

# Strategieën voor gedragsbeïnvloeding betreffende autogordel- gebruik

R-92-72

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## SAMENVATTING

Dit consult geeft een strategieverkenning voor de provincie Gelderland voor de beïnvloeding van het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's. Het is gemaakt in opdracht van de regionale directie van de provincie Gelderland. Waar de maatregelen afhankelijk zijn van de nationale medewerking is dit aangegeven.

Eerst is de problematiek kort herhaald, hierover verscheen een eerder consult. De achtergronden van het gedrag zijn beschreven en de mogelijkheden om invloed uit te oefenen. Hieruit zijn doelgroepen onder auto-inzittenden en elf intermediaire groepen naar voren gekomen. Voor al deze groepen zijn maatregelen en doelen geformuleerd.

De strategie is als volgt samen te vatten.

Voor mensen die als autobestuurder of -inzittende een vrij structureel gedrag hebben opgebouwd, is de aanpak primair normatief, terwijl voor personen die nog gedrag aan het vormen zijn, de aanpak primair informierend en instruerend is. Een eerste gedragsvorming of -aanpassing moet geconsolideerd worden en versterkt. Theorie moet omgezet worden in praktijk, externe motivatie moet omgezet worden in interne motivatie. Uiteindelijk zal in de meeste gevallen pas een combinatie van maatregelen, in de sfeer van uitleg, normering, facilitering en vereenvoudiging en aantrekkelijk maken, voldoende zijn om het gewenste gedrag duurzaam te maken.

Voor kinderen en jongeren bij wie het gedrag nog in ontwikkeling is, bieden onderwijs en rijopleiding, aangevuld met voorlichting, mogelijkheden.

Voor volwassenen wordt aanbevolen de strategie primair te richten op het gebruik van beveiligingsmiddelen op de achterbank, vanwege de nog recente nieuwe wetgeving en de problemen die zich voordoen. De aandacht hiervoor kan een uitstralingseffect hebben naar het gebruik op de voorbank. Op de voorbank is er een kleine groep die de gordel (vrijwel) nooit gebruikt en een grote groep die de gordel deels wel, deels niet gebruikt. De laatste groep is gemakkelijker te beïnvloeden en verdient daarom prioriteit.

De wijze van gebruik verdient aandacht, deels om mensen behulpzaam te zijn, deels om foutief gebruik tegen te gaan.

Met de voorgestelde strategieën en concrete maatregelen is het traditionele beleid van politietoezicht en voorlichting over de wetgeving en het belang voor de veiligheid, te specificeren, concretiseren en aan te vullen. De inschakeling van de sociale omgeving en intermediaire organisaties is daarbij van grote betekenis. In het mobiliseren hiervan ligt een grote kracht van regionale organisaties.





## INHOUD

1. Inleiding
2. Problematiek
3. Gedragmotieven
  - 3.1. Gewoonten
  - 3.2. Selectief gebruik
  - 3.3. Kennisgebrek
  - 3.4. Normering
  - 3.5. Angst
  - 3.6. Verkeerd gebruik
  - 3.7. Argumenten op rij
  - 3.8. Consumentenbenadering
4. Het maatregelenpotentieel
  - 4.1. De externe omgeving
  - 4.2. Beleidsmogelijkheden
  - 4.3. Gedragsvoorwaarden
  - 4.4. Onderscheid naar nieuw gedrag en gewoonten
  - 4.5. Drie gedragsmatige benaderingen
5. Doelgroepensegmentatie
  - 5.1. Te vormen gedrag
    - 5.1.1. Kinderen
    - 5.1.2. Beginnende autobestuurders
  - 5.2. Structureel selectief gebruik
    - 5.2.1. Nieuwe wetgeving
    - 5.2.2. Positiever profilering
    - 5.2.3. Politietoezicht
    - 5.2.4. Belonen
    - 5.2.5. Kennisoverdracht
  - 5.3. Hardnekkig verzet
    - 5.3.1. Beroepsgroepen
    - 5.3.2. Jonge automobilisten
    - 5.3.3. Personen met angst
6. Strategieën
  - 6.1. Te vormen gedrag
    - 6.1.1. Kinderen
    - 6.1.2. Jonge beginnende automobilisten
  - 6.2. Structureel selectief gebruik
  - 6.3. Hardnekkig verzet
  - 6.4. Positievare profilering
  - 6.5. Schematisch overzicht van maatregelen

7. Conclusies

Literatuur

Bijlagen 1 en 2

## VOORWOORD

De Regionale Directie van Rijkswaterstaat en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in de provincie Gelderland bereiden strategieën voor de korte en lange termijn voor op de verschillende speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid. Eén van die speerpunten betreft de beveiligingsmiddelen in auto's.

De SWOV heeft reeds eerder een consult uitgebracht over de problemen met het gebruik van autogordels, zoveel mogelijk gespecificeerd naar de Gelderse situatie.

Deze rapportage betreft een vervolconsult ten behoeve van een strategie voor aanpak van de problematiek. Ze is opgesteld door drs. R.D. Wittink en bevat een bijdrage van ing. C.C. Schoon.

## 1. INLEIDING

Autogordels zijn een effectief middel om de ernst van letsels bij een ongeval te verminderen. Ondanks de wettelijke verplichting om aanwezige gordels op de voorbank te gebruiken, een verplichting die per 1 april 1992 is uitgebreid naar de achterbank, worden ze niet altijd gebruikt en niet altijd optimaal gebruikt. In het consult 'Probleembeschrijving autogordels' (Wittink, 1991) voor de Regionale Directie Rijkswaterstaat Gelderland, heeft de SWOV een overzicht gegeven van de mate waarin gordels worden gebruikt en motieven daarvoor.

Dit tweede consult bevat een strategieverkenning om het gebruik van de beveiligingsmiddelen te bevorderen en te verbeteren. De kennis over motieven inzake gordelgebruik en mogelijkheden tot gedragsbeïnvloeding is gebundeld. Dit mondt uit in een aantal maatregelen en argumenten om hieruit een keuze te maken.

Een strategie voor gedragsbeïnvloeding bestaat uit een probleemanalyse, het formuleren van oplossingen en een keuze uit mogelijke maatregelen.

Aan de hand van marketingstrategieën (zie bijv. Kotler & Roberto, 1989) is de volgende uitwerking te geven.

1. De *probleemanalyse* moet aangeven bij wie zich een probleem voordoet en in welke vorm en mate.
2. Zij wordt gevolgd door een *marktanalyse*. Die stelt de vraag naar gedragsmotieven en voorkeuren, naar de invloedsomgeving van de probleemgroepen en bepaalt het maatregelenpotentieel van de beleidsinstantie. De invloedsomgeving kan een taak vervullen om de gestelde doelen te bereiken, maar ook concurrerend zijn.
3. De beleidsinstantie stelt vervolgens vast op welke *doelgroepen* zij zich gaat richten. Een doelgroep is een homogene groep die met dezelfde maatregel(en) benaderd kan worden. Probleemgedragingen, gedragsmotieven, voorkeuren, sociale afhankelijkheid kunnen aanleiding zijn voor segmentatie van doelgroepen. De sociale omgeving moet ook gesegmenteerd worden, in homogene invloedsgroepen.
4. Per doelgroep worden *doelen* geformuleerd voor de korte en de lange termijn. De doelen moeten concreet en haalbaar zijn. Daarmee zijn ze te evalueren op effectiviteit. Aan de hand van de evaluatie kan de volgende stap in de strategie worden bepaald.
5. Op basis van de doelen wordt een *uitvoeringsplan* opgesteld.
6. *Evaluatie* moet leren wat het effect van de maatregel is geweest, wat de volgende stap kan zijn en hoe maximaal profijt van het resultaat op de lange duur kan worden gehaald. De evaluatie gaat zo automatisch over in een hernieuwde probleem- en marktanalyse.

In hoofdstuk 2 wordt de probleemanalyse kort uiteengezet.

In hoofdstuk 3 worden de motieven voor het niet gebruiken van gordels uiteengezet.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven over welke middelen de overheid en maatschappelijke instanties beschikken om invloed op het gordelgebruik uit te oefenen en welke overwegingen er in de sociale omgeving zijn om het gebruik van de gordels te bevorderen.

Dit mondt uit in een doelgroepsegmentatie, die in hoofdstuk 5 wordt uitgewerkt.

In hoofdstuk 6 worden strategieën geformuleerd en maatregelen voorgesteld.

In hoofdstuk 7 zijn conclusies getrokken.

## 2. PROBLEMATIEK

In het consult 'Probleembeschrijving autogordels' (Wittink, 1991) voor de Regionale Directie Rijkswaterstaat Gelderland, heeft de SWOV een overzicht gegeven van de mate waarin gordels worden gebruikt en motieven daarvoor. De problematiek is als volgt kort te karakteriseren.

Kennisoverdracht over de veiligheid van gordels alleen, heeft slechts geleid tot lage draagpercentages. Er was ook een wettelijke verplichting nodig (Mäkinen et al., 1991). Die kwam er in 1974. Een deel van de personen die hiermee overstag ging, deed dat slechts vooral voor lange ritten buiten de bebouwde kom, kennelijk met de opvatting dat het voor een korte rit en voor een relatief lage snelheid niet zo nodig was en/of teveel moeite kost.

In 1974 was het gebruik nog veel lastiger dan thans het geval is. Om een aantal verschillen te noemen: vroeger moest de gordel eerst ergens onder de stoel worden gezocht; vervolgens moest hij vaak op lengte worden ingesteld en met gebruik van twee handen worden vastgemaakt.

Waarschijnlijk is het gebruik ook negatief beïnvloed door de aanwezigheid van gordels alleen verplicht te stellen in nieuwe auto's. Uitzonderingen maken een wet minder serieus.

Zo beschikten de personen die de wettelijke verplichting niet accepteerden, over diverse argumenten om hun verzet kracht bij te zetten. Daarmee bouwden zij een beeld op over het belang van de gordel voor henzelf. Beeldvorming heeft de neiging om zich vast te zetten.

Hiertegenover staan anderen die de gordel wel gingen gebruiken en bij wie gewoontevorming het gebruik bestendig heeft gemaakt. Desgevraagd zal men zeggen dat gordels veiliger zijn en bovendien dat het gebruik wettelijk verplicht is. Ook zij staan er verder niet bij stil.

Het gordelgebruik is in de loop der jaren licht toegenomen. Dat gebeurde vooral naar aanleiding van intensieve campagnes met een combinatie van politietoezicht en voorlichting. Na iedere campagne trad terugval op, maar meestal niet geheel tot op het oude niveau. In 1991 was in Nederland het gordelgebruik op wegen buiten de bebouwde kom 77% en binnen 62%. Op de achterbank was in 47% van alle zijzitplaatsen een beveiligingsmiddel aanwezig en op 34% van de middenzitplaatsen. De heupgordels werden in 12% van de gevallen gebruikt, de driepuntsgordels in 13% en de kinderzitjes in 87% (Verhoef, 1992). Gelderland zit volgens ander onderzoek (Veling et al., 1992) op een landelijk gemiddelde.

In 1992 is het gebruik van beveiligingsmiddelen ook op de achterbank verplicht geworden, voorzover aanwezig. Sinds 1 januari 1990 moeten nieuwe personenauto's achterin van autogordels zijn voorzien. Met ingang van 1 april 1992 is het verplicht deze gordels te gebruiken; dit geldt ook voor auto's van voor 1 januari 1990, voor zover daar autogordels aanwezig zijn. Draagpercentages zijn nog niet bekend. Verwacht wordt dat ze nog achterblijven bij de voorbank, zelfs wanneer de beveiligingsmiddelen aanwezig zijn.

Verder is gebleken dat er met name bij kinderzitjes veel sprake was van verkeerd gebruik, zodat de effectiviteit (sterk) verminderd wordt.



### 3. GEDRAGSMOTIEVEN

Uit onderzoek naar gedragsmotieven onder weggebruikers komen de volgende vijf motieven tegen het gebruik van gordels naar voren, in volgorde van de mate waarin ze worden genoemd om gordels niet te gebruiken.

#### 3.1. Gewoonten

Het wel of niet gebruiken van gordels is in belangrijke mate aan gewoonten gebonden (zie ook Plaizier, 1987).

Wanneer men zijn gedrag niet als problematisch ervaart, is de behoefte tot verandering niet aanwezig (Rooijers & Steg, 1991). Gordels zijn waarschijnlijk dan ook geen dagelijks onderwerp van gesprek, mede omdat men de kans op een ongeval niet hoog inschat. Dreiging van letsel wordt door 90% van de verkeersdeelnemers slechts sporadisch ervaren (Wittink, 1992a).

