

# **Gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's**

Onderzoek 2004

2<sup>e</sup> druk: augustus 2005



# **Gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's**

Onderzoek 2004

2<sup>e</sup> druk: augustus 2005



---

## Summary

.....

The last decade the use of the seat belt is measured frequently. In March and June 2004 the AVV Transport Research Centre (AVV) conducted a new survey. Special attention is given to the use of children restraint systems. Also a questionnaire was distributed to gather information about for instance ABS, airbags and education.

From 2003 the Ministry of Transport, Water Management and Public Works set up a campaign for safer driving (MPCV). Besides seat belt use the main topics are drink driving, keeping a safe distance and bicycle lighting.

The main result of the study is the continuing increase of the use of the seat belt from 86 % in October 2002 to 89 % in the spring of 2004. This concerns drivers of passenger cars or vans. The increase is less than in the previous period of two years.

The development of the use of seat belts in vans is the most positive: from 68 to 77 %.

At the rear seats the use is less, but the difference with the use on the front seats is decreased again. The use at the rear seats has increased from 52 to 69 %. Between children (until 12 years old) the greatest change has occur in the age group from 8 years old, an increase from 61 to 70 %. Children in that age group are expected to show the most interest in the gadget "Goochem", the armadillo concept.

The position of the head rest shows a comparable development: an increase of only 43 to 46 % at the driver seat and 50 to 55 % at the other seats.

The most remarkable finding of the questionnaire is in 2004 that the new slogan of the campaign (translated into: "Seat belts on, the way to get home safely") is very well known. It is mentioned by almost 80 % of the respondents.

The results of the study lead to the following policy recommendations:

- Passengers in the rear seats need (still) special attention by education, now specially the group children from 4 to 8 years old. This group can also be reached by directing to the drivers and front seat passengers, in most of the cases the parents.
- Additional information is needed about the proper use of child restraint systems.
- Vans need special attention at police controls and/or by education.

### Summary 4

#### 1. **Het onderzoek 6**

- 1.1 Inleiding 6
- 1.2 Achtergronden 7
- 1.3 Regelgeving 8
- 1.4 Dataverzameling 8

#### 2. **Resultaten 9**

- 2.1 Algemene uitkomsten van de waarnemingen 9
- 2.2 Ontwikkeling gordelgebruik naar diverse karakteristieken 13
  - 2.2.1. Ontwikkeling naar wegtype 13
  - 2.2.2. Gordelgebruik naar politieregio 14
  - 2.2.3. Uitkomsten van de enquête 15

#### 3. **Totaalbeeld 17**

#### 4. **Aanbevelingen 18**

---

# 1. Het onderzoek

---

## 1.1 Inleiding

Voor u ligt het hoofdlijnenrapport over het onderzoek “*Gebruik van beveiligingsmiddelen in auto’s, 2004*”. In dit onderzoek is onder meer het gebruik van de gordel en van kinderbeveiligingsmiddelen (babyzitje, kinderzitje of zittingverhoger in combinatie met de gordel) gemeten. Onderdeel van dit onderzoek is een enquête, waaruit onder andere informatie over ABS, airbags, voorlichting (bekendheid) en (gerapporteerd) gedrag is verkregen.

De resultaten van deze enquête kunnen worden beschouwd als een voorloper op een grootschaliger onderzoek, dat jaarlijks wordt uitgevoerd door de Rijksvoorlichtingsdienst. De meting wordt uitgevoerd in het kader van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid 2003-2007 (MPCV). Deze campagnes van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben als overkoepelende slogan “Daar kun je mee thuis komen”. Naast het gebruik van gordels en kinderzitjes wordt binnen het MPCV ook gerapporteerd over de overige kernthema’s van het MPCV: alcoholgebruik, afstand houden en fietsverlichting.

De resultaten van dit onderzoek vormen de basis van het onderdeel over beveiligingsmiddelen in het overkoepelende rapport over het MPCV, dat in het laatste kwartaal van 2005 zal verschijnen. In dit overkoepelende rapport worden behalve de resultaten en conclusies van de vier genoemde thema’s, ook resultaten van andere relevante onderzoeken meegenomen. Voor dit onderzoeksjaar geldt dat ook voor de handhavingsinspanning van de politie pas dan worden meegenomen. Er is dan ook tijd om de gegevens van de controle-uren van de politie (handhavingsteams en reguliere politie) aangevuld te krijgen. Voorts zal nog een enkele analyse worden uitgevoerd, met name van het metingdeel in maart ten opzichte van het metingdeel in juni.

