

# Motieven voor jonge autobestuurders om de autogordels niet (altijd) te gebruiken

*Een belevingsstudie*

R-93-22

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Een belevingsstudie heeft plaatsgevonden onder een kleine groep jonge mannelijke automobilisten die de gordel niet (altijd) gebruiken. De studie vond plaats in de provincie Gelderland, waar door de Regionale Directie Gelderland de opdracht tot dit onderzoek werd gegeven.

Deze studie geeft een vrij eenduidig beeld van beleving en opvattingen in relatie tot het gedrag. Argumentaties voor het gedrag zijn niet erg uitgewerkt en lijken meer een rechtvaardiging voor gedrag en de gevoelens te zijn dan een op zichzelf staande functie te vervullen.

In de rijopleiding worden gordels weliswaar getrouw omgedaan, maar daarna trekt een deel van de betrokkenen duidelijk zijn eigen lijn. Men ervaart politietoezicht als weinig bedreigend. De belangrijkste genoemde overwegingen om de gordel niet te gebruiken zijn discomfort en de wil om zelf te kunnen beslissen, omdat het om eigen letsels gaat en niet die van anderen. Men geeft te kennen er wel alles aan te willen doen om te voorkomen dat men anderen letsel toebrengt.

## Summary

### **Reasons why young motorists do not (always) wear a seat belt**

#### *A qualitative study*

A qualitative study has been conducted among a small group of young male motorists who do not (always) wear a seat belt. The study took place in the Dutch province of Gelderland and was commissioned by the Regional Board of Gelderland.

This study provides a very clear picture of feelings, experiences, perception and opinions in relation to behaviour. In other words, this study aims to analyse how these people make sense of the world they live in, in this case the world of car driving and the use of seat belts. Arguments in support of behaviour are not well developed and seem to justify behaviour and feelings rather than fulfil a separate function.

During driving lessons, seat belts are faithfully worn; thereafter a proportion of young motorists clearly go their own way. The police are seen as little of a threat. The main reasons given for not wearing a seat belt are discomfort and the wish to choose for oneself, since personal injury would be involved and injury to others. The motorists concerned indicate that they would be willing to do anything to prevent injuring others.

# Inhoud

## *Voorwoord*

1. *Inleiding*
  - 1.1. Keuze van de doelgroep
  - 1.2. Bestaande kennis
  - 1.3. Onderzoekopzet
  - 1.4. Generalisering van de resultaten
  
2. *Resultaten*
  - 2.1. Beeldvorming primair
  - 2.2. Invloed van ritervaring
  - 2.3. Versterking van beleving en gedrag
  - 2.4. Achtergronden voor consequent gebruik
  - 2.5. Inschatting van het gordelgebruik door andere autobestuurders
  - 2.6. Sociale verantwoordelijkheid
  - 2.7. De achterbank
  - 2.8. Uitvoeringen van gordels
  
3. *Samenvatting van de resultaten van het onderzoek*
  - 3.1. Het belang van de auto
  - 3.2. De rijopleiding
  - 3.3. De eigen rijstijl na het examen
  - 3.4. Risico-perceptie
  - 3.5. Argumenten tegen gordelgebruik
  - 3.6. Inschatting van het gedrag van anderen
  - 3.7. Sociale beïnvloeding
  - 3.8. Suggesties voor maatregelen
  - 3.9. De achterbank
  - 3.10. Aanbevelingen voor voorlichting
  
4. *Conclusies*
  - 4.1. Rijopleiding
  - 4.2. Nascholing
  - 4.3. Politietoezicht
  - 4.4. Uitvoering van de gordel
  - 4.5. Voorlichting
  - 4.6. Gordels op de achterbank

## *Literatuur*

## Voorwoord

De Regionale Directie Gelderland van Rijkswaterstaat en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in de provincie Gelderland bereiden een meerjarenplan verkeersveiligheid voor de provincie Gelderland voor. Daartoe hebben zij studies laten verrichten op de speerpunten van het beleid. Eén van die speerpunten betreft de beveiligingsmiddelen in auto's.

De SWOV heeft in dit kader een consult uitgebracht over de problemen met het gebruik van autogordels en een consult met een strategie van aanpak.