Gewoontes zijn bovendien moeilijk te veranderen omdat mensen geneigd zijn hun opvattingen op hun gedrag af te stemmen. Ze streven naar consistentie in gedrag en opvattingen. Ervaringen spelen een belangrijke rol. De eigen ervaring, als bestuurder en als passagier, ook als kind of jongere, de ervaring met anderen die sociaal referentiekader zijn. Dat bepaalt in zekere mate hoe men met nieuwe informatie omgaat. Men selecteert informatie die past bij bestaande opvattingen of aansluit bij wat men al weet. Kritische bezinning ontstaat pas bij hoge betrokkenheid, bijvoorbeeld wanneer men voor belangrijke beslissingen staat, wanneer verandering van gedrag op opvattingen een belonend perspectief heeft of wanneer men zich sterk verantwoordelijk voelt.

De probleemgroep betreffende gordels kan onderscheiden worden in personen die de gordel nooit gebruiken en zij die de gordel wel, maar niet altijd gebruiken. Het afwisselend gebruik maken van de gordel kan ook een gewoonte zijn, bijvoorbeeld wanneer men de gordel binnen de bebouwde kom nooit en buiten de bebouwde kom altijd draagt, maar omdat het gedrag veranderlijk is, zal het eerder veranderbaar zijn.

De *conclusie* hieruit is dat verandering van gedrag gemakkelijker is te verwezenlijken wanneer mensen in bepaalde gevallen de gordel wel gebruiken, omdat de verandering geleidelijk is en niet fundamenteel.

#### 3.2. Selectief gebruik

Om een gordel niet te gebruiken wordt het argument 'vergeten' het meest genoemd (Zeilstra et al., 1990), een verontschuldiging als het ware. Maar wanneer men het gebruik (voor een bepaalde rit) niet nodig vindt en/of denkt dat het gebruik ongemakkelijk is, dan lijkt het vergeten gemakkelijker te kunnen gebeuren.

Gordels worden minder gebruikt tijdens een korte rit, vooral binnen de bebouwde kom. Uit een enquête (Wittink, 1992b) bleek dat 62% van de autobestuurders beweert de gordel tijdens een korte rit binnen de bebouwde kom altijd te gebruiken, 76% tijdens een korte rit buiten de bebouwde kom, 83% tijdens een lange rit bubeko buiten de snelweg en 87% tijdens een lange rit over de snelweg. Tijdens een korte rit binnen de bebouwde kom draagt 17% de gordel nooit, 6% zelden en 7% soms. Zie verder de volgende tabel.

	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Heel vaak	Altijd
	%	%	%	%	%	%
Korte rit binnen de bebouwde kom	17	6	7	3	4	62
Korte rit over de hoofdweg tussen twee plaatsen	9	2	5	4	3	76
Lange rit over de hoofdweg tussen twee plaatsen	6	1	2	3	3	83
Lange rit over de snelweg	6	1	1	1	3	87

De *conclusie* is dat selectief gebruik van de gordel ongeveer 35% van de auto-inzittenden op de voorbank betreft. Deze groep heeft minder extra motivatie nodig om de gordel vaker te gebruiken, dan personen die zich hardnekkig tegen gordelgebruik verzetten.

### 3.3. Kennisgebrek

Kennisgebrek kan er bestaan over het nut van het gebruik van beveiligingsmiddelen, over het juiste gebruik en over de wettelijke voorschriften. Ook al is het wettelijke voorschrift om gordels op de voorbank te gebruiken algemeen bekend, op diverse specifieke onderwerpen kan kennisgebrek bestaan. Stabiliteit in gordelgebruik doet veronderstellen dat nieuwe kennis niet actief gezocht wordt. Voor relevante veranderingen in levenspatronen (bijv. wanneer men leert autorijden) ligt dat anders, dan is er wel behoefte aan kennis.

De *conclusie* is dat informatie-overdracht niet het eerst aangewezen aangrijpingspunt voor maatregelen is. Ze is nodig, maar als onderdeel van een meer omvattende strategie.

### 3.4. Normering

De kans om bekeurd te worden voor het niet-dragen wordt voor gordels erg laag ingeschat. Uit een enquête (Wittink, 1992b) blijkt zelfs dat de meeste automobilisten die om een bepaalde reden door de politie werden aangehouden en geen gordel om hadden, daarvoor niet werden bekeurd. Er zijn dus gronden aanwezig om de overheid nog steeds niet serieus te nemen. Het is de vraag of er in politie-optreden een belangrijke verbetering kan worden bereikt, mede gezien de werkdruk en prioriteitenstelling.

De *conclusie* is dat er voor een effectief beleid nog een grote potentie is gelegen in verbetering van het politietoezicht, maar de vraag is wat haalbaar is.

### 3.5. Angst

Een ander argument is de kans dat men onder bepaalde omstandigheden beter af is zonder gordel. Meestal wordt dit naar voren gebracht aan de hand van een bepaalde gebeur-

tenis. Uit een enquête (Veling et al., 1992) komt naar voren dat dit argument vaker op hogere leeftijd wordt gebruikt. Dit argument kan ook als gelegenheidsargument worden gebruikt. In de veronderstelling dat gordels niet absoluut een betere afloop garanderen, heeft men iets om het niet-gebruiken te verdedigen en wellicht is men daar juist op uit. Dit argument is niet snel te onderdrukken.

De *conclusie* is dat een interactieve benadering nodig is. De groep die dit argument gebruikt, zal eerst opgespoord moeten worden om vervolgens na te gaan hoe ze voor informatie is te interesseren.

### 3.6. Verkeerd gebruik

Beveiligingsmiddelen als autogordels en kinderzitjes hebben pas volledig effect als ze goed worden gebruikt. Bij verkeerd gebruik kan het effect zelfs tot nul worden gereduceerd. We spreken bij autogordels over verkeerd gebruik als de gordel niet strak zit en/of foutief over het lichaam loopt. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval als hij over de buik loopt in plaats van over de heupen. Bij kinderzitjes is sprake van verkeerd gebruik als het zitje niet goed aan de auto is bevestigd en/of het kind niet goed in het zitje is vastgezet. Verkeerd gebruik wordt ook in de hand gewerkt door voertuigtechnische oorzaken. Zo kunnen ankerpunten van gordels te ver naar voren zitten, zodat bijvoorbeeld een kinderzitje niet klem tegen de rugleuning kan worden getrokken.

De *conclusie* is dat ook het verkeerd gebruik aandacht behoeft en wellicht een katalysator kan zijn voor kennisbehoefte. Onbekend is bij wie verkeerd gebruik zich voordoet en of het verband houdt met andere gedragskenmerken.

### 3.7. Argumenten op rij

Een vrij volledige opsomming van factoren die van invloed zijn op het wel of het niet gebruiken van autogordels is:

Voor het *wel* gebruiken:

Attitude en kennis inzake veiligheid:

- het is veiliger
- het geeft een veilig gevoel

Attitude en kennis inzake gebruik:

- het is een eenvoudige handeling
- het is een gewoonte
- het gevoel iets te missen wanneer de gordel niet om is

Sociale norm:

- het is de wens van mijn partner/familie
- ik vind het voor anderen ook belangrijk

Attitude en kennis inzake wetgeving en handhaving:

- het is wettelijk verplicht
- angst voor een bekeuring



Voor het *niet* gebruiken:

Attitude en kennis inzake veiligheid:

- het is niet nodig voor een korte rit
- het is niet nodig bij een lage snelheid
- bang om niet bevrijd te kunnen worden bij een ongeval
- bang om niet opzij te kunnen bij een flankbotsing
- niet willen denken aan een ongeval
- onverschilligheid inzake risico's
- onkwetsbaarheid
- hoge risico-acceptatie
- zelf willen beslissen over risico's

Attitude en kennis inzake gebruik:

- vergeten
- onhandig voor een korte rit
- oncomfortabel, knellend
- onvoldoende kennis over goed en comfortabel gebruik
- onvoldoende kennis over nieuwe uitvoeringsvormen

Attitude en kennis over wetgeving en handhaving:

- de kans op een sanctie is te klein
- de politie kijkt er niet naar om

Sociale normen:

- anderen doen het ook niet

Voor het *niet-optimaal* gebruiken:

Attitude en kennis inzake gebruik:

- oncomfortabel, knellend
- onvoldoende kennis over goed en comfortabel gebruik
- onvoldoende kennis over nieuwe uitvoeringsvormen

Vaardigheden:

- onvoldoende handigheid om het passend maken.

Verskillende invloedsfactoren kunnen onderling afhankelijk zijn of in elk geval in combinatie de keus voor gordelgebruik bepalen. Het ene argument kan uit een ander voortkomen of men zoekt in het ene argument een bevestiging voor een ander. Gedrag doet zich vaak voor op basis van een combinatie van factoren. Dat heeft een positieve werking wanneer gewenst gedrag versterkt wordt, maar het maakt gedragsverandering complex. De verscheidenheid aan argumenten tegen gordelgebruik en de vanzelfsprekendheid van het gedrag, leiden er toe dat er een grote en complexe weerstand is opgebouwd. Daarmee is gedragsverandering nog niet minder haalbaar. Het zegt alleen nog maar dat van eenvoudige oplossingen geen hoge verwachtingen mogen worden gekoesterd.

### 3.8. Consumentenbenadering

Wanneer de weggebruiker in marketing- en communicatie-termen als consument wordt beschouwd, is de consumentenmarkt in segmenten in te delen.

Ruim de helft van de auto-inzittenden op de voorbank gebruikt het produkt en heeft hoogstens incidenteel een bevestiging nodig dat het zo goed is.

Minder dan tien procent van de auto-inzittenden op de voorbank vormt een marktsegment dat erg moeilijk te veroveren is. Zij verzet zich nadrukkelijk tegen gordelgebruik.

Ongeveer een-derde van de auto-inzittenden op de voorbank is een groep die beïnvloedbaar is, de groep die op politietoezicht reageert met een toename in gebruik. Maar gordels vormen voor hen niet een belangrijk probleem. Andere verkeersveiligheidsproblemen zoals snelheid, alcohol, het gedrag van weggebruikers ten opzichte van elkaar, zijn belangrijker. Het probleem is om het gedrag te problematiseren.

Het gordelgebruik op de achterbank blijft nog ver achter bij dat op de voorbank. Onderscheid is te maken naar de verschillende typen beveiligingsmiddelen die gebruikt moeten worden, voor de allerkleinste kinderen die iets anders dan gordels nodig hebben, voor kinderen van 1 tot 12 jaar die gordels gebruiken in combinatie met andere middelen en voor personen bij wie met alleen gordels volstaan kan worden.

Tenslotte speelt dwars door deze verschillende segmenten heen, het verkeerde gebruik.

## 4. HET MAATREGELENPOTENTIEEL

### 4.1. De externe omgeving

Gordels vormen sinds lange tijd een speerpunt van het veiligheidsbeleid. Ze krijgen in de stelselmatige voorlichtingscampagnes ongeveer evenveel aandacht als andere speerpunten. Toch is de cultuur in Nederland wellicht iets minder gunstig gestemd inzake beschermingsmiddelen dan in sommige andere landen, waar geen voorlichting meer nodig is om hogere draagpercentages te handhaven. Echter, ook daar lukt het niet om de discipline inzake gordels op de voorbank over te brengen op de achterbank. De cultuur inzake beschermingsmiddelen komt ook tot uitdrukking in verzet onder motorrijders en bromfietzers tegen de verplichting helmen te dragen. Maar van georganiseerd verzet tegen gordels is geen sprake en er zijn ook niet maatschappelijke tegenkrachten aan te wijzen, zoals bij snelheid en alcohol wel het geval is. Er is geen maatschappelijke concurrentie. Maar er is ook geen commerciële interesse. In auto(onderdelen)verkoop en -reclame spelen gordels geen rol.

Een wellicht ernstige hinderpaal om een beter klimaat voor gordels te krijgen vormt de geringe prioriteit die de politie er aan geeft.

De *conclusie* is dat er geen maatschappelijke tegenwerking is, maar evenmin grote interesse voor het onderwerp.

### 4.2. Beleidsmogelijkheden

Wat kan het beleid hier tegenover stellen aan invloed? De overheid heeft verschillende mogelijkheden om gedrag te beïnvloeden. Directe invloed heeft zij op voorlichting en politietoezicht, en in zekere mate op onderwijs en de rijopleiding. Voorlichting kan onafhankelijk van andere instrumenten weinig bereiken. Politietoezicht moet concurreren met andere politietaken en de motivatie om aan gordels prioriteit te geven is niet hoog. Het onderwijs en de rijopleiding zijn machtige instrumenten. Er moet optimaal gebruik van worden gemaakt, maar men moet zich realiseren dat gordels hoogstens een klein onderdeel van programma's uitmaken. De beperking is verder dat deze instrumenten alleen gericht zijn op bepaalde groepen, alleen kinderen en jongeren.

Gezien alle beperkingen moet de overheid nagaan in welke mate anderen kunnen worden gestimuleerd of in de gelegenheid gesteld om gedrag te beïnvloeden. De burger maakt deel uit van allerlei sociale groepen en heeft te maken met allerlei sociale instanties. Opvattingen en normen worden in sterke mate gefilterd door de sociale omgeving, het handelen vindt plaats in een sociale context.