---

## 1.2 Achtergronden

Sinds 1991 wordt periodiek het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen in de auto grootschalig gemeten. Dit gebeurde eerst door de SWOV, sinds 2000 voert Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) het onderzoek uit.

Het onderzoek vindt vanaf 1998 om het jaar plaats. Vanaf de meting in 2000 is ook naar de stand en aanwezigheid van hoofdsteunen gekeken. Deze feitelijke gegevens worden verzameld door gebruik te maken van de inkijkmethode (voertuigen die stilstaan bij verkeerslichten waarnemen vanaf de zijkant van de weg). Aanvullende informatie, waaronder over andere soorten beveiligingsmiddelen, is via een enquête verkregen.

In maart en juni 2004 heeft AVV een nieuwe grootschalige meting gedaan. Naast het directoraat-generaal Personenvervoer (DGP) is ook het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) opdrachtgever. Ten behoeve van het MPCV is deze keer gekozen voor het meten in twee perioden in het voorjaar: vlak voor en vlak na de campagne. Het doel van het onderzoek is:

1. Vaststellen van de ontwikkeling van het gebruik van gordels en de diverse kinderzitjes in personen- en bestelauto's;
2. Vaststellen van de ontwikkeling in de hoogteafstelling van de hoofdsteunen;
3. Vaststellen van de effecten van voorlichtingcampagnes en van verhoogde handhaving door verkeershandhavingsteams;
4. Het doen van aanbevelingen op basis van de onderzoeksresultaten.

Vooraf ten aanzien van het derde doel geldt dat pas een compleet beeld ontstaat nadat het overkoepelende rapport zal zijn verschenen.

BVOM heeft om tot een optimale handhavingsinspanning te komen, behoefte aan informatie per politieregio. Daarom wordt sinds 2002 op 84 in plaats van 48 locaties gemeten: 3 à 4 metingen per politieregio in plaats van 4 metingen per provincie.

---

### 1.3 Regelgeving

Ten aanzien van het gebruik van kinderzitjes wordt in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 expliciet voorgeschreven dat kinderen tot 12 jaar voor in de auto een zitje moeten gebruiken. Als voor in geen geschikt zitje is, moeten ze achterin zitten. Vanaf 3 jaar is het gebruik van de gordel verplicht. Wie kleiner is dan 1,50 meter mag de gordel als heupgordel gebruiken. Als gevolg van de nieuwe Europese regels zal per 1 januari 2006 de regelgeving worden aangepast. Kinderen onder de 1,35 meter moeten na die datum gebruik maken van een kinderzitje (verplicht onder de 3 jaar) of zittingverhoger<sup>1</sup>, behalve in incidenteel vervoer zoals taxi's. Een zittingverhoger is bij deze kinderen nodig, omdat anders geen veilig gebruik van de driepuntsgordel mogelijk is en de gordel alleen als heupgordel gebruiken wordt niet (meer) als voldoende veilig alternatief beschouwd.

### 1.4 Dataverzameling

TNS-NIPO heeft gezorgd voor de veldmetingen, de uitvoering van de enquête en de rapportage over beide. Hierbij is gebruik gemaakt van formulieren, die zijn vastgesteld in een begeleidingsgroep, waarin naast AVV en TNS-NIPO, ook BVOM, DGP en de SWOV zijn vertegenwoordigd. Bij de metingen zijn eisen gesteld aan de waarnemingen om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Deze eisen betreffen aantallen en representativiteit. In totaal moest het gaan om minimaal 20.000 inzittenden en verder 100 per meting en 500 per politieregio. Om voldoende verkeer te hebben is overdag gemeten. Voor de enquête gelden minimum aantallen terugontvangen formulieren van 100 per politieregio en 5.000 in totaal.

In bijlagen van het hierin opgenomen hoofdrapport (geschreven door TNS-NIPO) wordt de methode van dataverzameling nader beschreven.

---

<sup>1</sup> Dit betreft een enigszins nieuw hulpmiddel. Om die reden werd daarover in het RVV1990 nog niet apart gesproken.