Naar aanleiding van deze studies is gevraagd een belevingsstudie te verrichten onder jonge automobilisten. Het is een belangrijke doelgroep, zowel voor wat betreft problemen als in de strategie van aanpak. Doel van de studie is beter de opvattingen, gedragingen en voorkeuren van deze mensen te achterhalen ten aanzien van het gordelgebruik.

Het onderzoek is uitgevoerd door het bureau PSYMA te Amsterdam. De SWOV heeft aangegeven welke onderwerpen aan de orde moeten worden gesteld en verbindt in deze rapportage haar kennis met de nieuwe gegevens uit het belevingsonderzoek.

Dit rapport is opgesteld door drs. R.D. Wittink.

# 1. Inleiding

## 1.1. Keuze van de doelgroep

De groep mannelijke jonge automobilisten wordt in Gelderland als de belangrijkste doelgroep voor de aanpak van de gordelproblematiek gezien. Ten eerste omdat het gordelgebruik onder hen iets lager is dan gemiddeld. Ten tweede omdat zij wat hun gedrag als autobestuurder betreft nog in de fase zit om gedrag aan te leren. Het is gemakkelijker in deze fase invloed uit te oefenen dan wanneer gedrag al vaste vormen heeft aangenomen. Bovendien blijkt dat vooral bij gordels het gedrag na verloop van tijd in de eerste plaats wordt bepaald door gewoontevorming.

## 1.2. Bestaande kennis

De bestaande kennis is niet toereikend om een strategie te bepalen voor het stimuleren van het gordelgebruik door jongeren. Een indicatie van de problematiek is in het consult over de strategie van aanpak (Wittink, 1992) als volgt gegeven:

Gebleken is dat jonge automobilisten minder vaak de gordel gebruiken dan personen van middelbare en oudere leeftijd. De vraag is wie onder hen degenen zijn die de gordel niet of niet altijd gebruiken. Mannen dragen minder vaak de gordel dan vrouwen. Zowel sexe als leeftijd spelen dus een rol. Diepere achtergronden daarvan moeten gezocht worden in bijvoorbeeld een hogere risico-acceptatie, een lagere waardering van veiligheid, een geringere neiging tot conformeren aan sociale normen en/of wetten, een sterker gevoel van eigen kracht, een sterkere neiging om zichzelf als krachtig voor te doen etc. Mensen creëren bewust een imago met het doel een bepaald beeld van zichzelf te geven aan anderen. Jong volwassenen zouden het autorijden gebruiken om een imago te creëren. Voor jongens zou het belangrijk zijn 'een goede automobilist' te zijn, wat vereenzelvd wordt met moed, sensatie en voertuigbeheersing. Mogelijke tegenpolen kunnen dan bijvoorbeeld traagheid en vrouwelijkheid zijn. Voorlichting met als doel meer veiligheid te propageren, is aan deze groep niet besteed. Normering en/of een positief imago is geboden.

De invloed van de sociale omgeving zal hoofdzakelijk bestaan uit vriendengroepen, met gelijkgestemde opvattingen. Hier lijken niet veel mogelijkheden voor beïnvloeding te zijn. Geliefdes kunnen wel anders denken over het gebruik van gordels. Dat zou betekenen dat net als met rijden onder invloed aan jonge mannen duidelijk gemaakt moet worden dat ze eerder en meer in de smaak vallen wanneer ze zich aan veiligheidsvoorschriften houden.

Doel van de belevingsstudie is om de achtergronden van het gedrag beter te leren kennen zodat doelgerichter beleid is te formuleren.

## 1.3. Onderzoekopzet

Een steekproef is getrokken van vijftien jonge mannelijke automobilisten van 18 tot 25 jaar, waarvan tien sinds kort in het bezit zijn van een rijbewijs en vijf nog in opleiding zijn. De meesten van hen gebruiken de gordel nooit of niet altijd.

Met elk van deze proefpersonen werd een gesprek van een uur gevoerd. Hierbij werden psychologische vraagtechnieken gebruikt die inzicht geven in de relaties tussen gedrag, attitudes en images. De gesprekken waren via een gesloten circuit door de opdrachtgever te volgen. Tussen de gesprekken door was er enige mogelijkheid tot bijstelling van de vragen, voorzover nodig.