De *conclusie* is dat de overheid mogelijkheden heeft om meer activiteiten te ontplooiën, maar het is realistisch en versterkend om andere instanties te stimuleren tot eigen bijdragen.

### 4.3. Gedragsvoorwaarden

Een gedragsbeïnvloedingsstrategie moet gebaseerd zijn op het integraal betrekken van motieven, gevoelens, inzichten en vaardigheden. Het is onvoldoende alleen te wijzen op

de mogelijk ernstiger gevolgen van een ongeval zonder gebruik van beveiligingsmiddelen. Er moet ook aan behoeften tegemoet worden gekomen, bijvoorbeeld de behoefte aan gemak en aan veiligheid, men moet begrijpen wat de voordelen van gordelgebruik zijn, men moet zich veilig en prettig voelen (en niet ingesnoerd of juist onveilig voelen), men moet weten hoe de gordels goed en comfortabel zijn te gebruiken. Worden behoeften genegeerd, wordt aan beleving voorbijgegaan, geeft men geen duidelijke instructies, dan zal van kennis geen optimaal gebruik worden gemaakt.

Mogelijkheden voor verandering hangen dus af van ervaringen, gewoonten, betrokkenheid, opvattingen, perspectieven, waarderingen etc. Een geschikt aangrijpingspunt moet gezocht worden, dat gecombineerd moet worden met een vervolgvastheid om een duurzame gemotiveerde verandering tot stand te brengen.

De *conclusie* is dat argumenten en problemen van weggebruikers serieuzer moeten worden genomen om hen niet alleen te wijzen op verantwoordelijkheden maar ook tegemoet te kunnen komen.

#### 4.4. Onderscheid naar nieuw gedrag en gewoonten

De potentie van de verschillende mogelijkheden hangt sterk af van de mate waarin gedrag reeds gesetteld is of nog in ontwikkeling. Gordelgebruik is gedrag dat gemakkelijk geautomatiseerd kan worden. De betrokkenheid bij informatie is dan gering.

De betrokkenheid kan worden vergroot wanneer omstandigheden veranderen die gewoonten doorbreken. Nieuwe wetgeving, gebruik van een andere auto met duidelijk andere gordels, (een grotere) verantwoordelijkheid krijgen voor andere personen, kunnen gewoonten doorbreken. Zonder dit soort veranderende omstandigheden zal men het eigen gedrag niet snel als een probleem ervaren, aan de voorlichting is men inmiddels gewend geraakt. Dwang kan nodig zijn om een verandering te forceren, tenzij het gebruik op de één of andere wijze een belonend karakter kan krijgen. Men kan het gebruik bijvoorbeeld gaan nastreven omdat het uitdrukking geeft aan een leefstijl.

Wanneer er weer over het gedrag wordt nagedacht, is er kans op informatiebehoefte.

Wanneer gedrag nog in ontwikkeling is, bijvoorbeeld in de rijopleiding, zijn de mogelijkheden tot kennisoverdracht en training het grootst. Bij kinderen kan zich ten aanzien van het gebruik, mede door de nieuwe wetgeving op de achterbank, ook al gewoontevorming voordoen. Maar het gedrag is relatief nog veel in ontwikkeling. Ten eerste omdat voor verschillende leeftijden, verschillende soorten beveiligingsmiddelen moeten worden gebruikt. Ten tweede omdat hun gedrag en houdingen in het algemeen sterk in ontwikkeling zijn. Dat hoort bij het doorlopen van levensfasen.

Er is bij hen en deels ook bij hun verzorgers dus in potentie een grotere kennisbehoefte. Bovendien kan nieuwe kennis belonend zijn, omdat men ervaart meer inzicht te krijgen en het nut van iets leren analyseren. Kinderen vergroten relatief het snelst hun rijkdom aan kennis. Ze staan verder relatief open voor nieuwe informatie, ze zijn vooral in bepaalde fasen sterk gezagsgevoelig. Er liggen dus goede mogelijkheden tot kennisoverdracht en overtuiging.

De *conclusie* is dat het aangrijpingspunt voor maatregelen voor verschillende groepen anders is, maar uiteindelijk moeten zowel kennis, motivatie als gedrag worden bevorderd.

#### 4.5. Drie gedragsmatige benaderingen

Er zijn drie pijlers waarop beïnvloeding van gordelgebruik kan rusten.

De eerste is het vergroten van kennis en vaardigheden om motivatie te kweken en deze te vertalen in gedrag. Dit is een goed eerste aangrijpingspunt voor personen die nog geen stabiel gedrag hebben ontwikkeld. Informatie en instructie kan wel al meteen gepaard gaan met voorbeeldwerking en sociale normering.

De tweede is motivatieverhoging door dwingende, normerende of belonende maatregelen. Voor personen die al lange tijd met gordels omgaan en deze wisselend gebruiken, ligt hier het eerste aangrijpingspunt. Externe druk moet hen gevoelig maken voor informatie. Voor normering komt politietoezicht in aanmerking, maar ook kortingsmaatregelen van de verzekering, voorschriften van werkgevers en wellicht andere mogelijkheden van maatschappelijke regulering. Daarnaast kan sociale druk effectief zijn. Gebleken is dat belonen eenzelfde effect als straffen kunnen hebben om een gedragseffect te bereiken. In beide gevallen kunnen de effecten van korte duur zijn, zodat motiverende informatie moet volgen. Voor personen die zich hardnekkig verzetten tegen gordelgebruik heeft informatie over het nut totaal geen zin. De normerende maatregelen moeten worden aangescherpt.

De derde pijler is motivatieverhoging door het gebruik van beveiligingsmiddelen een positieve uitstraling te geven. Hiermee kan de noodzaak om externe druk uit te oefenen, worden verminderd. Nagegaan moet worden welke mogelijkheden er zijn om gordels tot een uiting van een leefstijl te maken en ze te commercialiseren.

## 5. DOELGROEPENSEGMENTATIE

De doelgroepen die gekozen worden, moeten groot genoeg zijn om aandacht aan te besteden, bereikbaar zijn en er moeten mogelijkheden zijn om hun gedrag te beïnvloeden.

Een eerste onderscheid in doelgroepen is te maken op grond van de mate waarin gedrag nog in ontwikkeling of nieuw is of al gebonden is aan gewoonten.

Voorzover gedrag al min of meer structureel is, is een relevant onderscheid te maken tussen personen die gordels selectief gebruiken en personen die zich hard verzetten tegen gordelgebruik.

Per doelgroep wordt beschreven welke concrete mogelijkheden er zijn om gewoontes te doorbreken om daarmee bepaalde groepen te bereiken.

### 5.1. Te vormen gedrag

#### 5.1.1. *Kinderen*

Kinderen hebben aangepaste beveiligingsmiddelen nodig. Zij kunnen zelf in voorlichting en in het onderwijs direct worden benaderd. Bij kleine kinderen heeft het alleen zin om het gebruik voor te doen. Hiervan kunnen ze leren en hier kan een sociale normering van uit gaan. In het onderwijs is uitleg te geven en is verband te leggen met bescherming in andere situaties. In het onderwijs kunnen ervaringen, gewoonten en sociale normen besproken worden ten aanzien van gordels en bromfietshelmen, om de motivatie inzake beveiligingsmiddelen bespreekbaar te maken. Met name jongeren vergelijken zich met leeftijdgenoten, met name jongens hebben een neiging om risico's niet uit de weg te gaan of zich 'onkwetsbaar' op te stellen.

Het gebruik door de ouders moet ook worden behandeld, om kinderen van wie de ouders de gordels niet gebruiken, te motiveren zelf de gordel wel te gebruiken. Een mogelijk neveneffect is dat zij het belang van gordels tegenover hun ouders naar voren brengen. De motivatie van de kinderen kan afhankelijk zijn van de uitvoering van de beveiligingsmiddelen. In de produktontwikkeling moet de aantrekkelijkheid een belangrijk aspect zijn.

Voor middelbare scholieren kan het onderwijs inzicht geven in letselkansen en de beschermende werking van gordels. Dit onderwijs is goed in bepaalde vakken zoals natuurkunde onder te brengen.

Voor jongeren in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs of leerlingenstelsel, is de bromfiets binnen bereik, waarmee de helm als beveiligingsmiddel aan de orde gesteld moet worden. Hierover dient gerichte voorlichting plaats te vinden. In de uitleg, in brochures of in het onderwijs, kan het verband met gordels worden aangeduid. De sterk toegenomen belangstelling voor snorfietsen zou in belangrijke mate veroorzaakt kunnen zijn doordat helmen niet verplicht zijn. Dat geeft aan dat inzicht niet voldoende is, maar dat over de motivatie, het uiterlijk met of zonder helm, gesproken moet worden en dat imagoverbetering nuttig is.

De invloed van de ouders op het gebruik van beveiligingsmiddelen is groot, vooral voordat kinderen in het voortgezet onderwijs komen. Motivatie en kennis zal dan ook in



belangrijke mate op hen gericht moeten worden. De betrokkenheid die zij hebben bij de veiligheid van hun kinderen, moet benut worden. De motivatie om beveiligingsmiddelen te gebruiken kan gekoppeld worden aan andere maatregelen ter bescherming van de veiligheid. Instanties voor de gezondheid en veiligheid van kinderen, kunnen daarom intermediair zijn. Kruisverenigingen bieden reeds faciliteiten met de verkoop of verhuur van tweedehands zitjes. Nu het verplicht gebruik van beveiligingsmiddelen is uitgebreid, zal de dwingende motivatie een belangrijker rol gaan spelen. De nieuwe wetgeving inzake de achterbank zal gecontroleerd moeten worden en ouders zullen primair verantwoordelijk worden gesteld voor het voldoen aan de voorschriften.

Er doen zich diverse specifieke problemen in verband met het gebruik van gordels op de achterbank.

- a. Het gebruik is alleen verplicht voorzover een gordel aanwezig is. Daarmee is de kracht van de argumentatie inzake het belang van het gebruik gedevalueerd.
- b. De nieuwe wetgeving is erg complex. Ze is niet inzichtelijk en ze is op verschillende punten alleen te verdedigen met een verwijzing naar internationale afspraken, maar niet op inhoudelijke gronden.
- c. De eigen motivatie voor het gebruik op de achterbank lijkt erg gering. Voorafgaande aan de wetgeving was het gebruik voorzover verplicht gering. De beschikbaarheid van gordels achterin nam vanaf 1990 toe, maar dit leidde niet tot een groter gebruik. Relatief nam het gebruik van gordels achterin dus af voorafgaande aan de wetgeving.
- d. Er zijn aanwijzingen dat er op grote schaal vooroordelen bestaan over het nut van het gebruik van de gordels achterin. Er zijn weliswaar verschillen in effectiviteit tussen de voor- en achterbank en tussen volwassenen en kinderen, maar die zijn relatief en onvoldoende om van het gebruik achterin af te zien. Op grote schaal heerst echter de opvatting dat gordels achterin minder belangrijk zijn, behalve voor kleine kinderen. Het gebruik van beveiligingsmiddelen achterin neemt al vanaf jongsaftaan snel af. Het feit dat gordels jarenlang alleen voorin verplicht zijn geweest, heeft hieraan ongetwijfeld bijgedragen.
- e. Comfortoverwegingen spelen een bijzondere rol. Men heeft aparte voorzieningen nodig, die aangebracht moeten worden en vaak in de weg zitten en niet altijd goed passen. Kinderen verzetten zich tegen het vast zitten en worden eerder vervelend. Gordels moeten versteld worden en vaak zijn zitjes nodig.

De problemen worden nog groter wanneer er meer passagiers op de achterbank zijn dan gordels.

Het is niet wijs om de auto-inzittenden zelf deze problemen te laten oplossen. Dat werkt ontmoedigend en roept weerstand op. Er moet zoveel mogelijk geholpen worden. De beveiligingsmiddelen moeten voortdurend aangepast worden aan leeftijd en lichaamslengte. Aan ouders is daarom veel informatie nodig gedurende een reeks van jaren. Het gebruik van beveiligingsmiddelen neemt bij stijgende leeftijd snel af. Er moet stelling worden genomen tegen de idee dat een gordel dan niet meer zo nodig is.

Voor consumenteninformatie wordt verwezen naar de Bijlagen 1 en 2.

#### 5.1.2. *Beginnende autobestuurders*

De nieuwe rol als autobestuurder moet apart aangegrepen worden om het belang van gordelgebruik aan de orde te stellen. De rijopleiding biedt nieuwe mogelijkheden om het gebruik te bevorderen.

