buitenland lijken er op te wijzen dat wetgeving kan leiden tot een gewoontevorming, waarbij er kennelijk weinig sprake meer is van discussie over het nut. In landen als Engeland, Duitsland en Finland lijkt gordelgebruik een vanzelfsprekendheid, een automatisme. In Nederland heeft het onderwerp kennelijk meer twijfels opgeroepen over het nut voor iedereen en te allen tijde. Omdat het nut niet persoonlijk voelbaar is, kan discussie over het nut al snel het gebruik negatief beïnvloeden.

2. De gegevens over gebruik en de literatuur over achtergronden ervan, laten zien dat verschillende motieven van invloed kunnen zijn op het gebruik van gordels en verder dat het gebruik verschillend is naar leeftijd en geslacht.

Er is echter geen zorgvuldig opgezette studie geweest waarin doelgroepsegmentatie integraal is uitgewerkt, dus met inbegrip van alle mogelijke verklarende variabelen die onderling in relatie zijn gebracht.

Alleen in hypothetische zin kunnen combinaties tussen de beschikbare gegevens worden gemaakt.

Gepoogd wordt op deze wijze een clustering van deelproblemen te maken.

• Jonge mannen dragen gordels minder. Het sterkst verschillen zij binnen de bebouwde kom van het gemiddelde.

In het algemeen verschillen jonge mannen in gedrag van oudere mannen en van vrouwen, onder meer doordat ze meer uitdaging zoeken en zich onkwetsbaarder voelen. Wellicht speelt onverschilligheid bij hen een grotere rol dan bij andere leeftijdsgroepen. Daarnaast hebben zij gebrek aan ervaring en wellicht mede daardoor een lagere risico-inschatting. Zowel een hogere risico-acceptatie als een lagere risico-inschatting kunnen van invloed zijn op het minder gebruiken, met name binnen de bebouwde kom.

- In scherp contrast met een dergelijke achtergrond staat een groep personen die angstig is dat een gordel hen belemmert om uit de auto bevrijd te worden, met name bij het te water raken. Leeftijd en geslacht zijn onbekend, maar het lijkt er op dat deze mensen het laatst in de categorie jonge mannen gezocht moet worden.

- Jonge mannen en de categorie personen met angst moeten met een verschillende boodschap worden benaderd, ze kunnen zelfs beter niet eens geconfronteerd worden met de campagne die niet voor hen aangewezen is. Een boodschap voor jonge mannen om zich van de problematiek bewust te worden, kan de angst bij de tweede groep doen vergroten. Jonge mannen kunnen zich daarentegen gesterkt voelen in het niet gebruiken van de gordel door een boodschap die bestemd is voor angstige mensen.

- In het algemeen wordt de gordel minder bij korte ritten gebruikt. Dat maakt aannemelijk dat op het gebruik onverschilligheid, vergeten, opvattingen dat ze niet zo belangrijk is en ongemak van invloed kunnen zijn. Het creëren van een gewoonte of van motivatie is voldoende om het probleem op te lossen, maar voor beide zijn veel inspanningen vereist. Het is de vraag of gebrek aan kennis een direct aangrijpingspunt voor verandering moet zijn. Het argument "onnodig" kan als een rationalisatie voor onwil worden opgevoerd, kennisoverdracht kan argumenten geven om het gebruik te verantwoorden. Kennis is dus wel van belang, maar speelt wellicht alles bij elkaar een ondergeschikte rol bij de personen die het moeilijkst tot het gebruik van gordels te brengen zijn.

Meer comfort, of minder discomfort, bij het dragen kan eveneens een versterkend effect geven. Er zijn ook systemen denkbaar die het niet dragen oncomfortabel maken: bevestigingspunt aan de binnenkant van het portier. Hiervoor is medewerking van de industrie nodig.

- Achterin wordt voor kleine kinderen een zitje gebruikt, het meest in de laagste-leeftijdsgroep. Waarschijnlijk heerst er in het algemeen een mening dat kleine kinderen een beveiligingsmiddel harder nodig hebben dan oudere kinderen en volwassenen. Dat is een vooroordeel dat overwonnen moet worden. Het zou met kennisgebrek, maar ook met een gevoel van relatieve weerbaarheid kunnen samenhangen. Het feit dat in Nederland en andere landen de gordels eerst verplicht werden gesteld op de voorbank, heeft de gedachte kunnen doen postvatten dat gordels op de achterbank niet zo erg nodig

zijn. Het feit dat relatief veel is gefabriceerd aan zitjes en gordels voor kinderen op de achterbank kan de idee hebben gevormd dat zij meer bescherming nodig hebben dan oudere kinderen en volwassenen.