De vragen hadden betrekking op:

- de rij-opleiding: hoe ging het daarin toe, brengen de respondenten zelf het omdoen van de gordels ter sprake en hoe dat werd gestimuleerd?
- het rijgedrag na de rij-opleiding: wat ging men anders doen en veranderde ook het gordelgebruik?
- veilig rijden: wat verstaat men daar onder; wat vindt men veilige rijders en hoe kwalificeert men zichzelf?
- autogordels: mate van gebruik, waarvan afhankelijk, meningen, beleving, wat voor verschil wanneer men met anderen samen rijdt, wat vindt men van anderen die gordels wel of niet gebruiken, verschil tussen voor- en achterbank, hoe zou overheid het gebruik moeten bevorderen?
- ander verkeersgedrag: wat vindt men van het rijden onder invloed en van het rijden met hoge snelheid?

Het onderzoek werd eind januari 1993 uitgevoerd in Arnhem. De ondervraagde personen kwamen uit Arnhem en omgeving.

#### 1.4. Generalisering van de resultaten

Op basis van een kwalitatieve studie onder 15 personen mogen niet zomaar algemene conclusies over de gehele populatie van jonge mannelijke automobilisten worden getrokken.

De winst van dit type onderzoek zit in het doorvragen om samenhang tussen gedrag, opvattingen en beleving op te sporen. Het was opvallend dat, nog voordat de helft van de gesprekken was gevoerd, zich reeds duidelijke patronen aftekenden die naderhand in hoofdzaak alleen maar bevestigd werden. Tussen de personen die de gordel niet altijd dragen deed zich een sterke samenhang voor, evenals tussen personen die de gordel wel altijd dragen.

Hiermee tekent zich een belangrijke aanvulling af op bestaande studies. Enquêtes geven in het algemeen een representatief beeld van opvattingen en beweerd gedrag, maar de wijze waarop die tot stand zijn gekomen en beïnvloedbaar zijn, blijft vaak nog ongewis.

Op basis van de consistentie in de uitlatingen van de ondervraagden en van de kennis die eerder reeds was vergaard, worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

## 2. Resultaten

De resultaten worden eerst in hoofdlijnen weergegeven.

Zoals in de Inleiding reeds verwoord is het onderzoek er onder andere op gericht de samenhang na te gaan tussen gedrag, attitudes en beeldvorming.

### 2.1. Beeldvorming primair

Op grond van de gesprekken is de conclusie te trekken dat het gedrag in sterke mate bepaald wordt door de beeldvorming.

Primaire motieven om de gordel niet (altijd) te dragen zijn:

- een zelfverzekerde persoonlijkheid: men is niet bang in het verkeer en vindt bovendien dat anderen niet hoeven te bepalen of men een gordel om moet doen, men wil zich op dit punt niet de wet laten voorschrijven;
- een impulsieve aard: men wil niet ingesnoerd zijn omdat dat handelingen belemmert die men snel wil verrichten zoals het veranderen van radiozender.

### 2.2. Invloed van ritervaring

In de rijopleiding beseft de leerling goed dat men uit zichzelf de gordel moet omdoen. Daarmee is een basis gelegd voor gewoontevorming. Die basis is niet voldoende. Die gewoontevorming gaat eerder verloren door:

- het weinig rijden na het rijexamen: de gewenning verliest aan kracht.
- het rijden van kleine stukjes: het omdoen wordt dan eerder als een belasting gezien.

### 2.3. Versterking van beleving en gedrag

De beleving en het gedrag lijken elkaar te versterken. Het voelt niet goed om de gordel om te doen, men doet dat dus niet (altijd) en zo ontstaat de attitude dat men het dragen vervelend vindt, zelfs al is men het met de wettelijke regel niet oneens.