Net als bij de kinderen kan in eerste instantie de nadruk liggen op voorbeeldwerking en normering en vervolgens op kennis en instructie. De rijopleiding kan door haar nadruk op het leren van gedragingen een belangrijke aanzet geven om gordelgebruik als bestuurder tot een gewoonte te maken. Ze kan op de inzichten voortbouwen die zijn verkregen in het onderwijs. Het nut dient bekrachtigd te worden en op de wijze van gebruik van gordels dient toezicht te worden uitgeoefend.

Voor personen die nog niet lang hun rijbewijs hebben, is het erg zinvol om korte tijd na het rijexamen iets te organiseren dat gelegenheid biedt om de kennis die in de rijopleiding is opgedaan, nog eens terug te halen en te verrijken. De ervaringen met een experiment in de provincie Overijssel met het verkeersgedrag gaven daartoe alle aanleiding (Twisk & Wittink, 1990). De belangstelling voor een dergelijke cursus is te kweken omdat deze jongeren veel geboden kan worden. Het grote belang is om de andere rijstijl en gewoonten die men zich aanmeent na de rijopleiding, bij te stellen op de voornaamste onderdelen waaronder gordelgebruik. Het biedt de gelegenheid om personen die geen grote bezwaren hebben tegen gordelgebruik, maar er toch geen vaste gewoonte van hebben gemaakt, wellicht de beslissende zet te geven.

Verder is voorlichting over het gebruik door jong volwassenen van belang om de instructie en uitleg die in de rijopleiding is gegeven, te bekrachtigen. Daarbij moet worden nagegaan hoe het gebruik van gordel een positief imago kan krijgen, bijvoorbeeld door sociale normering (aanpassen aan referentiegroepen) of door aan gordels iets mee te geven dat past bij de leefstijlen van verschillende jongeren en bij de voorkeuren voor type auto's. Voor welke gordels jongeren te interesseren zijn in aansluiting op hun leefstijl, zal een marktanalyse uit moeten wijzen. Een mogelijkheid zou gezocht kunnen worden in een statusverhoging van gordels door een bijzondere uitvoering.

## 5.2. Structureel selectief gebruik

### 5.2.1. *Nieuwe wetgeving*

De nieuwe wetgeving inzake gordelgebruik op de achterbank was een goede gelegenheid om het gordelgebruik in zijn algemeenheid opnieuw op de agenda van de auto-inzittenden te gebruiken en dat is het nog steeds.

Eerst moet het gebruik van volwassenen op de achterbank worden gestimuleerd. Dat betekent een verandering van al vele jaren opgebouwd gewoontegedrag. Een krachtige stimulans is vereist.

Nieuwe interesse voor beveiligingsmiddelen moet aangegrepen worden om ook het gebruik op de voorbank een nieuwe impuls te geven. Consistentie in opvattingen en in gedrag kan aanleiding zijn tot gedragsbeïnvloeding: is men voorstander van gebruik van gordels op de achterbank, dan moet men de consequenties trekken op de voorbank.

Vanwege de al eerder aangegeven problemen rond de nieuwe wetgeving zijn er duidelijke kansen om aandacht voor het onderwerp te vragen. Gebeurt dit niet zorgvuldig dan is de kans groot dat bepaalde problemen en bezwaren zich gaan vastzetten in negatieve opvattingen, waarna informatieselectie plaatsvindt ter bevestiging. Het is daarom nodig de problemen goed te inventariseren en daarop concrete en relevante antwoorden te geven. De volwassenen behoeven daarbij aparte aandacht.



### 5.2.2. *Positiever profilering*

Er lijken ook mogelijkheden aanwezig om het gebruik van gordels positiever te profileren, door in te spelen op innovaties. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van autogordels zijn de gordelspanners en automatische gordelsystemen. Gordelspanners trekken in geval van een aanrijding alle speling uit het gordelsysteem nog voordat de inzittende in beweging is gekomen. Bij een automatisch gordelsysteem sluit de gordel na het instappen en sluiten van het portier automatisch om het lichaam. In de Verenigde Staten worden al veel auto's van deze systemen voorzien.

Voor personen voor wie 'vergeten' een oprechte oorzaak is voor het niet altijd dragen, kan een technisch waarschuwingssignaal een hulpmiddel zijn. Hierop moet de handel en industrie ook inspringen.

### 5.2.3. *Politietoezicht*

Er is wetgeving, dus dient politietoezicht om haar te handhaven en serieus te nemen. De kans op betrapping is thans laag en de kans om buiten een campagne om bestraft te worden voor het niet gebruiken van de gordel is erg laag. Wellicht is er een grote groep die door verscherpt toezicht blijvend te bewegen is om de gordel wel altijd te gebruiken. Campagnes leiden altijd tot een kortstondig effect. Dit effect zou door een langdurige toezichtstrategie blijvender moeten worden gemaakt.

Politietoezicht moet ondersteund worden door voorlichting over het belang van de wetgeving en over het toezicht en de effecten daarvan.

Het beleid van verzekeringsmaatschappijen kan het handhavingsbeleid versterken. Over bepalingen van verzekeraars dat minder schade wordt uitgekeerd wanneer men de gordel niet gebruikte, heerst bij de weggebruikers weinig kennis.

Werkgevers behoren ook tot de sociale omgeving die invloed kan uitoefenen. Ze hebben belang bij de veiligheid van hun werknemers, in het bijzonder bij zakelijk vervoer. De benadering van hen op dit onderwerp moet worden meegenomen bij verkeersveiligheidsprojecten gericht op het bedrijfsleven.

Kinderen kunnen op hun beurt invloed uitoefenen op het gordelgebruik van hun ouders. Met name kinderen in de leeftijd van de basisschool kunnen erg afhankelijk zijn van sociale normen. Zij eisen dan ook van anderen dat zij zich aan normen houden. Wanneer kinderen door voorlichting of in het onderwijs het belang en de plicht van gordelgebruik leren, kunnen zij dus een belangrijke sociale invloedsomgeving voor de ouders zijn. Wanneer volwassenen het zelf belangrijk vinden dat een kind de gordel draagt, kan deze opvatting benut worden om eventuele aarzelingen weg te nemen om zelf de gordel ook te gebruiken.

Net zoals bij rijden onder invloed campagne wordt gevoerd voor een 'verantwoord gastheerschap', is het ook mogelijk om de sociale omgeving in te schakelen bij gordelgebruik. Dit vereist sociale vaardigheden.

Voor normering is verder informatie nuttig over wat anderen doen. Voorlichting over het gemiddelde gebruik van gordels is des te meer nodig omdat gordelgebruik niet het eerste is wat men van andere weggebruikers opmerkt.

Voorlichting kan verder normerend zijn wanneer zij het gebruik van gordels in verband brengt met andere beschermende maatregelen, op het werk en tijdens sporten.

#### 5.2.4. *Belonen*

Gebleken is dat beloningsmaatregelen door middel van acties eenzelfde eerste effect op het gordelgebruik kunnen hebben als politietoezicht. Net als bij politietoezicht geldt dat de kans aanwezig is dat het effect kan verdwijnen wanneer de actie stopt. Daarom is een langdurige actie nodig die leidt tot gewoontevorming of een combinatie met andere maatregelen die het veranderde gedrag versterken.

#### 5.2.5. *Kennisoverdracht*

Kennisoverdracht is niet een eerste maatregel om gedrag te doorbreken dat zich gestabiliseerd heeft. Wanneer gewoonten worden doorbroken neemt de kennisbehoefte toe. Aansluitend zal relevante voorlichting effect kunnen sorteren:

- wanneer omstandigheden veranderen worden vragen opgeroepen over wat men het beste kan doen;
- een positieve profilering zal met name via commercials overgebracht moeten worden;
- wanneer politietoezicht of belonen worden ingezet sluit kennis over het nut het best aan.

Bij de aankoop van een auto kan er op gewezen worden dat gordels op de voorbank gemakkelijk zijn om te doen en te dragen. Het argument van discomfort kan nauwelijks meer serieus worden genomen. Met de hedendaagse rolautomaten heeft men voldoende bewegingsvrijheid. De trekkracht van het oprolmechanisme is nu zo gering dat geen hinderlijk gevoel meer aan de schouder wordt ondervonden. Verder is het gordelmateriaal nu soepel in tegenstelling tot het stugge materiaal dat vroeger vaak werd toegepast. Voorlichting over het nut is in het bijzonder van belang voor de korte ritten. Uit het verschil in gebruik van gordels tussen korte en lange ritten en tussen binnen en buiten de bebouwde kom, mag afgeleid worden dat het nut afhankelijk wordt beschouwd van de duur van de rit en de gereden snelheid. Het meest aannemelijk is dat het mensen betreft die regelmatig korte ritten maken, bijvoorbeeld huisvrouwen die winkelen, vertegenwoordigers, politie-agenten, personen die de auto vaak voor kleine aangelegenheden gebruiken etc. In een voorlichtingscampagne moet nadrukkelijk de vraag worden opgeworpen waarom in de ene situatie de gordel wel en in de andere situatie niet wordt gebruikt. Als voorbeeld kan gelden dat er in 1990 107 slachtoffers overleden en 1733 ziekenhuisgewonden waren die als autoinzittende binnen de bebouwde kom een ongeval hebben gehad.

Bepaalde argumenten kunnen elkaar versterken, zoals goed en comfortabel gebruik, maar ook tegenstrijdig zijn. Het gebruik is bijvoorbeeld verkeerd wanneer de gordel niet strak zit en/of foutief over het lichaam loopt, zoals over de buik in plaats van over de heupen. Het niet strak omdoen kan voortkomen uit comfortoverwegingen, het verkeerd langs het lichaam lopen is meestal niet comfortabel. Gezocht moet worden naar een versterking van positieve argumenten en argumenten om bezwaren het hoofd te bieden.

Voor een uiteenzetting van gedragsaanbevelingen wordt verwezen naar Bijlage 2.

Verbeteringen aan de auto kunnen ook argument zijn om het nut van gordels te betwijfelen. Bij de autoverkoop wordt de ingebouwde veiligheid van auto's vaak als verkoopargument gehanteerd. De ontwikkelingen om auto's passief veiliger te maken zijn weliswaar belangrijk, maar het effect van de gordels blijft groot genoeg en is hiermee niet

voldoende gecompenseerd. In de voorlichting is het wellicht gewenst hier toch op in te gaan en vooroordelen weg te nemen. Veelal wordt gedacht dat de airbag de rol van de autogordel zal gaan overnemen. Dat is niet waar. Een airbag is alleen effectief bij (bijna) frontale aanrijdingen. Een airbag doet bijvoorbeeld niets als het voertuig over de kop gaat en voorkomt ook niet dat men uit de auto wordt geslingerd. Een airbag moet altijd in combinatie met de autogordel worden gebruikt.

### 5.3. Hardnekkig verzet

#### 5.3.1. *Beroepsgroepen*

Onder volwassenen kunnen zich groepen bevinden die zich hardnekkig verzetten tegen gordelgebruik. Veel is hierover niet bekend. Taxi-chauffeurs hoeven de gordel niet te gebruiken en doen het dan ook op grote schaal niet. Wellicht doet zich verder verzet voor bij groepen die ook dagelijks veel korte ritten, met name binnen de bebouwde kom, maken, omdat in die gevallen de inspanningen om de gordel om en af te doen relatief het grootst is. Dat betreft bijvoorbeeld huisvrouwen die winkelen, vertegenwoordigers, politie-agenten, personen die de auto vaak voor kleine aangelegenheden gebruiken etc. Wie het betreft, zal nagegaan moeten worden.

#### 5.3.2. *Jonge automobilisten*

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. Naar jonge automobilisten is relatief veel onderzoek gedaan, zodat diepere achtergronden bij hen tegen gordelgebruik 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. Rothe (1987, zie Twisk) stelde dat mensen bewust een imago creëren met het doel een bepaald beeld van zichzelf te geven aan anderen. Jonge volwassenen zouden met name het autorijden gebruiken om een imago te creëren. Voor jongens zou het belangrijk zijn 'een goede automobilist' te zijn, wat vereenzelvigd wordt met moed, sensatie en voertuigbeheersing, aldus Rothe. 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 te zijn. Geliefden 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.

#### 5.3.3. *Personen met angst*

Angst om de gordel om te doen is een argument waarop in de voorlichting apart moet worden ingegaan. Wellicht vormen het gevoel beklemd te zitten in de gordel samen met anecdotes, de voedingsbodem. De anecdotes worden dan aangevoerd als een bewijs dat het toch mogelijk is er bij een ongeval beter van af te komen zonder de gordel dan met. Voorbeelden dat de gordel zijn nut heeft bewezen, helpen niet altijd om die gevoelens te

bezweren. Om wie het gaat en hoe de angst gevoeld wordt en gebruik van gordels tegenhoudt, is niet goed bekend, alhoewel er een indicatie is dat het argument vaker onder oudere mensen voorkomt. Wellicht betreft het onder meer zwangere vrouwen. Zij hebben een concreet antwoord nodig op de voordelen en mogelijke nadelen van het gordelgebruik. Het is gewenst de problemen specifischer te inventariseren en ook beter te weten bij wie de verschillende problemen zich voordoen. Een focus-groepstudie is aan te bevelen onder bijvoorbeeld zwangere vrouwen en oudere vrouwen.