## 2. Resultaten

### 2.1 Algemene uitkomsten van de waarnemingen

#### 2.1.1 Gordelgebruik

De belangrijkste uitkomst van het onderzoek is dat het dragen van de gordel op de representatieve steekproef van alle Nederlandse wegen<sup>2</sup> in 2004 opnieuw is gestegen. Dit geldt voor zowel bestuurders als passagiers en tevens voor zowel personen- als bestelauto's. In personenauto's wordt meer met de gordel om gereden dan in bestelauto's, maar het verschil is met een derde afgenomen (van 19% naar 13%).

**Tabel 1**

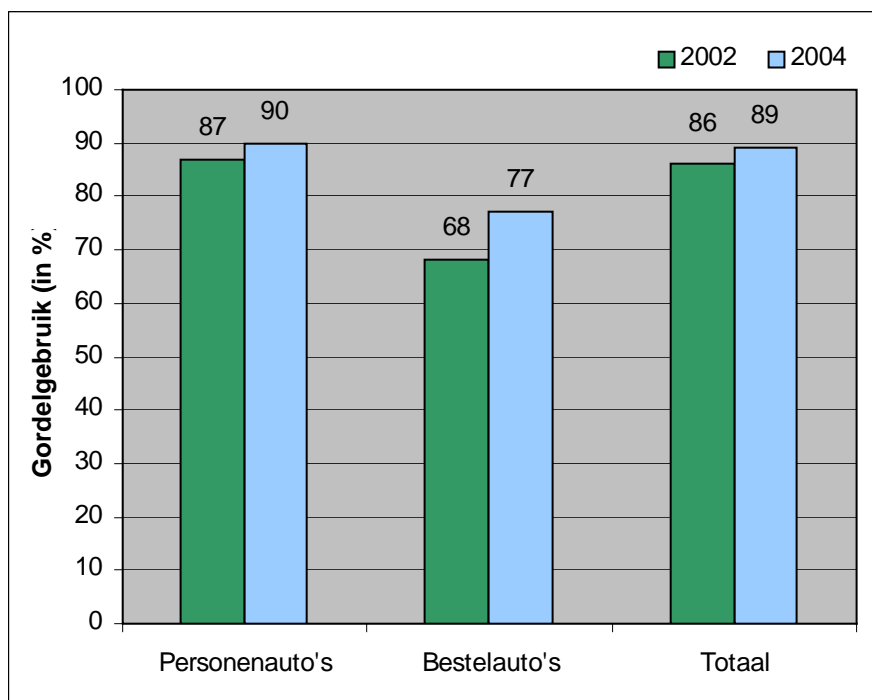
Gordelgebruik onder bestuurders in 2002 en 2004

	2002	2004
Personenauto's	87%	90%
Bestelauto's	68%	77%
<b>Totaal</b>	<b>86%</b>	<b>89%</b>

**Figuur 1**

Gordelgebruik onder bestuurders in 2002 en 2004 (in %)

Bron: TNS-NIPO, 2004



De ontwikkeling onder passagiers is vergelijkbaar met die onder bestuurders. De passagiers die naast de bestuurder van een personenauto zitten, gebruiken de gordel in 2004 in 91% van de gevallen, terwijl dit in 2002 nog 89% was. Voor bestelauto's geldt voor (voor)passagiers 73%, dit was twee jaar geleden 56%.

<sup>2</sup> Ten behoeve van informatie over de autosnelwegen worden de waarnemingen op de afritten verricht.

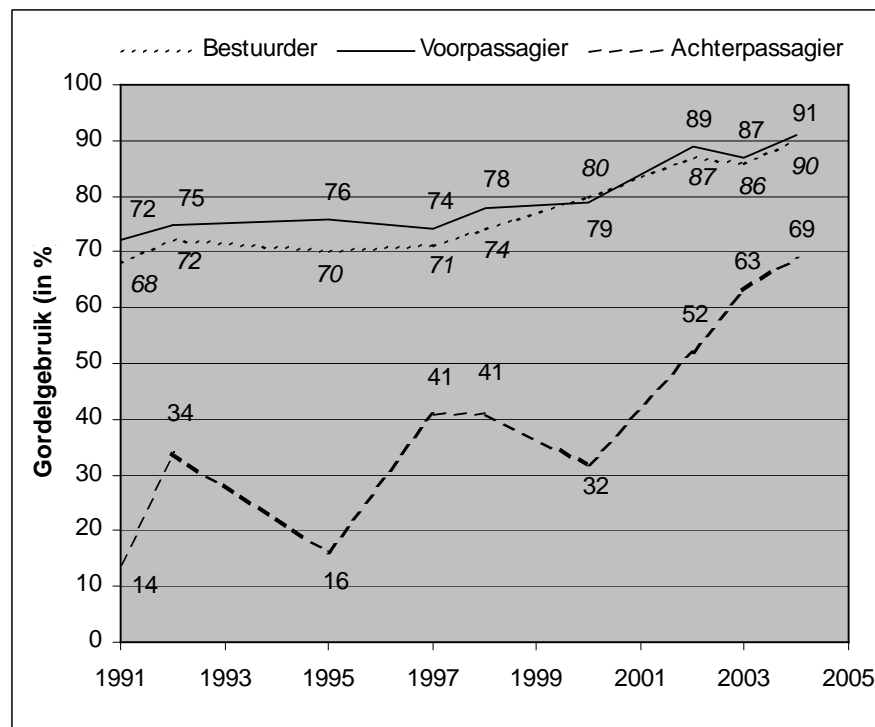
In personenauto's is er ook een stijging ten opzichte van 2003<sup>3</sup> geconstateerd.