De opvattingen over de gordel lijken dus in sterke mate afgeleid te worden van het gedrag en de beleving. Het is niet omgekeerd zo dat eerst opvattingen ontstaan die vervolgens het gedrag en de beleving bepalen. Het is zelfs zo dat er niet eens zoveel over het gordelgebruik is nagedacht. Desgevraagd begint men zijn opvattingen te formuleren. Er komt tegenstrijdigheid in het denken naar voren en men weet het gedrag niet altijd goed te verwoorden. Men bestrijdt niet het nut van de wettelijke verplichting en geeft te kennen onder bepaalde omstandigheden, waarin men zich meer bewust is van risico's zoals op een onbekende weg, de gordel wel te gebruiken. Maar men vindt het dragen niet altijd nodig of nuttig, soms zelfs gevaarlijk, en draagt verder als argumenten ter verontschuldiging aan dat men de gordel vergeet en dat het dragen toch niet wordt gecontroleerd. Bovendien dragen de meeste anderen de gordel ook niet. Gevraagd naar een typering van personen die de gordel wel altijd omdoen spreken deze jongeren over 'brave types'.

#### 2.4. Achtergronden voor consequent gebruik

Personen die de gordel wel altijd te dragen hebben een meer normatieve opstelling: men heeft het in de rijopleiding zo geleerd, de gordel hoort er bij, anderen doen het ook. Het dragen is tot een automatisme geworden. Door de rijinstructeur wordt het omdoen van de gordel als een vanzelfsprekendheid behandeld. Men beseft dat het belangrijk is bij het rijexamen te tonen dat men de gordel moet omdoen als een vanzelfsprekendheid op het goede moment in een patroon van handelingen voor het wegrijden. De beleving van het dragen van gordels past bij deze houding. Men heeft er in tegenstelling tot de niet-dragers geen last van. De opvattingen over de gordel zijn hieraan aangepast en duidelijk positiever, ook ten aanzien van comfort. Maar ook hier lijken niet eerst de opvattingen te zijn ontstaan en daarna gedrag maar omgekeerd. Men weet evenmin het gedrag altijd goed te verwoorden omdat de normen belangrijk richtsnoer zijn. Voorzover men over het nut bewust heeft nagedacht, gaat men er vanuit dat het nut niet absoluut is maar wel de overhand heeft. Degenen die de gordel niet omdoen zijn de 'stoere jongens'.

#### 2.5. Inschatting van het gordelgebruik door andere autobestuurders

Vrij algemeen is er tussen beide groepen een duidelijk andere inschatting van de mate van het gordelgebruik. De niet-dragers geven een veel lager percentage op dan de dragers.

#### 2.6. Sociale verantwoordelijkheid

Ondanks deze verschillen geldt bijna algemeen dat sociale verantwoordelijkheid erg belangrijk is. Dat komt onder andere naar voren wanneer naar andere verkeersgedragingen wordt gevraagd. Men vindt rijden onder invloed en hoge snelheden een veel belangrijker probleem dan gordels omdat men daarmee voor anderen een gevaar is. Maar voor gordels speelt ook sociale verantwoordelijkheid. Wanneer men meerijdt met een ander die vindt dat de gordel om moet, dan doet men dat. Men acht de bestuurder medeverantwoordelijk voor de passagiers. Het lijkt er op dat men vindt dat de bestuurder het voor het zeggen heeft. Omgekeerd zal men zich als bestuurder niet zoveel aantrekken van de mening van een passagier.

#### 2.7. De achterbank

Bijna algemeen geldt dat men het dragen van gordels op de achterbank onzin vindt. Het belangrijkste argument is dat men op de achterbank veel anders zit dan op de voorbank of dat men daar wil liggen. Een tweede argument is dat gordels op de achterbank veel minder nodig zijn. Men denkt dat de stoel van de bestuurder of passagier voor hen de klap in grote mate opvangt. Voor kleine kinderen kunnen ze wel nuttig zijn, denkt men.

#### 2.8. Uitvoeringen van gordels

Ondanks het feit dat discomfort als een belangrijk argument naar voren wordt gebracht, ook door dragers, wordt er weinig naar voren gebracht dat de uitvoering van de gordels moet worden verbeterd. Men neemt de hui-

dige uitvoering blijkbaar als een gegeven. Ook wordt er niet uitgekeken naar gordels waarover men graag beschikt. Wellicht is er wel een behoefte aan gordels die in een leefstijl passen en waarmee men zich kan identificeren, maar die is dan nog latent. Een vierpuntsgordel wordt wel af en toe genoemd als een mogelijkheid en in verband gebracht met terreinauto's.