#### 5.4. Doelgroepsegmentatie

Op grond van bovenstaande marktanalyse is de volgende doelgroepsegmentatie vast te stellen:

- kinderen en jongeren, die passagier zijn,
- automobilisten in opleiding,
- volwassenen op de achterbank,
- volwassenen die de gordels niet altijd gebruiken; van sommigen kan het gedrag doorbroken worden door veranderende omstandigheden, een positieve profilering kan voor andere groepen effecten sorteren, politietoezicht en belonen zijn mogelijke dwangmatige maatregelen en aan deze maatregelen dient kennisoverdracht toegevoegd worden,
- volwassenen die zich verzetten tegen de verplichting tot gordelgebruik, zoals bepaalde beroepsgroepen, jonge automobilisten met leeftijdgebonden motieven tegen gordelgebruik en personen die zich uit angst verzetten.

Het verkeerd gebruik van gordels is op basis van de bestaande kennis niet naar doelgroepen te specificeren.

Daarnaast zijn er intermediaire doelgroepen:

- onderwijzers
- ouders voor kinderen
- gezondheidsvoorlichtingsinstanties
- rijinstructeurs, rijexaminatoren en opleiders van rijinstructeurs
- voorlichtende instanties op het gebied van verkeersveiligheid
- autoindustrie
- handel in auto's en onderdelen
- politie
- verzekeringsmaatschappijen
- bedrijfsleven
- de gemeentelijke en provinciale overheden



## 6. STRATEGIEËN

De strategie voor nieuw te vormen gedrag berust enerzijds op het voordoen en instrueren van het gewenste gedrag, anderzijds op uitleg over het nut.

De strategie om gewoontegedrag te veranderen moet meestal uit verschillende fasen bestaan. Eerst wordt een verandering in gang gezet door de meest gevoelige snaar te bespelen. De nieuwe wetgeving inzake de verplichting gordels op de achterbank te dragen, is bijv. een bijzondere gelegenheid die aangegrepen kan worden. Wanneer mensen reeds veelvuldig de gordel gebruiken, kan dit gebruik wellicht aangegrepen worden om het ook in andere situaties te bevorderen. Wanneer mensen nooit de gordel gebruiken, maar wel enigszins gevoelig zijn voor argumenten over het nut, is het eerste mogelijke resultaat wellicht gelegen in gebruik buiten de bebouwde kom, omdat daar de grootste effecten kunnen worden verwacht. Wanneer het gebruik niet in alle situaties meteen is af te dwingen, is gebruik buiten de bebouwde kom als een eerste stap te zien, die uiteraard gevolgd moet worden door een volgende. Anderen zijn - wellicht bij de aankoop van een nieuwe auto - het meest gevoelig voor comfortargumenten.

Nadat er aandacht is getrokken of men is overgehaald tot gebruik in andere omstandigheden dan men gewend was, moet een vervolg plaatsvinden om gedrag, kennis en attitudes onderling in overeenstemming te brengen, zodat ze elkaar versterken.

De verschillende doelgroepen zoals die in het vorige hoofdstuk naar voren zijn gekomen, passeren de revue om een strategie aan te geven. Maatregelen worden gepresenteerd met de doelen die in het kader van de gedragsbeïnvloedingsstrategie moeten worden bereikt. Verder wordt aangegeven welke intermediaire instanties ingeschakeld moeten worden.

### 6.1. Te vormen gedrag

#### 6.1.1. Kinderen

De strategie is gericht op voorbeeldwerking, kennisoverdracht en het vergroten van inzicht vanaf het moment dat een kind in staat is dat inzicht te verwerven. Bevestiging van gedrag blijft nodig.

*Maatregel 1:* Voorlichting aan kinderen en jongeren van verschillende leeftijdscategorieën in voor hen bestemde bladen en radio-tv-programma's.

Doel is instructie en normering door voorbeeldwerking, zo mogelijk uit te breiden met inzicht in beschermende werking.

Er zijn allerlei media speciaal op kinderen en jongeren gericht, die hiervoor gebruikt kunnen worden. De meeste zijn landelijk, zodat de actie het beste nationaal van opzet kan zijn.

Intermediaren zijn ouders en voorlichtingsinstanties. Ouders hebben een belangrijke verantwoordelijkheid voor het gebruik van gordels door hun kinderen.

*Maatregel 2:* Voorlichting aan ouders over het nut van beveiligingsmiddelen, goede voorzorgen, de installatie en het gebruik ervan is nodig.

Doel is een basis te vormen voor hun gedrag naar de kinderen toe.

Ten behoeve van de kleinsten is naast voorlichting over het nut met name consumenten-informatie van belang over de juiste middelen en de installatie en bevestiging.

Voor ouders van peuters moet de nadruk liggen op het nut, omdat het gebruik op die leeftijd al in belangrijke mate afneemt. Daarnaast is informatie nodig over mogelijkheden om de middelen zo weinig mogelijk tot last van de kinderen te laten zijn. In de bovenbouw van het basisonderwijs en daarna is voorlichting over het nut opnieuw vereist, omdat de kinderen in deze leeftijd 'psychologisch' vinden dat ze uit de beschermende middelen zijn 'gegroeid'. Daarnaast is consumenteninformatie vereist over het juiste gebruik in relatie tot de lichaamslengte.

Met name ouders met kleine kinderen laten zich door gezondheidsvoorlichtingsinstanties voorlichten over de bescherming van hun kinderen.

*Maatregel 3:* Het gebruik van bescherming in de auto moet onderdeel zijn van het voorlichtingsbeleid in de gezondheidszorg. Verhuur en tweedehandsverkoop zoals die nu reeds door bemiddeling van kruisverenigingen plaatsvindt, is een belangrijke faciliteit. Doel is kennis, normering en facilitering.

Daarnaast hebben verkeersveiligheidsvoorlichtingsinstanties een taak.

*Maatregel 4:* Verkeersveiligheidsvoorlichtingsinstanties worden benaderd om te stimuleren dat in programma's en bladen voor kinderen en jongeren ook aandacht wordt besteed aan het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's, dat gezondheidsvoorlichtingsinstanties over de nodige informatie beschikken en dat ouders weten wat zij kunnen doen.

Doel is dus ondersteuning en motivatie van anderen en het ter beschikking stellen van nodige informatie.

Van directe invloed op kinderen en jongeren is verder het onderwijs.

*Maatregel 5:* In het onderwijs wordt in een les aandacht besteed aan gordels en in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs ook aan bromfietshelmen.

In de onderbouw van het basisonderwijs is het doel instructie en normering, in de bovenbouw worden attitudes besproken, in het voortgezet onderwijs is uitleg nodig over het gebruik van gordels dat nu zonder hulpmiddelen plaatsvindt, worden attitudes besproken en de beschermende werking geanalyseerd.

Hiervoor zijn onderwijzers/leraren de intermediairs.

*Maatregel 6:* Het onderwijs moet voorzien worden van lesmateriaal over beveiligingsmiddelen en geïnformeerd over het inpassen in bestaande onderwijsprogramma's.

Doel is motivatie en facilitering.

Inventarisatie is nodig van onderwijsprogramma's, met name om te zien of al is ingespeeld op de nieuwe wetgeving voor de achterbank. Dat lijkt een actie die het beste nationaal kan plaatsvinden. Een aparte lesbrief is een manier, maar het onderwijs wordt overspoeld met onderwerpen. Een andere manier is om aansluiting te vinden bij andere of meer algemene onderwijsthema's, en mee te liften met andere onderwerpen, zoals alcohol, een cursus voor bromfietzers of andere verkeersveiligheid of gezondheidsthema's.

### 6.1.2. Jonge beginnende automobilisten

De strategie voor jonge automobilisten is in de eerste plaats gericht op gedrag, door instructie. Dat is ook het karakter van de rijopleiding. Hiervan kan een normerende werking uitgaan en het bevordert het gewenste gewoontegedrag. Inzicht in het nut versterkt de basis voor dit gedrag.

*Maatregel 7:* In de rijopleiding wordt het belang van gordels uitgelegd en het goede gebruik gecontroleerd.

Doel is normering en gewoontevorming, ondersteund door inzicht.

De rijopleiding duurt echter maar kort. Gebleken is dat het gedrag daarna op vele punten sterk verandert. Invoering van een voorlopig rijbewijs is in discussie waarbij een optie is om nascholingscursussen in te voeren. Op basis van vrijwilligheid is hier al mee geëxperimenteerd.

*Maatregel 8:* In een nascholing voor jonge automobilisten wordt datgene wat in de opleiding over gordels is geleerd, bevestigd.

Doel is om het goede gedrag te bevestigen en afwijkingen van het gedrag zoals dat is geleerd, te corrigeren.

Rijinstructeurs vormen hiervoor de intermediairs. Zij kunnen op hun beurt beïnvloed worden door rijexaminatoren en door hun opleiders.

*Maatregel 9:* Rijinstructeurs moeten benaderd worden om na te gaan welke aandacht zij besteden aan gordels.

Doel is om de rijopleiding optimaal te gebruiken.

In welk opzicht instructeurs tekortschieten en wat nodig is om tekorten op te heffen, is nu niet te zeggen. Uit deze gesprekken kan voortkomen dat het gedrag van de rijinstructeurs beïnvloed moet worden opdat zij doen wat vereist is om het gordelgebruik te stimuleren. Een steun voor rijinstructeurs met te weinig motivatie kan zijn dat tijdens het rijexamen de examiner ook speciaal en expliciet controleert op het gordelgebruik.

Het CBR moet worden benaderd voor medewerking en om de rijinstructeurs hierover in te lichten. Verder kunnen de opleiders van de rijinstructeurs benaderd worden met de vraag welke aandacht zij aan gordels besteden, wat hun ervaringen hiermee zijn en of hier mogelijkheden tot verbetering liggen.

Dit is een goed voorbeeld van een maatregel die eerst in een regio kan worden uitgetoetst.

Het gewenste gedrag kan bevestigd worden door voorlichting.

*Maatregel 10:* In voorlichting gericht op jonge automobilisten, wordt het belang van gordels bevestigd.

Doel is normering. Hiervoor moeten verkeersveiligheidsvoorlichtingsinstanties worden benaderd om te stimuleren dat in programma's en bladen voor deze doelgroep aandacht wordt besteed aan het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's.

### 6.2. Structureel selectief gebruik

De strategie is hier in eerste instantie gericht op normering. Er is wetgeving die gehandhaafd moet worden, er is een zetje nodig om over het gedrag na te gaan denken. Kennis-

overdracht vormt ondersteuning, om het verkeerde gedrag te problematiseren en argumenten te geven voor het gewenste gedrag. Daarbij wordt ingegaan op problemen bij het gebruik. Dat betreft vooral de achterbank. Verder wordt verkeerd gebruik behandeld.

*Maatregel 11:* De politie maakt gordels tot een speerpunt van het verkeersbeleid en controleert tijdens staandhouding en met verrassende campagnes. Doel is de kosten van niet-gebruik voor de weggebruiker te verhogen.

Campagnes van de politie die speciaal gericht zijn op gordels, kunnen binnen en buiten de bebouwde kom plaatsvinden. Binnen de bebouwde kom is de groep overtreders groter. Een probleem is dat onvoldoende motivatie bij de politie om op te treden tegen het niet-gebruik van gordels, nog eerder binnen de bebouwde kom speelt, omdat zij zelf niet sterk overtuigd is van het nut. Een tamelijk lange campagne is nodig met veel voorlichting om de subjectieve pakkans hoog te houden en met voorlichting over de effecten om de sociale normen te versterken. De campagne moet leiden tot gewoontevorming. Het gevoel moet ontstaan dat gordels er ook altijd bijhoren, automatismen moeten groeien. De politie is hier dus intermediair. Maar haar inzet is niet vanzelfsprekend.

*Maatregel 12:* De politie moet gemotiveerd worden om gordels tot speerpunt van het beleid te maken.

Doel is stelselmatiger toezicht te verkrijgen en de politie zelf te overtuigen van het nut van gordels, ook voor hun eigen veiligheid.

Het hoeft de politie niet meer inzet te kosten, noch is een verschuiving van taken nodig, om de pakkans te verhogen. Daartoe zal de politie het onderwerp serieuzer moeten nemen. Uit mondelinge informatie komt naar voren dat de politie geen hoge prioriteit toekent aan het gebruik van gordels. Als redenen worden genoemd dat veel politiemensen de gordel zelf niet gebruiken - onder andere om snel paraat te zijn en omdat ze vaak moeten in- en uitstappen - (mede daarom) niet sterk overtuigd zijn van het nut, het teveel werk vinden om hiervoor te bekeuren, andere overtredingen voor laten gaan en dan niet ook een bekeuring vanwege gordels willen geven en/of van mening zijn dat gordels gericht zijn op de eigen bescherming en men zelf maar moet beslissen. Het belang van gordels in de zin van de levens die ermee gespaard kunnen worden, vereist ander gedrag en andere opvattingen. Hier zullen deze politiemensen van overtuigd moeten worden.