**Tabel 2**  
Gordelgebruik van bestuurders en passagiers in 2000 t/m 2004 (in %)

	2000	2002	2003	2004
Bestuurder	80	87	86	90
Voorpassagier	79	89	87	91
Achterpassagier	32	52	63	69

Van de bestuurders droeg 86% toen de gordel en van de voorpassagiers 87%. Achterin wordt (inclusief kinderen) nog altijd minder de gordel gedragen, maar het verschil met de inzittenden voorin is kleiner geworden.

**Figuur 2**  
Gordelgebruik door inzittenden in personenauto's in 1991-2004  
Bron: TNS-NIPO, 2004



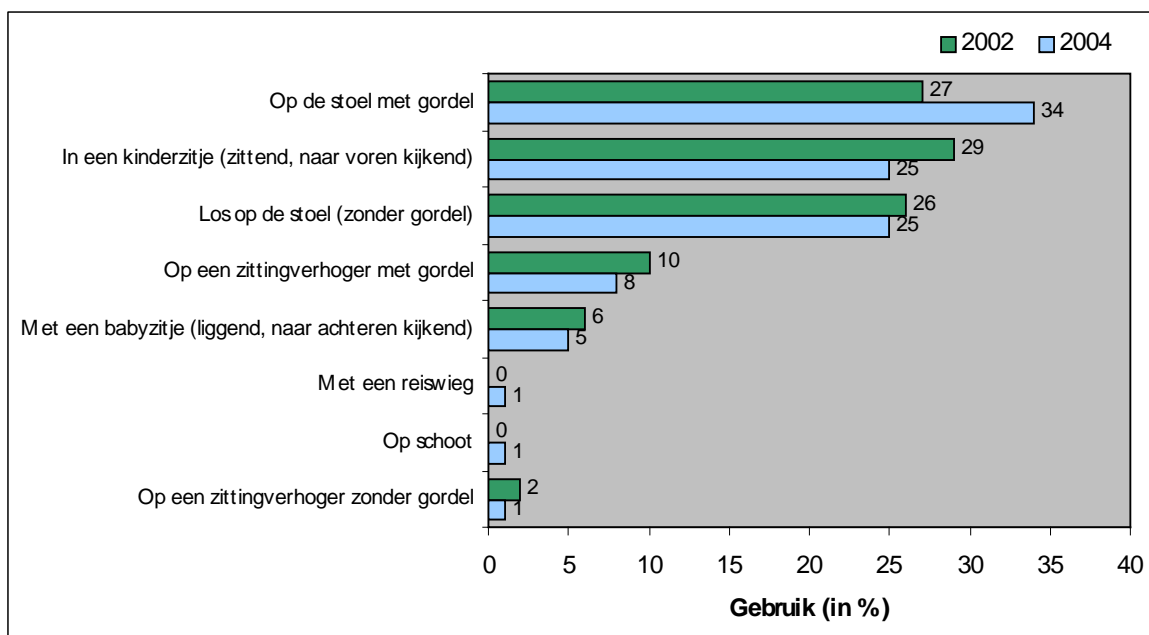
Ook in dit onderzoek zijn duidelijke aanwijzingen voor de voorbeeldfunctie van de bestuurder ten opzichte van de achterpassagier. Als de bestuurder de gordel draagt, heeft bijna driekwart (72%) van de achterpassagiers dit ook. Als de bestuurder zonder gordel rijdt, heeft slechts een kwart van de achterpassagiers de gordel om. De verschuivingen ten opzichte van 2002 hebben te maken met het gestegen gordelgebruik.