### 3. Samenvatting van de rapportage van het onderzoek

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de rapportage die door het uitvoerend bureau PSYMA (zie Riester, 1993) is uitgebracht. Over de conclusies bestond overeenstemming tussen SWOV en PSYMA. Het uitvoerend bureau ging wel uitvoeriger in op mogelijkheden om de voorlichting te versterken.

#### 3.1. Het belang van de auto

De auto voorziet voor deze groep primair in de behoefte aan meer vrijheid, comfort en snelheid. Het rijbewijs is voor sommigen een definitieve stap naar volwassenheid en onafhankelijkheid.

#### 3.2. De rijopleiding

Via de rijnschool wordt een standaardpatroon van gedragingen ingeprint, waarvan het omdoen van de gordel onderdeel is ("en natuurlijk de riem om, al ben ik van huis niet zo'n riemtype"...."in het begin doe je alles heel precies, gordel om, spiegels instellen, goed kijken en wegrijden").

Opvallend was dat de personen die nog bezig waren met de rijopleiding, bijna allemaal ook met hun vader reden en sommigen zelfs alleen. Gordelgebruik werd door één extra belangrijk gevonden, want stel je voor dat je wordt aangehouden omdat je de gordel niet om hebt en dan blijkt dat je je rijbewijs nog niet hebt.

#### 3.3. De eigen rijstijl na het examen

Zodra men het rijbewijs heeft, houdt men zich minder krampachtig aan de regels en ontwikkelt een eigen rijstijl. Men geniet van de nieuwe vrijheid, durft steeds meer, houdt het stuur lossers vast, zet de radio aan, verhoogt het tempo. Voor een deel is het weglaten en selectief gebruik van de gordel onbewust een belangrijk onderdeel van deze vrijheidsbeleving. De kans op een ongeval wordt laag geacht, zolang men niet alcohol gebruikt of te snel rijdt. Binnen dit positieve zelfbeeld meent men zelfstandig te kunnen beslissen over de gordel ("je kijkt nauwelijks bij de start, rijdt weg zonder gordels omdat je haast hebt"..."ik heb al bijna een ongeluk gehad, dat liep goed af, dat geeft zelfvertrouwen"..." ben vrij snel de gordel gaan weglaten omdat je zo weinig bewegingsvrijheid hebt met zo'n ding; heel moeilijk met roken, iets pakken, radio aanzetten"..."je bent heel zuinig op je nieuw gekochte auto, is toch een heel bezit, maar na 20 km was het over").

#### 3.4. Risico-perceptie

Het grote zelfvertrouwen in het eigen rijden lijkt pas te worden aangetast door alcohol en te snel rijden en door de vermeende sociale gevolgen, de consequenties voor anderen. De zwakkere onveilige automobilisten zijn de ouderen en vrouwen die niet hard durven rijden. Onbekend terrein, lange afstanden, grote snelheden en slechte weersomstandigheden geven de grootste risico's. Dat is aanleiding de gordel wel weer om te doen ("waar

ik bekend ben en in mijn eigen stad doe ik geen gordel om, dat kan ik overzien, daar gebeurt niets").

### 3.5. Argumenten tegen gordelgebruik

Naast zelfvertrouwen en vrijheidsbeperking en de beeldvorming dat gordels horen bij bange automobilisten, zijn argumenten voor het niet dragen, het feit dat men het er nog niet over eens of gordels veilig zijn, dat ze alleen zijn voor de eigen veiligheid, dat ze binnen de bebouwde kom eigenlijk niet nodig zijn, dat er weinig sociale controle op is, dat ze niet lekker zitten en de lage attentiewaarde in het algemeen ("het ligt er ook maar net aan hoe je zo'n ongeluk krijgt: als je van opzij aangereden wordt, hoeft het niet altijd te helpen, frontaal misschien wel"...maar eigenlijk vind ik dat ze jezelf moeten laten beslissen, want het gaat tenslotte om jezelf, je brengt geen anderen in gevaar zoals bij te hard rijden of alcohol")

### 3.6. Inschatting van het gedrag van anderen

Degenen die in de stad geen gordel dragen, schatten het percentage niet-dragers op 50%. Degenen die de gordel nooit dragen schatten het percentage nooit-dragers op 70%.