Verder hangt het gebruik van gordels achterin sterk af van het gebruik voorin, van de motivatie van de bestuurder dus of van de sociale norm die bestuurder en passagiers delen. Opnieuw is hier het ontbreken van een gewoonte of onvoldoende motivatie aan de orde bij het niet gebruiken. Op het thema van medeverantwoordelijkheid voor elkaar is nog weinig gespeeld.

Al deze problemen kunnen aangekaart worden door middel van informatie of overreding, maar de vraag is of dat voldoende antwoord is op de problematiek. Wellicht willen deze mensen niet denken aan de mogelijkheid van een ongeval, of beseffen ze al te goed dat een ongeval niet vaak plaatsvindt. Modelling kan in al deze gevallen worden toegepast: voordoen dat het er bij hoort, dat stoere mannen het ook doen, ook achterin, dat het bij een ongeval helpt (dat laatste is beter dan te laten zien wat de gevolgen zijn van niet-gebruik; gedrag 'belonen' is vaak effectiever dan het gedragsalternatief 'straffen'). Ook voor de versterking van sociale normen kan modelling een goede functie vervullen.

● Van een geheel andere aard wellicht is het foutief gebruik. Verondersteld kan worden dat hiermee ook enige onverschilligheid of ongemak mee samenhangt, maar het is ook voorstelbaar dat gebrek aan kennis hierbij een veel belangrijker rol speelt dan bij het niet-gebruiken.

Wanneer gemotiveerde mensen de gordel verkeerd omdoen, lijkt kennisbehoefte aannemelijk. Het foutieve gebruik blijkt in zo hoge mate voor te komen bij kinderen dat hier kennisbehoefte zonder twijfel aanwezig is.

3. In Nederland staat nieuwe wetgeving voor de deur betreffende gordels op de achterbank. Dit is een goede gelegenheid voor een nieuwe aanpak. Het gebruik op de voorbank en achterbank kan niet los van elkaar worden gezien. Het niet gebruik op voor- of achterbank doet al gauw afbreuk aan het gebruik op zich. Uit de gegevens in Hoofdstuk 2 blijkt duidelijk het verband tussen het gebruik van gordels voorin de auto en achterin.

De kans bestaat dat de wettelijke verplichting om gordels op de achterbank te gebruiken voor iedereen zal gaan gelden. Met andere woorden, in oude auto's zullen deze gordels moeten worden aangeschaft. Dat is anders dan destijds met de gordels op de voorbank gebeurde. Op deze wijze neemt de

geloofwaardigheid van de maatregel toe. De wetgeving kan gebruikt worden om ook het gebruik op de voorbank nieuw leven in te blazen, omdat nieuwe wetgeving de betrokkenheid bij een onderwerp verhoogt.

Gezien de ervaringen in landen met een hoog draagpercentage moet discussie worden vermeden waarin aanleiding kan worden gevonden om het nut te relativiseren. De nadruk in de campagne zou moeten liggen op een combinatie van modellering: het zonder meer gebruiken, voor iedereen, voorin en achterin, onder alle omstandigheden; de eenvoud van de handeling; instructie over het juiste gebruik; én politietoezicht dat voldoende bedreigend en geloofwaardig moet zijn.

4. Belangrijke intermediaire groepen zijn rijinstructeurs en de politie. Rijinstructeurs kunnen een belangrijke rol vervullen om bij jongeren gewoonten aan te kweken. Zij moeten zelf uiteraard voldoende gemotiveerd zijn om de nodige aandacht aan gordels te besteden. Dat geldt ook voor de politie.

Verder zijn er tal van voorlichtende instanties van belang, zoals VVN, maar ook in de gezondheidszorg, handel in kinderzitjes, garagebedrijven en scholen.

Vooraf wanneer een meerjarenstrategie wordt opgezet, krijgen evaluatiestudies een belangrijke informatieve waarde. Zij geven de effecten te zien en waaraan zij zijn toe te schrijven. Bepleit wordt om zowel objectieve metingen als een ondervraging te houden. Het is gebleken dat ondervraging geen betrouwbaar beeld geeft van het werkelijk gebruik. Maar door ondervraging worden wel achtergronden van het al-dan-niet gebruik duidelijk. Beseft moet worden dat de relatie tussen wat mensen zeggen en wat mensen doen erg gecompliceerd is. Gedragsintenties zijn nog niet altijd voldoende om gedrag uit te oefenen, gedrag kan plaatsvinden onder externe druk zonder overtuiging. Een campagne moet dan ook altijd gericht zijn op twee zaken: beweging veroorzaken in de gewenste richting én een positieve verandering duurzaam maken. Evaluatiestudies moeten erop gericht zijn, van beide processen de toestand te beschrijven.