In cursussen of anderszins moet aan de politie het belang van gordels uiteen worden gezet voor hun eigen veiligheid en voor de verkeersveiligheid in het algemeen.

Het effect van politietoezicht kan vergroot worden door voorlichting over de campagnes.

*Maatregel 13:* Over politieoptreden en over gebruikspercentages vindt voorlichting plaats. Doel is om de subjectieve pakkans voor overtredingen te verhogen en de sociale normering te versterken.

Een andere instantie die normering kan versterken betreft verzekeringsmaatschappijen.

*Maatregel 14:* De verzekeringsmaatschappijen moeten benaderd worden om hun klanten te informeren over vermindering van uitkeringen wanneer gordels niet zijn gebruikt.

Doel is de kosten voor de weggebruiker te verhogen en hen kennis te verschaffen over het beleid van de verzekeringsmaatschappijen.



Wellicht kan ook het bedrijfsleven een positieve invloed uitoefenen.

*Maatregel 15:* In het kader van activiteiten gericht op het bedrijfsleven om actief te zijn op het gebied van verkeersveiligheid moet aandacht worden gevraagd voor beveiligingsmiddelen.

Doel is het versterken van sociale normering.

Het bedrijfsleven zal de mogelijke besparingen uitgelegd moeten worden. Deze maatregel leent zich eveneens voor een regionaal proefproject.

Een andere wijze van externe druk uitoefenen is met beloningsacties. Vooral nu het gebruik van gordels op de achterbank nog niet erg vertrouwd is en omdat er steeds nieuwe groepen komen die voor het eerst met de verplichting worden geconfronteerd omdat ze in nieuwere auto's (mee) rijden, is het instrument beloning ook uit politiek oogpunt verdedigbaar.

*Maatregel 16:* Het gebruik van gordels in de gehele auto wordt onderwerp van beloningsacties. Extra wordt gelet op een goed gebruik van alle beveiligingsmiddelen.

Doel is sociale normering.

Ook deze maatregel kan het beste eerst in een regio worden uitgetest.

Ondersteuning van deze maatregelen is nodig door middel van voorlichting.

*Maatregel 17:* In een voorlichtingscampagne wordt het nut van gordels op de voor- en achterbank uitgelegd, het juiste gebruik voorgedaan, mogelijkheden om het comfort te verhogen aangegeven en vooroordelen bestreden.

Doel is om personen die de gordel vaker voorin en/of achterin gaan gebruiken, te bewegen daaraan vast te houden en het gebruik verder uit te breiden, met argumenten die motiverend zijn en met argumenten die gericht zijn op het verminderen van problemen. De campagne heeft als karakter om tot een dialoog te komen. Voorlichting moet altijd afgestemd zijn op opvattingen en beleving van de doelgroep. De achterbank kan het eerste aangrijpingspunt zijn vanwege de recente wetgeving. Bovendien is de verplichting van het gebruik van gordels op de achterbank beperkt tot auto's die over beveiligingsmiddelen beschikken. Daarom is voorlichting blijvend nodig voor personen die een nieuwe of nieuwere auto, bouwjaar 1990 of later, kopen en is voorlichting nuttig voor het installeren van gordels in auto's van voor 1990. Er doet zich de positieve omstandigheid voor dat het bevorderen van het gebruik op de achterbank aangegrepen kan worden om op de voorbank het goede voorbeeld te geven en het gebruik aldaar ook te bevorderen. Dit is in elke voorlichtingscampagne te gebruiken.

De voorlichting voor radio en tv moet in het algemeen kort en bondig zijn. De problemen en onderwerpen moeten daarom gesegmenteerd worden. Voor brochures kunnen verschillende argumenten bij elkaar worden gebruikt en moet er naar gestreefd worden dat die elkaar versterken. Ze moeten betrekking hebben op het nut, op de wetgeving, op het gebruik en gebruikaspecten als comfort, op verkrijgbaarheid van (hulp)middelen, op sociale normen en op politieoptreden.

Visualisering van het gebruik is aan te bevelen. De voorlichtingsdoelen moeten verder zo worden geformuleerd dat er een taakstelling aan kan worden verbonden. Dat maakt evaluatie mogelijk. Een voorlichtingscampagne moet bovendien van tevoren worden uitgetest bij de doelgroep.

Voorlichting is niet alleen informatief, maar ook normerend. Dat kan nog versterkt worden in een aparte actie.

*Maatregel 18:* Een aparte voorlichtingscampagne is gericht op sociale normering. Sociale invloeden kunnen een rol spelen, maar men moet dan wel weten hoe men een ander het beste kan overreden. Dit vereist sociale vaardigheden waarover met spotjes goed is voor te lichten. Deze voorlichting kan gecombineerd worden met voorlichting over sociale normen (de meerderheid draagt gordels), met het consequent zijn wanneer men van anderen, zoals kinderen, vindt dat zij een beveiligingsmiddel moeten gebruiken en met voorbeeldfunctie. Het ontwikkelen van spotjes is vooral een nationale aangelegenheid.

Als voorlichtende en gezaghebbende instanties naar de bevolking nemen gemeentelijke en provinciale overheden een belangrijke plaats in.

*Maatregel 19:* Op gemeentelijke en provinciale begrotingen moet worden aangegeven hoe het juiste gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's wordt bevorderd.

Doel is voorlichting naar de bevolking en coördinatie van beleid.

De gemeentelijke en provinciale overheden zijn om diverse redenen een mogelijke intermediair. Ten eerste worden politieke prioriteiten vastgesteld door de vertegenwoordigende organen, inzake verkeersveiligheid in het algemeen en inzake beveiligingsmiddelen als onderdeel daarvan. De potentiële winst voor de veiligheid en voor kosten van de gezondheidszorg van een hoger en beter gebruik van beveiligingsmiddelen moeten bij hen bekend zijn. Terwille van beleidscoördinatie en -integratie kunnen zij er voor zorgen dat in sectoren die van belang zijn, zoals politie, gezondheidszorg en onderwijs, de nodige aandacht aan het onderwerp wordt besteed. Verder hebben zij een belangrijke voorlichtende functie voor het publiek.

Als intermediairs voor zowel campagnes als om instanties tot activiteit te bewegen, gelden opnieuw verkeersveiligheidsvoorlichtingsinstanties.

*Maatregel 20:* Instanties die voorlichting over verkeersveiligheid organiseren, moeten benaderd worden voor een blijvende inspanning, die zich over zoveel mogelijk instanties en media moet uitspreiden.

### 6.3. Hardnekkig verzet

Voor probleemgroepen lijkt het opvoeren van externe en sociale druk nodig, er van uitgaande dat het gedrag wordt ingegeven door onverschilligheid of door het zich afsluiten van informatie.

Aan te bevelen is eerst beter uit te zoeken wie tot deze groep behoren en vervolgens wat de achtergronden van het gedrag zijn. Dat onderzoek zal op nationaal niveau moeten plaatsvinden. Wellicht dienen daarbij zich mogelijkheden aan om met een interactieve benadering door weerstanden te prikken. Voorlopig kan geen aparte maatregel worden genoemd.

### 6.4. Positievare profilering

Wellicht zijn er mogelijkheden om het gebruik van gordels positiever te profileren. Dit is van belang voor alle gebruikers en alle probleemgroepen onder hen. Het maakt de afhankelijkheid minder van maatregelen om de maatschappelijke en sociale druk op te voeren.

*Maatregel 21:* De technische en marketingmogelijkheden worden onderzocht van gordeluitvoeringen die aantrekkelijk zijn.

Doel is om een campagne te kunnen voeren waarin gordels onderdeel worden van de rijstijl.

Dit is een maatregel die op nationaal niveau uitgevoerd zal moeten worden.

Intermediairs zijn de autoindustrie en de handel in auto's en onderdelen.

*Maatregel 22:* De autoindustrie moet benaderd worden om beveiligingsmiddelen positiever te profileren.

Doel is dat de autoindustrie van beveiligingsmiddelen een zo aantrekkelijk mogelijk produkt maakt, wellicht met een eigen stilering. Met name beveiligingsmiddelen op de achterbank moeten nog sterk verbeterd kunnen worden qua installerings- en gebruikscomfort.

Deze maatregel zal voornamelijk van de nationale overheid moeten komen.

Gedetailleerde consumenteninformatie over beveiligingsmiddelen zal moeten komen van autoverkoopers en de handel in accessoires. De handelaren zullen zelf voldoende het nut moeten inzien en er verkoopargumenten aan moeten kunnen ontleen. Hierop moeten zij benaderd worden.

*Maatregel 23:* De autoverkoop en handel in onderdelen moeten benaderd worden om goede consumenteninformatie te geven.

Doel is om beveiligingsmiddelen een belangrijker plaats te geven bij de verkoop van een auto, de reclame ervoor te vergroten en de consumentenvoorlichting uit te breiden.

Dit lijkt een goede maatregel voor een regionaal proefproject. Het kan reeds beginnen voorafgaande aan nieuwe produkten, er van uitgaande dat ook nu al een marketingbeleid is te voeren.

Beveiligingsmiddelen als autogordels en kinderzitjes hebben pas volledig effect als ze goed worden gebruikt. Bij verkeerd gebruik kan het effect zelfs tot nul worden gereduceerd. Bij kinderzitjes is sprake van verkeerd gebruik als het zitje niet goed aan de auto is bevestigd en/of het kind niet goed in het zitje is vastgezet. Verkeerd gebruik wordt ook in de hand gewerkt door voertuigtechnische oorzaken. Zo kunnen ankerpunten van gordels te ver naar voren zitten zodat bijvoorbeeld een kinderzitje niet klem tegen de rugleuning kan worden getrokken. Aangezien sommige typen kinderzitjes problemen geven om deze correct op de achterbank vast te zetten, is aan te geven waarop bij aanschaf van een kinderzitje gelet moet worden.

Voor gespecificeerde informatie wordt verwezen naar Bijlagen 1 en 2.

## 6.5. Schematisch overzicht van maatregelen

In het volgende overzicht zijn alle maatregelen gericht op de doelgroepen aangegeven. Daarnaast staat vermeld welke intermediairen bij de maatregelen betrokken moeten worden en welke voorwaarschepende activiteiten nodig zijn.

DOELGEDRAG/GROEP	MAATREGEL	INTERMED.	DOELSTEL.> DOELGROEP	DOELSTEL.> INTERMED.	BIJZ HEDEN
<b>I. TE VORMEN GEDRAG</b>					
Kinderen	Voorlichting	Media Ouders Gezondhz Verkv.voorl.	Instructie & Normer.	Motivatie & Facilit. & Consum.v.	Media: landelijk
	Onderwijs	Leerkrachten	Instructie & Normer. & Attit.v. & Inzicht	Motivatie & Facilit.	Progr.: landelijk
Jonge automobilisten	Rijinstructie Nascholing	Rijschol. & CBR & Inzicht	Instructie & Normer.	Motivatie & Gewoontev.	Region. proefproj.
	Voorlichting	Verkv.v.	Bevestiging		

**II. STRUCTUREEL SELECTIEF GEDRAG**

Politietoezicht Voorl.pol.toez. VI.schadeuitk. VI.bedr.leven	Politie Verkv.v. Verz.mij Bedrijven	Externe druk Subj.pakk. Externe druk Externe druk	Motivatie  Motivatie Motivatie & Facilit.	Region. proefproj.
Belonen	Verkv.v.	Externe druk		Region. proefproj.
VI. nut & gebruik VI. soc.norm Beleidsontw. Beleidsontw.	Verkv.v. Verkv.v. Gem/Prov. Verkv.v.	Instructie & Attit.v. Soc. druk Externe druk Externe druk	Katalysator Katalysator	Deels landelijk

**III. HARDNEKKIG VERZET**

Idem aan II maar met aanscherpen externe en sociale druk.