### 3.7. Sociale beïnvloeding

Het sociale aspect lijkt te gaan spelen wanneer er wordt meegereden. Wanneer een meerrijder angstig is, wordt hem geadviseerd de gordel om te doen, ook als men zelf deze niet draagt. Er worden geen negatieve opmerkingen gemaakt over meerrijders die de gordel omdoen. Zelf doet men als passagier ook de gordel om wanneer de bestuurder dit graag heeft. Is men zelf bestuurder, dan is men vrij om het wel of niet te doen.

### 3.8. Suggesties voor maatregelen

Gevraagd naar meningen over hoe gordelgebruik kan worden gestimuleerd, is er een voorkeur voor de 'real-life-methode' ("het moet in een harde stijl; niet met a.u.b. en zo, je bent geen watje; onder jongeren is het zo dat beleefde vragen al gauw zielig overkomen, je moet gewoon laten zien wat er kan gebeuren en dan zeggen 'kies zelf maar'...laatste die van het vuurwerk was goed, die documentaire, omdat het geen reclame was maar echte mensen die het zelf hadden meegemaakt; dan schrik je wel even"). Verdere suggesties zijn hoge boetes en alleen maar gordels toestaan die een permanent piepgeluid geven als je ze niet draagt.

### 3.9. De achterbank

Achterin moet je je vrij en comfortabel kunnen bewegen en zijn gordels niet zinvol ("achterin zit ik net als thuis op de bank, heel ontspannen, daar wil ik niet ingesnoerd worden; trouwens, ik zie er het nut niet van in, de voorbank vangt toch alles op als er iets gebeurt").

### 3.10. Aanbevelingen voor voorlichting

Het uitvoerend bureau PSYMA dat veel werkzaamheden verricht in de marketing, o.a. om de ontvankelijkheid voor nieuwe producten te testen, heeft enkele aanbevelingen voor voorlichting uitgewerkt:

- als 'cadeautje' voor het behaalde rijexamen, sportief gestylde lekkere zachte gordels op de markt brengen die over de standaardgordels kunnen worden gegespt; gordels dus als mode-accessoire;
- grappige herinneringssignalen wanneer men de gordel niet omdoet;
- waarschuwingstickers op de deur van het benzinstation
- attenderende (auto)radioreclame, waarbij thematisch de noodzaak van het dragen wordt beargumenteerd vanuit de fouten die anderen maken en de vermindering van levensvreugde die op de loer ligt wanneer niet de kleine moeite wordt genomen om de gordel om te doen; de reclame moet niet bevoogdend, maar kan wel realistisch zijn;
- inhoudelijk is verder van belang om de keuze aan de jongeren zelf te laten en te proberen eigen motivatie te bevorderen;
- korte trajecten en het rijden binnen de bebouwde kom hebben prioriteit.

## 4. Conclusies

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken, gericht op verschillende beleidsinstrumenten.

### 4.1. Rijopleiding

De rijopleiding is een noodzakelijke voorwaarde voor het dragen van gordels. Bij bestuurders die niet negatief staan tegenover de gordels, leidt de rijopleiding tot een gewenning. Bij bestuurders die wel negatief staan tegenover de gordels, kan de rijopleiding toch leiden tot selectief gebruik, met name tijdens ritten die men gevaarlijker dan normaal inschat. Selectief gebruik is een belangrijke eerste stap op weg naar gewoontegebruik. Het is beter dan geen gebruik en gemakkelijker te beïnvloeden. Maar er moet een vervolgstategie zijn.