<sup>3</sup> De meting van 2003 betrof een tussenmeting, waarbij op minder locaties en in minder politieregio's waarnemingen zijn geweest dan in de metingen van 2000, 2002 en 2004. De resultaten van de meting van 2003 zijn derhalve voor personenauto's gecorrigeerd naar een landelijk cijfer, gebaseerd op de landelijke resultaten van 2002. Om deze reden worden cijfers over 2003 nu pas vermeld. Voorts is daarom een analyse naar significante verschillen tussen 2003 en 2004 niet uitgevoerd.

### 2.1.2 Gebruik van beveiligingsmiddelen door kinderen

Van de achterpassagiers gaat het in ongeveer tweederde van de gevallen om jonge kinderen (tot 12 jaar). Verder betreft nog een zeer klein deel van de voorpassagiers een kind. Als we kijken naar alle waargenomen jonge kinderen, dan blijkt het kinderzitje (zittend, naar voren kijkend) of babyzitje (liggend, naar achteren kijkend) in 2004 niet meer het meest gebruikte beveiligingsmiddel.

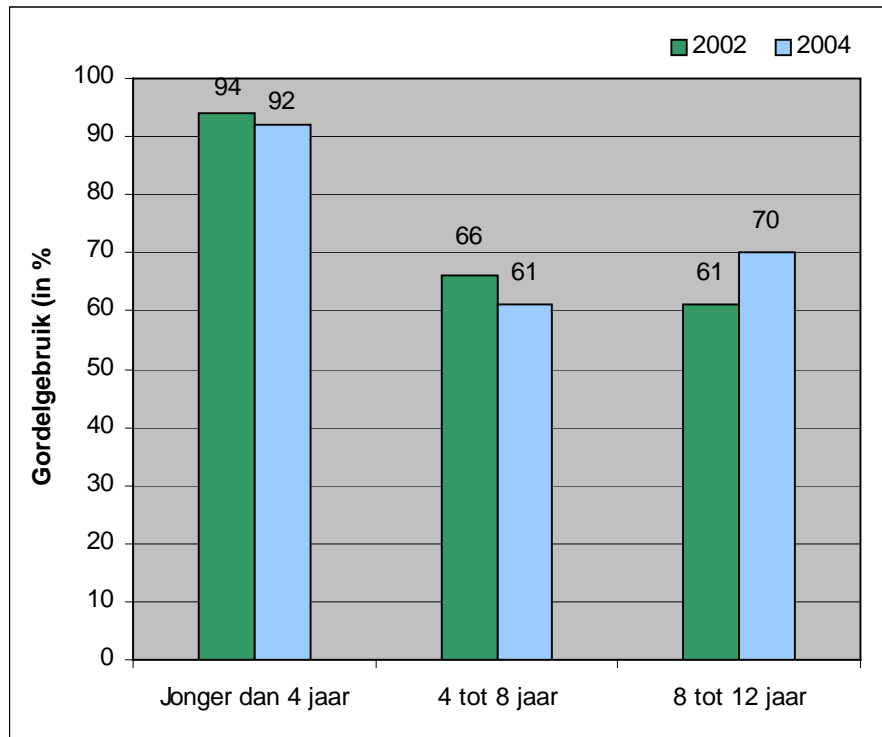
**Figuur 3**  
Percentage gebruik van  
beveiligingsmiddelen door kinderen  
tot 12 jaar  
Bron: TNS-NIPO, 2004



Kinderen tot 4 jaar zitten het meest met de gordel om of in een zitje. Ten opzichte van 2002, is in 2004 vooral het gebruik van een beveiligingsmiddel in de leeftijdsgroep 8 tot 12 jaar gestegen.

Bij 0 tot 4- en 4 tot 8-jarigen is sprake van een daling. Tot 4 jaar gaat het in 2004 om 92%, van 4 tot 8 jaar om 61% en van 8 tot 12 jaar om 70%.