**IV. POSITIEVE PROFILERING**

Prod.ontw. Marketing	Ontwerpers Handel	Aantrekk.l. Aantrekk.l.	Motivatie Motivatie	Landelijk Region. proefproj.
-------------------------	----------------------	----------------------------	------------------------	---------------------------------

## 7. CONCLUSIES

Op basis van achtergronden van de problematiek en de betrokkenheid van de weggebruikers bij de problematiek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Er is een kleine groep autoinzittenden op de voorbank die moeilijk te bewegen is om gordels te gebruiken en een grotere groep, ongeveer één-derde van alle inzittenden op de voorbank, die de gordel soms wel en soms niet gebruikt, zonder daar verder veel over na te (willen) denken. Het beleid kan zich wat de voorbank betreft beter eerst op deze laatste groep richten dan op de kleine groep die zich hardnekkig verzet.
- Voortdurend komen er nieuwe autobestuurders bij, die relatief gemakkelijk te beïnvloeden zijn in de rijopleiding. Die gelegenheid moet ten volle worden benut.
- Het gebruik op de achterbank is een probleem dat sterker onderhevig lijkt aan veranderingen dan de problemen inzake gebruik op de voorbank. De wetgeving is nog vrij nieuw en er komen steeds nieuwe groepen bij die er voor het eerst mee worden geconfronteerd, wanneer ze in een auto terecht komen waarvan het bouwjaar niet voor 1990 ligt. Er vindt nog een worsteling plaats met allerlei (ergonomische) problemen.

Ook hier moeten gewoonten doorbroken worden en verder is het verzet vanwege twijfels over het nut, groter dan op de voorbank.

De noodzaak om gebruikers van goede consumenteninformatie te voorzien is hier groter. Door met deze informatie een handreiking te doen, kan voorlichting over het nut positiever worden ontvangen. Hieraan kunnen consequenties voor gebruik op de voorbank worden gekoppeld.

- Kinderen vormen met de nieuwe wetgeving een belangrijker doelgroep voor het gebruik van beveiligingsmiddelen. Zij moeten ook zelf worden benaderd en kunnen op hun beurt sociale invloed op hun ouders uitoefenen.
- Het gebruik van beveiligingsmiddelen blijkt ook internationaal sterk afhankelijk van wetgeving en daarmee van politietoezicht te zijn geweest. De eigen interesse is te weinig. Alternatieven voor politietoezicht zijn beloningsacties - voorzover het verzet niet hardnekkig is - en een positieve profilering van de middelen via een marketingbeleid. Wanneer de aantrekkelijkheid van de middelen kan worden verhoogd zal dit een belangrijke aanvulling zijn op het normerende beleid.

Met de bovenstaande punten kan het beleid meer doen dan de weggebruikers wijzen op hun verplichtingen. Problemen die zich bij het gebruik voordoen moeten serieus worden genomen en het gewenste gedrag moet zo aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt. Er moet gezocht worden naar de gevoelige snaar die bestaand gedrag en bestaande opvattingen aan het wankelen kan brengen. Daarbij moet nadrukkelijk een grotere sociale omgeving worden betrokken dan alleen de overheid.

Op dit moment zijn de maatregelen die zich aandienen reeds voldoende te specificeren, zodat niet volstaan hoeft te worden met algemene voorlichtende slogans en incidentele politiecampagnes. Er kan meer gedaan worden dan het uitdelen van speldeprikken. Maar een dergelijk beleid kan nieuwe impulsen op basis van analyses goed gebruiken. Het is nodig beter te weten bij wie zich bepaalde problemen voordoen, wat de belemmeringen zijn voor het gewenste gedrag, wat kan overtuigen. Het noodzakelijke onderzoek zal van nationaal betekenis zijn. In combinatie met regionale praktijkexperimenten kunnen ook diverse analyses plaatsvinden die de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding beter specificeren. Voor dergelijke experimenten zijn diverse voorstellen gedaan.



Het belang van regionale projecten is dat de regio in een aantal opzichten beter in staat is om beleid te ontwikkelen dan de nationale overheid. Zij kan de weggebruikers directer aanspreken, zij kan beter onderscheiden naar de invloedsomgeving, zij kan gemakkelijker contacten opbouwen, zij kan beter maatregelen uittesten, zij is in het algemeen flexibeler en zij is beter in staat slagvaardig op te treden. Ook de benadering van intermediairs is in de regio meestal gemakkelijker dan landelijk.

De fasering van maatregelen moet aan de hand van beleidsmogelijkheden nader worden vastgesteld. Nadat een keuze is gemaakt voor een strategie en doelgroepen en doelen zijn vastgesteld, moet een plan van uitvoering worden gemaakt. Het is belangrijk om alleen maar haalbare stappen te doen en telkens te evalueren wat daarmee is bereikt en waarom, of wat er niet is bereikt en waarom niet, en wat daar uit geleerd kan worden. De specificatie van een volgende stap en zo nodig aanpassing van vervolgplannen omdat omstandigheden zijn veranderd, volgen uit dergelijke evaluaties.

Belangrijke onderdelen van het uitvoeringsplan kunnen de marketinginstrumenten zijn: produkt, prijs, plaats en promotie.

Onder het produkt kan worden verstaan 'veiligheid', hetgeen verder gespecificeerd kan worden naar vermindering van angst en bezorgdheid, in elk geval dezelfde argumenten die bijvoorbeeld worden gebruikt om een passief veilige auto te kopen. Verder kan onder het produkt de uitvoering van gordels, helmen, zitjes e.d. worden verstaan, aangepast aan wensen en voorkeuren. Het produkt moet geprofileerd worden.

Onder de prijs kan worden verstaan, de aanschafkosten die wat betreft zitjes voelbaar zijn, het installatie- en eventueel overzetten-gemak, het discomfort om vast te zitten of gordels om te doen. De prijs moet zo laag mogelijk worden gehouden.

De plaats moet functioneel worden bepaald: waar wordt de doelgroep het beste bereikt. Informatie kan beschikbaar zijn op de weg, bij de autohandelaar, de gezondheidsinstantie, etc., politie-optreden kan geconcentreerd zijn binnen of buiten de bebouwde kom, onderwijs en instructie vindt vooral plaats op (rij)scholen, maar er zijn wellicht meer gelegenheden te vinden.

De promotie wordt op basis van het produkt, de prijs en de plaats vastgesteld. Op zichzelf zijn daarbij ook belangrijke afwegingen te maken. Visualisering is instructief en aantrekkelijk. Wanneer de betrokkenheid groot is, bijvoorbeeld bij de aanschaf van een nieuwe auto of vanwege de aandacht die men voor beveiligingsmiddelen heeft, moet er een mogelijkheid zijn zich in informatie te verdiepen en die informatie na te kunnen lezen.

Evaluatie geeft de mogelijkheid om de behoeften en het perspectief van de doelgroep voortdurend voor ogen te houden. Ze levert bovendien de munitie om weggebruikers te informeren over de resultaten van het beleid. Positieve veranderingen, vooral wanneer die ook in ongevallencijfers tot uitdrukking komen, vormen een beloning voor gedragsaanpassing. Bovendien versterken ze sociale normen. Terugkoppeling van de effecten van maatregelen is een gepast en nuttig onderdeel van het opbouwen van een goede relatie met weggebruikers. Ze versterkt het draagvlak voor beleid.

## LITERATUUR

- Antonides, G. & Raaij, W.F. van (1991). Sociale marketing en verkeersveiligheid. Vakgroep Economische Sociologie en Psychologie, Erasmus Universiteit, Rotterdam.
- Kotler, P. & Roberto, E.L. (1989). Social marketing; Strategies for changing public behavior. New York.
- Lastovicka, J.L.; Murry, J.P.; Joachimsthaler, E.A.; Bhalla, G. & Scheurich, J. (1987). A lifestyle typology to model young male drinking and driving. *Consumer Research* 14 (1987) September.
- Mäkinen, T.; Wittink, R.D. & Hagenzieker, M.P. (1991). The use of seat belts and contributing factors; An international comparison. R-91-30. SWOV, Leidschendam.
- Noordzij, P.C. (1987). Verkeerswetgeving, -gedrag en -veiligheid. Werkgroep Veiligheid R/87-12. Rijksuniversiteit Leiden.
- Petty, R.E.; Cacioppo, J.T. & Kasmer, J.A. (1988); The role of affect in the elaboration likelihood model of persuasion. In: Donohew, L.; Sypher, H.E. & Tory Higgins, E. (Eds). *Communication, social cognition and affect*. Hillsdale.
- Plaizier, P.C. (1987). Factoren die van invloed zijn op autogordelgebruik; Een systematisch literatuuroverzicht. Werkgroep Veiligheid R/87-14. Rijksuniversiteit Leiden.
- Rooijers, A.J. & Steg, E.M. (1991). De rol van gewoonte(-gedrag) bij vervoermiddelkeuze. VK 91-07. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen, Haren.
- Schultze, H. (1990). Lifestyle, leisurestyle and traffic behavior of young drivers. In: Proc. Congress on Road Safety and Traffic Environment in Europe, Gothenburg, 1990.
- 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. In: *J. Appl. Psychol.* 20 (1990) 19: 1541-1557.
- Twisk, D.A.M. (1990). Analyse van de verkeersveiligheid van jonge, onervaren automobilisten en de invoering van een voorlopig rijbewijs; Een literatuurstudie. R-90-44. SWOV, Leidschendam.
- Veling, I.H. et al. (1992). Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid. TT-92-2. Traffic Test, Veenendaal.
- Wittink, R.D. (1991). Probleembeschrijving autogordels, Consult voor de Regionale Directie Rijkswaterstaat Gelderland. R-91-41. SWOV, Leidschendam.
- Wittink, R.D. (1992a). Evaluatie van het nieuwe RVV door weggebruikers; Een samenvattend verslag van de nameting. R-92-42. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1992b). Enquête onder rijbewijshouders; De Nederlandse bijdrage van een internationale vergelijkende studie. R-92-7. SWOV, Leidschendam.

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



## BIJLAGE 1. INDELING KINDERZITJES

In Nederland zijn vier typen zitjes in gebruik die in drie hoofdklassen kunnen worden ingedeeld:

- zitjes voor baby's (tot ca. 9 maanden)
- zitjes voor kleine kinderen die in een stoeltje kunnen zitten (van ca. 9 maanden tot ca. 3 jaar)
- zitjes voor oudere kinderen die zonder stoeltje kunnen zitten (tot ca. 10 jaar).

### *Zitjes voor baby's (Groep 0)*

#### Gebruikers:

Baby's tot ca. 9 maanden en een gewicht tot 10 kg (zie Afbeelding 1).

#### Hoofdkenmerk:

Het zitje (een soort kuipje) wordt achterwaarts in de auto geplaatst. Bij een frontale aanrijding wordt de baby en met name het hoofd van de baby hierdoor op een veilige wijze opgevangen.

#### Kenmerken met betrekking tot bevestigingen:

Het zitje wordt als volgt met behulp van autogordel geplaatst. Het heupdeel houdt voorzijde van het zitje op zijn plaats; vaak loopt het heupdeel hierbij over de armleuning van het zitje; het heupdeel dient door geleiders te lopen. Het schouderdeel houdt achterzijde (rugleuning) van het zitje op zijn plaats en wordt aan de achterzijde dubbel geborgd om wegglijden te voorkomen. Het kind wordt met aan het zitje bevestigde gordeltje vastgezet. In de meeste gevallen betreft het hier een deltagordeltje, dat uit twee schouderbandjes en een kruisbandje bestaat. Bij combi-systemen (zitjes die ook voorwaarts mogen worden geplaatst) wordt een harnasgordeltje gebruikt. Dit heeft een heupbandje dat uit twee delen bestaat en twee schouderbandjes (soms is ook nog een kruisbandje aanwezig). Een deltagordeltje mag alleen bij achterwaartse zitjes worden gebruikt.

### *Zitjes voor kleine kinderen die in een stoeltje kunnen zitten (Groep I)*

#### Gebruikers:

Kinderen vanaf ca. 9 maanden tot ca. 3 jaar en een gewicht van 9 tot 18 kg (zie Afbeelding 2 en 3).

#### Hoofdkenmerken:

Het zitje dient voorwaarts in de auto te worden gemonteerd. Er zijn twee groepen:

- zitjes van hard plastic met harnasgordeltjes; de zitjes zijn in 'slaapstand' te zetten;
- zitjes van piepschuim met een tafeltje, geen kindergordeltjes; bij deze zitjes ontbreekt de slaapstand

#### Kenmerken met betrekking tot bevestigingen:

Zitjes van hard plastic met harnasgordeltjes (Afbeelding 2) worden met behulp van een standaard autogordel of met een aparte carrossiergordel bevestigd; het kind wordt bevestigd met een harnasgordeltje.

Bij zitjes van piepschuim met tafeltje, zonder kindergordeltjes (Afbeelding 3) worden zitje en kind in één keer met een autogordel vastgezet. Het kind zit hierbij achter een tafeltje van piepschuim.

*Zitjes voor oudere kinderen die zonder stoeltje kunnen zitten (Groep II en III)*

**Gebruikers:**

Kinderen van ca. 3 jaar tot ca. 6 jaar, resp. ca. 6 jaar tot ca. 10 jaar en een gewicht van 15 tot 25 kg (Groep II), resp. 22 tot 36 kg (Groep III); Afbeeldingen 4A en B.