Het is duidelijk dat de rijexaminator de stok achter de deur is. Het lijkt er op dat bij de examinatoren geen verdere aandacht nodig is. Het omdoen van de gordel zonder dat dat gezegd hoeft te worden is een voorwaarde om te slagen. Een deel van de instructeurs houdt consequent in de gaten of de leerling uit zichzelf de gordel omdoet. Veel nadere uitleg over het waarom wordt echter niet gegeven, terwijl de leerlingen wel bevattelijk zijn voor verhalen waarin dat nut ter discussie wordt gesteld. Het kan daarom nuttig zijn wanneer de rijinstructeur ook uitleg geeft over het belang van de gordel en opvattingen die daartegen in gaan, bestrijdt, voorzover ze op onjuiste gronden berusten. Een deel van de instructeurs gebruikt de gordel zelf niet. De instructeurs zijn dus een groep die wel aandacht behoeven.

### 4.2. Nascholing

Het volgen van een nascholing als aanvulling op de rijopleiding, als opfriscursus om fouten te herstellen en als mogelijkheid om ervaringen te bespreken, wordt thans op bepaalde plaatsen bevorderd en zou in de toekomst onderdeel kunnen zijn van een systeem van voorlopig rijbewijs. Wanneer een nascholing plaatsvindt, moet ook aandacht aan de gordels worden besteed. Het negeren zou kunnen worden ervaren als een devaluatie van het belang. Controle op een effectief en comfortabel gebruik en het bespreken van niet gebruik zijn nodig.

### 4.3. Politietoezicht

De ervaringen met politietoezicht zijn verschillend. De mening dat er niet wordt gecontroleerd heeft de overhand en die mening wordt door de praktijk vaker bevestigd dan ontkracht. Een enkeling heeft zelf al meegemaakt dat men als bestuurder niet werd beboet voor het niet dragen. De meesten willen een bekeuring graag ontwijken, maar de dreiging en de boete moeten worden opgevoerd om serieus te worden genomen. Dit is een bevestiging van de noodzaak om aandacht te besteden aan de politie, al was het alleen maar om hen het onderwerp belangrijk te laten vinden en controle op gordelgebruik mee te laten nemen in het toezicht dat ze uitvoeren. Het is belangrijk dat weggebruikers ervaren dat de politie gordels ook als een

voornamelijk veiligheidsmaatregel beschouwen. Een behoorlijke pakkans zou nog beter zijn, maar consequent optreden is al een belangrijke stap voorwaarts. Wanneer de politie consequent het niet dragen beboet en daarnaast af en toe bekendmaakt dat men boetes heeft uitgedeeld, is er al veel gewonnen. Wanneer de politie in staat is ook af en toe een campagne speciaal op gordels te richten, versterkt dit het voorgaande. Thans is er aanleiding om lacherig te doen over het politie-optreden, omdat niet consequent het niet dragen wordt afgestraft.

#### 4.4. Uitvoering van de gordel

Er moet worden nagegaan of de uitvoering verbeterd kan worden en of hierover meer voorlichting gegeven kan worden. Voor een bepaalde groep is een compromis onvermijdelijk tussen hoge effectiviteit en het gebruik. Deze groep zal de gordel alleen gebruiken wanneer die niet strak zit. Deze groep wil niet ingesnoerd zitten, moet zich vrij voelen en zal de gordel nooit strak om willen. Het helpt natuurlijk niet wanneer geroepen wordt dat het allemaal wel meevalt en dat men zich niet moet aanstellen.

Discomfort kan deels gebruikt worden als uiting van verzet. Wanneer het argument wordt gebagatelliseerd, neemt het verzet alleen maar toe. Wellicht kan men de bestuurder tegemoet komen. Niet iedereen is op de hoogte van verstelmogelijkheden. Men moet gewezen worden op verschillende verstelhoogten voorzover aanwezig en de mogelijkheid tot verstellen lijkt erg belangrijk. Een vierpuntsgordel is wellicht comfortabeler dan een driepunts.

Het argument vergeten wordt soms ter verontschuldiging voor het niet dragen aangevoerd. Ook al kan het een gelegenheidsargument zijn, een herinneringssignaal wanneer men de gordel niet omdoet kan een bijdrage leveren in het geheel van maatregelen.