LITERATUUR

Adams, J. (1985). Smeed's law, seat belt and the emperor's new clothes. In: Evans, L. & Schwing, R.C. (eds.), Human Behaviour and Traffic Safety. New York, Plenum Press, pp. 193-257.

Berger, H.J.; Bliersbach, G. & Dellen, R.G. (1974). Psychologische Grundlagen für das Verhältnis von Pkw-Fahrern zum Sicherheitsgurt. In: Psychologische Grundlagen zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse. Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr, Bundesminister für Verkehr im Auftrag der Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST), Bereich Unfallforschung, Nr. 2, 33-213, Köln.

Evans, L. (1987). Belted and unbelted driver accident involvement rates compared. J. of Safety Res. 18, 55-67.

Fhaner, G. & Hane, M. (1972). Seat belts: The importance of situational factors for use. Report No. 22. The National Swedish Road Safety Office.

Fockler, S.K.F. & Cooper, P.J. (1988). Situational characteristics of safety belt use. In: 32nd Proceedings Association for the Advancement of Automotive Medicine, Washington.

Gras, J.A. & Noordzij, P.C. (1987). Actie autogordels Gelderland: Een evaluatie. Werkgroep Veiligheid R-87/18. R.U. Leiden.

Jonah, B.A. & Dawson, N.E. (1982). The national vehicle occupant restraint survey: Attitude toward and use of restraints by Canadians.

Mäkinen, T.; Wittink, R.D. & Hagenzieker, M. (1991). Het gebruik van autogordels en factoren die daarbij een rol spelen; Een internationale vergelijking. R-91-26. SWOV, Leidschendam.

Milosevic, S. & Pajevic, D. (1988). Drivers' attitude on seat belt use. In: Rothengatter, T. & Bruin, R.A. (eds.), Road User Behaviour, Theory and Research - Van Gorcum, Assen/Maastricht.

Mittal, B. (1988). Achieving higher seat belt usage: The role of habit in bridging the attitude-behaviour gap. J. of App. Soc. Psychol. 1988, 12.

OECD (1990). Behavioral adaptations to changes in the road transport system. OECD, Paris.

Oranen, L. & Koivurova, M. (1980). Seat belt use and condition and driver attitudes. Reports from Liikenneturva 22/1980.

Praxenthaler, H.; Friedel, B. & Löffelholz, H. (1978). Bisherige Erfahrungen mit dem Sicherheitsgurt in seiner Auswirkung auf die Unfallfolgen im Strassenverkehr. Langenbecks Archiv für Chirurgie 347 (1978 Congress Report): 327.

Quimby, A. & Drake, S. (1989). A follow-up to the UK's IDBRA driver attitude survey. TRRL Research Report 216. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne.

Schoon, C.C. & Kampen, L.T.B. van (1990). Vooronderzoek verkeerd gebruik autogordels en kinderzitjes. R-90-24. SWOV, Leidschendam.

Stasson, M. & Fishbein, M. (1990). The relation between perceived risk and preventive action: A within-subject analysis of perceived driving risk and intentions to wear seatbelts. J. of Appl. Soc. Psychol. 1990, 20, 19, pp. 1541-1557.

Svenson, O.; Fischhoff, B. & MacGregor, D. (1985). Perceived driving and seatbelt usage. Accid. Anal. & Prev. 17 (2): 119-133.

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

Verhoef, P.J.G. & Wegman, F.C.M. (1990). Autogordels en kinderzitjes op de achterzitplaatsen van personenauto's in 1989. R-90-25. SWOV, Leidschendam.

Verhoef, P.J.G. (1991a). Aanwezigheid en gebruik van autogordels op de voorzitplaatsen van personenauto's in 1990. R-91-6. SWOV, Leidschendam.

Verhoef, P.J.G. (1991b). Autogordels en kinderzitjes op de achterzitplaatsen van personenauto's in 1990. R-91-7. SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M. & Wilbers, P.T. (1990). Autogordelgebruik in de provincie Gelderland. TT-90-33. Traffic Test, Veenendaal.

Zeilstra, M.I.; Veling, I.H. & Modde, M.M. (1990). Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1990. TT-90-43. Traffic Test, Veenendaal.