**Hoofdkenmerk:**

Het zitje bestaat uit een zitkussen (een bekleed blok, een zgn. booster seat) waarop het kind zit achter een standaard driepuntsautogordel. Doel van het kussen: kind zit hoger waardoor het heupdeel beter over de bovenbenen loopt en het schouderdeel beter over de schouder; verder kan het kind beter naar buiten kijken.

**Kenmerken met betrekking tot bevestigingen:**

Zitje én kind worden in één keer met een autogordel vastgezet.

## BIJLAGE 2. INFORMATIE OVER EEN GOED GEBRUIK VAN BEVEILIGINGS- MIDDELEN

### **Autogordels voor volwassenen**

Voor de bevordering van het goede gebruik van autogordels op de voor- en achterzitplaatsen dient enerzijds aandacht aan de loop van de gordel op het lichaam besteed te worden en anderzijds aan het strak dragen van de gordel.

#### *Loop van de gordel*

De heupgordel of het heupgedeelte van een driepuntsgordel dient over de bovenbenen/heup te lopen en mag zeker niet te hoog zitten. Dit laatste heeft twee nadelen: de gordel kan bij een aanrijding in de buik penetreren of de inzittende kan onder de gordel doorschieten (submarining-effect).

Het schouderdeel mag nooit achter de inzittende of achter de rugleuning lopen. In de eerste plaats wordt het bovenlichaam bij een aanrijding niet tegengehouden waardoor vooral het hoofd bijzonder kwetsbaar wordt. In de tweede plaats wordt te veel speling in het gordelsysteem geïntroduceerd. Tevens zit de inzittende tussen het heup- en schouderdeel opgesloten, waardoor in een noodsituatie een snelle ontsnapping bemoeilijkt wordt. Het schouderdeel mag ook nooit onder de oksel lopen. Ook dan wordt teveel speling geïntroduceerd en tevens wordt het bovenlichaam onvoldoende en anatomisch gezien op een verkeerde wijze tegengehouden.

Het schouderdeel moet midden over de schouder lopen. Het mag zeker niet te dicht langs de hals lopen, maar ook niet te ver naar buiten. In het laatste geval draait de inzittende bij een ongeval uit het schouderdeel.

Een nuttig instrument voor een goede loop van het schouderdeel is de hoogteversteller. Deze zit al in vrij veel auto's in de midden- en achterstijl. Door het in hoogte verstellen van het schouderdeel kan het aanligpunt van het schouderdeel op de schouder (in de breedte) worden ingesteld. Bij kleine personen moet het schouderdeel met de hoogteversteller lager worden ingesteld, anders loopt de gordel te dicht langs de hals. Bij lange personen moet de versteller in de hoogste stand worden gezet om te voorkomen dat de gordel van de schouder afglijdt. Veel bestuurders en passagiers kennen de functie van de hoogteversteller niet; meer informatie hierover kan het beter gebruik van de gordel bevorderen.

Tevens mag een gordel niet gedraaid op het lichaam gedragen worden. Bij een aanrijding neemt hierdoor het 'dragend' oppervlak van de gordel sterk af.

#### *Speling in de gordel*

Moderne auto's hebben ingebouwde kreukelzones aan de voorzijde. Bij een frontale aanrijding wordt de auto hierdoor 'soepeler' afgeremd in vergelijking met een stijf front. Als nu een autogordel strak tegen het lichaam van de voertuiginzittende zit, profiteert zij of hij tijdens de aanrijding van de geleidelijke snelheidsreductie van auto. Zit de gordel te los, dan vliegt de inzittende met de oorspronkelijk botssnelheid tegen de gordel met alle kans op ernstig letsel. Bij een te grote speling in het heupgedeelte bestaat tevens de kans op het onder de gordel doorschieten.

Door de rolautomaten waarmee de meeste gordels zijn uitgerust, zit het schouderdeel veelal strak. Dit hoeft niet te betekenen dat ook het heupdeel strak zit. Nadat de sluiting is vastgezet, moet het heupgedeelte nog afzonderlijk strak worden getrokken. Ook als dikke kleding wordt gedragen (denk aan een ski-jacks).

*Vrije ruimte.* Het schouderdeel van de driepuntsgordel met een automaat ligt normaal gesproken goed tegen de schouder aan. In twee omstandigheden is dit niet het geval: (a) de stoel staat te ver naar achteren, (b) de rugleuning staat te ver achterover waardoor er ruimte ontstaat tussen het schouderdeel en de schouder; dit zal met name bij vierdeursauto's het geval zijn waarbij immers de middenstijl verder naar voren staat dan bij tweedeursauto's.

In beide gevallen ontstaat vrije ruimte tussen het bovenlichaam en de gordel die bij een aanrijding hetzelfde negatieve effect heeft als te veel speling in de gordel.

*Sluiting.* Een sluiting van een autogordel mag niet op de heup zitten, maar moet naast het lichaam lopen. Dit in verband met een verhoging van de kans op letsel. Bij autogordels voorin geeft de sluiting tegenwoordig geen problemen meer daar hij zich tussen de voorstoelen bevindt. Op de achterzitplaatsen daarentegen kan het wel voorkomen dat het vaste gordeleinde, waaraan de sluiting vast zit, te lang is. Hierdoor kan de sluiting op het lichaam komen te zitten, zeker bij kinderen. Hoe bij kinderen dit probleem is op te lossen wordt bij kinderzitjes onder het type 'zitkussens' nader aangegeven.

## **Kinderzitjes**

In Bijlage 1 is een overzicht gegeven van de beschikbare kinderzitjes.

Met het oog op een goed gebruik zijn twee hoofdpunten te onderscheiden:

- het bevestigen van het zitje of kussen aan de auto;
- het vastzetten van het kind in het zitje of op het kussen.

Binnen deze twee onderdelen spelen diverse facetten een rol.

### *Bevestiging van het zitje aan de auto*

Het kinderzitje moet deugdelijk en stevig op zijn plaats worden gehouden.

*Ankerpunten.* De gordels moeten met bouten aan de ankerpunten van de auto zijn bevestigd. Ze mogen nooit 'ergens' aan vastgeknoopt zijn. De gordels dienen te bestaan uit specifiek gordelbandmateriaal.

*Wijze van bevestigen.* De babyzitjes moeten altijd met een standaard driepuntsgordel zijn bevestigd. Bij andere groepen mag ook een heupgordel worden gebruikt. Daarnaast kunnen sommige zitjes van Groep I met een aparte gordel worden vastgezet.

*Loop van de standaard autogordel.* Voor de achterwaarts geplaatste babyzitjes is het van belang dat de voorzijde van het kinderzitje met het heupdeel van de driepuntsgordel goed wordt gelokaliseerd. De achterzijde van het zitje moet met het schouderdeel worden afgesteund. Beide gordel delen moeten via de daarvoor bestemde sleuven worden geleid. Soms ontbreekt een dergelijke geleiding aan de achterzijde van het zitje; in dit geval moet het schouderdeel zo hoog mogelijk achter de rugleuning lopen.

Voor de voorwaarts geplaatste hard plastic zitjes is het van belang dat de achterzijde goed in de hoek tussen rugleuning en zitting wordt gelokaliseerd. Daartoe dient de heup-

of driepuntsgordel strak en op een juiste wijze door het zitje te worden geleid. Bij de zitjes van piepschuim moet de heupgordel goed voor het tafeltje langs worden geleid. Als er een driepuntsgordel beschikbaar is, moet het schouderdeel ook voor het tafeltje langs worden geleid en mag dit deel niet voor het kind langs of achter het zitje langs lopen. Het laatste is van belang in geval in een noodsituatie een snelle redding noodzakelijk is.

De zitkussens zijn voorzien van gordelgeleiders waar het heupdeel van een driepuntsgordel doorheen moet lopen. Het schouderdeel van de driepuntsgordel loopt voor het kind langs. Het schouderdeel mag niet achter het kind langs worden geleid daar dit dan dezelfde problemen als genoemd bij de zitjes van piepschuim vanwege problemen met een snelle redding.

*Positie van de sluiting.* Van belang is dat de sluiting van de autogordel niet op een hoekpunt van het zitje komt te liggen. Is dit namelijk het geval, dan wordt de sluiting bij een aanrijding op buiging belast waardoor deze kan openspringen.

*Speling.* Het kinderzitje moet strak bevestigd worden. Er kunnen zich problemen voordoen als de buitenste ankerpunten van de autogordel (raamzijde van de auto), te ver naar voren zitten. Ondanks een strak getrokken gordel, blijft er speling in zijdelingse richting (zie verder de paragraaf 'Waarop letten bij de aanschaf').

#### *Plaatsing van het kind in het zitje*

Het kind moet op een deugdelijke wijze met een delta of harnasgordeltje of een autogordel worden beveiligd.

#### *Delta- en harnasgordeltjes*

*Sluiting.* Alle delen van het gordeltje moeten in de sluiting gestoken zijn. Bij het delta-gordeltje zijn dit drie delen (twee schouderdelen en een kruisbandje) en bij het harnasgordeltje vier (soms vijf als er een kruisbandje is).

*Schouderbandjes.* Er is te veel speling als de schouderbandjes over de schouder kunnen glijden. De hoogtepositie van de schouderbandjes die door de rugleuning steken, moet goed zijn. De meeste zitjes hebben meerdere gleuven in de rugleuning. Naarmate het kind langer is, dient een hogere gleuf genomen te worden. Het beste is als het deel van het schouderbandje dat van de gleuf naar de schouder loopt, haaks ten opzichte van de rugleuning staat. Dit geeft de minste speling. Ongelukkigerwijs moet bij sommige typen zitjes bij het verstellen de bandjes uit de gesp gehaald worden. Zorgvuldigheid bij het opnieuw invlechten is dan geboden.

De schouderbandjes mogen niet te dicht langs de hals lopen.

Tevens mogen de verstelgespen van de schouderbandjes niet te hoog zitten. Naast dat dit de blessurekans vergroot, zou het kind het als oncomfortabel kunnen beschouwen, hetgeen kan leiden tot een minder gebruik van het kinderzitje.

*Heupbandjes.* De heupbandjes en de sluiting van harnasgordeltjes moeten over de heupen van het kind lopen; het heupbandje moet voldoende strak zitten. Bij een te grote speling bestaat de kans dat het kind bij een aanrijding onder de gordel doorschiet.

Bij het deltagordeltje is het bij het afstellen van belang dat het kruisbandje min of meer haaks ten opzichte van het zitje staat.



#### *Autogordels in gebruik bij kinderzitjes*

Bij de piepschuimzitjes met een tafeltje en de zitkussens zit het kind achter een heup- of driepuntsgordel.

*Speling van het tafeltje.* Het tafeltje dat voor het kind langs loopt, mag geen speling ten opzichte van het kind of het zitje vertonen. Is de speling te groot, dan bestaat de kans dat het kind bij een aanrijding onder het tafeltje doorschiet. Ook zou het kind uit het zitje kunnen klimmen.

*Speling van de heup- en/of schoudergordel.* Bij de zitkussens loopt de heup- en/of schoudergordel direct over het kind. De speling moet gering zijn. Naast dat bij een te slappe heupgordel de kans bestaat dat het kind bij een aanrijding onder de gordel doorschiet, geeft een te grote speling van het schouderdeel een extra grote borstvertraging. Verder is van belang dat in het geval van een driepuntsgordel het schouderdeel niet te dicht langs de hals loopt.

#### *Waarop letten bij de aanschaf van een kinderzitje*

Alle babyzitjes en zitjes van piepschuim zijn in het algemeen goed in een personenauto te bevestigen, zowel voor- als achterin.

Problematischer zijn de zitjes van hard plastic voor kinderen in de leeftijdsgroep van ca. 9 maanden tot ca. 3 jaar. Deze moeten voor aanschaf altijd eerst in de auto worden gepast. Hierbij moet erop worden gelet dat het zitje voldoende stevig zit als de gordel goed strak is getrokken. Het stevig vastzitten van het zitje kan worden gecontroleerd door het zowel in voor- als zijwaartse richting te bewegen. Ook moet gekeken worden of de sluiting van de autogordel niet op het frame komt te zitten; dit om te voorkomen dat bij een aanrijding de sluiting op buiging wordt belast waardoor de kans groot is dat de sluiting openspringt.

Mocht dit type zitje niet goed te bevestigen zijn, wordt geadviseerd een zitje van piepschuim met tafeltje aan te schaffen. Deze typen zitjes hebben het voordeel dat de autogordel niet achter, maar voor het zitje komt te lopen, waardoor de plaats van de sluiting en de ver naar voren geplaatste ankerpunten minder kritisch zijn.

De zitkussens geven in het algemeen geen problemen bij bevestiging.





Afbeelding 1. Zitje voor babies op voorstoel.



Afbeelding 2. Zitje van hard plastic met harnasgordel.





Afbeelding 3. Zitje van piepschuim met piepschuim blok (of opvangtafeltje).



Afbeelding 4A en 4B. Zitkussens voor oudere kinderen die zonder stoeltje kunnen zitten.