Er leek overigens niet veel behoefte te bestaan aan uitvoeringen die met een leefstijl verbonden kunnen worden. Toch zou een test door een fabrikant met verschillende uitvoeringen, waaronder vierpuntsgordels, en verschillende kleuren of toebehoren, de moeite waard zijn om na te gaan of er een latente behoefte is.

Mogelijk intermediair bij dit alles is de autohandel, gecombineerd met massa-mediale voorlichting.

#### 4.5. Voorlichting

Voorlichting moet niet beperkt worden tot de individuele kans op ernstiger letsels wanneer men de gordel niet gebruikt. Men heeft allerlei tegenargumenten die door deze voorlichting niet zijn te verslaan. Het is beter om op de tegenargumenten in te gaan en het voordeel per saldo te presenteren. Voorlichting gericht op kennisoverdracht lijkt op deze wijze wel zinvol te zijn. Maar deze voorlichting moet reëel zijn en niet suggereren dat je met gordels altijd beter af bent. Wanneer alleen de voordelen worden gepresenteerd, wordt geen recht gedaan aan de nuances. Voor personen die zich verzetten, liggen hier de mogelijkheden om hun tegenargumenten de vrije loop te laten. Het lijkt beter om te erkennen dat in bepaalde gevallen zelfs de gordel niet voldoende is om te overleven, dat bij bepaalde typen botsingen de gordel niet of nauwelijks invloed heeft en dat zeer incidenteel het mogelijk is dat de gordel een negatief effect heeft. Door dit te erkennen kan de autobestuurder zijn tegenargumenten niet meer in de strijd gooien om zijn psychologische verzet te voeden. Daarmee is het

verzet niet weggenomen. Het is alleen van een deel van zijn psychologische lading ontdaan.

Het is moeilijk om jongeren aan te spreken op hun eigen risico's. Wellicht dat informatie over aansprakelijkheid bij een ongeval toch enige invloed kan hebben. Het is niet algemeen bekend dat bepaalde verzekeringsmaatschappijen een deel van de schade op de persoon zelf verhalen wanneer die de gordel niet om heeft gedaan. Maar er zijn aanwijzingen dat jongeren vatbaarder zijn voor hetgeen ze anderen aan kunnen doen. Dat komt naar voren wanneer thema's worden behandeld als rijden onder invloed en snelheid. In dat verband kan informatie over letsel dat men als achterpassagier kan toebrengen aan anderen, relevant zijn voor het thema gordels. De voorlichting moet dus meer inspelen op het thema sociale verantwoordelijkheid. Het is al winst wanneer personen die de gordel niet altijd willen dragen, het als passagier wel doen.

Sociale normen zijn belangrijk, zeker bij jongeren. Feedback over het gedrag van anderen kan bij sommigen geen kwaad omdat ze het gebruik nog lager inschatten dan het geval is. Ook hier ligt een taak van voorlichting.

Voorzover in voorlichting gebruik wordt gemaakt van modellering om het gebruik te stimuleren, moeten personen als voorbeeld worden genomen tot wie ze zich aangesproken voelen. Jongeren die de gordel nu niet gebruiken, hebben een negatief beeld van jongeren die dat wel doen. Dat zijn brave Hendriken.

#### 4.6. Gordels op de achterbank

Het gebruik van gordels achterin slaat helemaal niet aan en het is niet goed in te zien hoe dit gebruik te stimuleren. Het is beter voor deze jongeren om het gebruik op de achterbank niet samen met het gebruik op de voorbank aan de orde te stellen. Het verzet tegen het dragen van gordels op de achterbank is zo groot, dat een gecombineerde aanpak averechts kan werken. Op dit moment zijn jongeren niet te overtuigen om op de achterbank de gordel te dragen, hoogstens te dwingen met boetes.

## Literatuur

Riester, E.J. (1993). De beleving van autogordels door jonge automobilisten (en bijna-automobilisten) in Gelderland. PSYMA, Amsterdam.

Wittink, R.D. (1991). Probleembeschrijving autogordels. Consult voor de Regionale Directie Rijkswaterstaat Gelderland. R-91-41. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1992). Strategieën voor gedragsbeïnvloeding betreffende autogordelgebruik. SWOV, Leidschendam. (Nog niet gepubliceerd).