**Figuur 4**  
Percentage kinderen, met beveiligingsmiddel vervoerd, naar leeftijdscategorie



### 2.1.3 Afstelling hoofdsteunen

De stand van de hoofdsteun is van 2002 tot 2004 niet veel verbeterd. Het aandeel van de bestuurders met goed afgestelde hoofdsteun is toegenomen van 43 tot 46%. In 2004 is bij ongeveer 55% van de passagiers de hoofdsteun goed afgesteld (en aanwezig) tegenover ongeveer 50% in 2002.

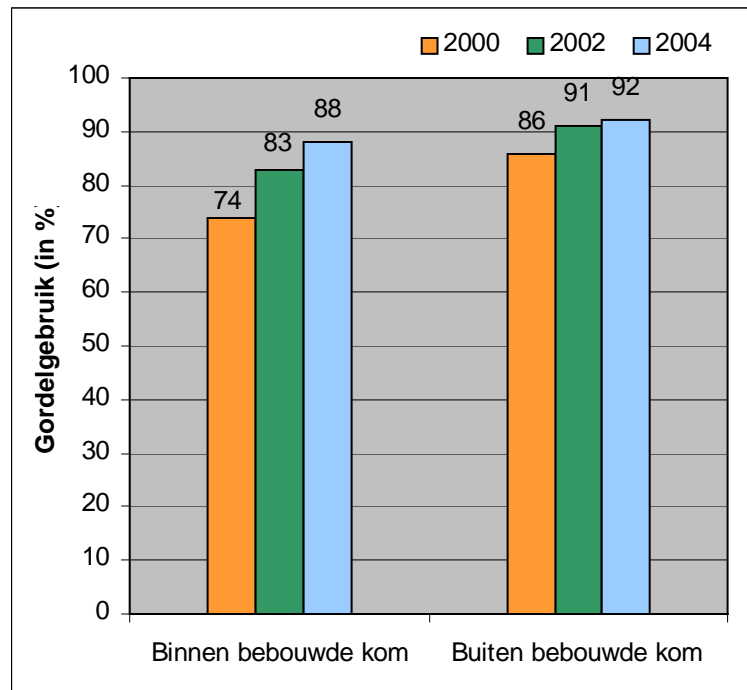
## 2.2 Ontwikkeling gordelgebruik naar diverse karakteristieken

### 2.2.1. Ontwikkeling naar wegtype

De metingen van het gebruik van gordel en kinderbeveiliging verdeeld over locaties binnen de bebouwde kom en locaties erbuiten, staan in figuur 5. In eerdere onderzoeken is namelijk gebleken dat buiten de bebouwde kom vaker de gordel wordt gedragen dan binnen de bebouwde kom. Was dit verschil in 2000 12%, in 2004 is dit nog maar 4%.

Een vergelijkbare ontwikkeling geldt voor voor- en achterpassagiers (zie het hierin opgenomen hoofdrapport).

**Figuur 5**  
Percentage gordelgebruik bestuurder naar gebiedstype (personenauto's)  
Bron: TNS-NIPO, 2004



### 2.2.2. Gordelgebruik naar politieregio

Voor het BVOM is een onderverdeling naar politieregio interessant. In tabel 3 is te zien dat de regio Gooi en Vechtstreek (98%) in 2002 het hoogste aandeel gordelgebruik heeft. Friesland en Drenthe (beide 96%) scoren het hoogst in 2004.

Het laagste aandeel heeft Haaglanden (69%) in 2002 en Rotterdam-Rijnmond (79%) in 2004.

Gooi en Vechtstreek is in 2004 ten opzichte van 2002 de regio met de sterkste daling en Haaglanden heeft (verreweg) de sterkste stijging.

**Tabel 3**

Percentage gordelgebruik bestuurder naar politieregio (personenauto's)

<b>Politieregio</b>	<b>2002</b>	<b>2004</b>
Groningen	94%	94%
Friesland	91%	96%
Drenthe	94%	96%
IJsselland	86%	90%
Twente	96%	95%
Noord Oost Gelderland	84%	86%
Gelderland Midden	83%	89%
Gelderland Zuid	79%	85%
Utrecht	90%	94%
Noord Holland Noord	88%	91%
Zaanstreek-Waterland	84%	94%
Kennemerland	95%	94%
Amsterdam-Amstelland	88%	90%
Gooi Vecht	98%	89%
Haaglanden	69%	88%
Hollands Midden	83%	84%
Rotterdam-Rijnmond	87%	79%
Zuid Holland Zuid	92%	85%
Zeeland	86%	86%
Midden-West Brabant	75%	82%
Brabant Noord	86%	89%
Brabant Zuid Oost	74%	80%
Limburg Noord	94%	93%
Limburg Zuid	94%	95%
Flevoland	91%	90%
<b>Nederland totaal</b>	<b>87%</b>	<b>90%</b>

*Cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde;*

*Onderstreept cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde.*

---

### 2.2.3. Uitkomsten van de enquête

In 2004 sluiten de uitkomsten van de enquête beter aan bij de waarnemingen. Het verschil tussen het geobserveerde gedrag en de zelfrapportage is in 2004 kleiner geworden ten opzichte van 2002<sup>4</sup>. De verdeling over de algemene kenmerken leeftijd, geslacht, kilometers per jaar en bouwjaar auto komt in 2004 goed overeen met die in 2002. De verdeling over die kenmerken was toen vergeleken met die uit andere bronnen, dus ook in 2004 is de steekproef representatief te noemen.

Het aandeel inzittenden (van een personenauto<sup>5</sup>) dat hoogstens 6 maanden geleden informatie over gordelgebruik heeft waargenomen is in 2004 met bijna 10 procentpunten gestegen. "Borden langs de snelweg" worden daarbij met 85% het vaakst genoemd (was 80 % in 2002). De nieuwe leus "*Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuiskomen*" wordt in 2004 door bijna 80% aangekruist, veel meer dan de circa 55%, die in 2002 de leus "autogordels vast en zeker" daarmee de bekendste maakte. Deze laatste leus staat in 2004 met ruim 30% op de tweede plaats, een even hoog aandeel als van de leus die in 2002 op de tweede plaats stond.

Wat verder opvalt is dat het aandeel ondervraagden dat aangeeft dat het gordelgebruik achterin te weinig in voorlichting aan bod komt, is gehalveerd (van ruim 40% naar iets meer dan 20%). Ten aanzien van gordelgebruik voorin is dit gestegen van ruim 5% naar bijna 15%. Voorts is de subjectieve pakkans gestegen met 5 à 10 procent (afhankelijk van binnen of buiten de bebouwde kom of voorin). Van de pakkans van het gordelgebruik achterin wordt een veel grotere toename beleefd, namelijk ruim 20%.

Het deel van de mensen dat aangeeft onvoldoende informatie over goed gebruik van een kinderzitje te hebben, is gedaald van (iets meer dan) 20% naar 18%.

Uit de enquête komt het volgende beeld naar voren over de aanwezigheid van andere beveiligingsmiddelen en voorzieningen. De aanwezigheid van *airbags* is op de bestuurdersplaats toegenomen van 58% in 2002 tot 67% in 2004. Bij de voorpassagier is de stijging van 45 tot 58% en voor de *zijairbags* geldt een stijging van 7% naar 14%. Ook de aanwezigheid van *ABS* is gestegen en wel van 45 naar 54%. *Cruise control* en een *navigatiesysteem* komen nog steeds in weinig auto's voor, maar ook hier is een stijging merkbaar: bij *cruise control* van 17 naar 27% en bij *navigatiesystemen* van 4 naar 10%.

---

<sup>4</sup> Een precieze vergelijking is moeilijk, omdat bij de enquêtering met klassen is gewerkt. Dit geldt ook voor een enkele andere uitkomst uit de enquête, verderop in deze paragraaf.

<sup>5</sup> De enquête is ontoereikend om apart voor de categorie bestelauto betrouwbare uitspraken te doen.

---

---



---

## 3. Totaalbeeld

---

Het gordelgebruik is in Nederland onder voorinzittenden tussen 2002 en 2004 gestegen. Op de achterbank zijn de percentages sterker gestegen maar lager dan voorin.

De gordelcampagne mag rekenen op een grote bekendheid (door bijna 80 % van de geënquêteerden genoemd). In 2004 is naast de gebruikelijke campagne, meer aandacht besteed aan het gordelgebruik achterin in de speciaal daarvoor gevoerde campagne "Goochem het gordeldier".

Opvallend is dan ook het sterk gestegen geobserveerde gordelgebruik door achterpassagiers en een halvering van het aantal mensen dat vindt dat er te weinig aandacht wordt gegeven aan gordelgebruik achterin en voorts een stijging van de subjectieve pakkans achterin met ruim 20% terwijl die stijging 5 à 10% is bij andere situaties. De toename in gordelgebruik in 2004 in de leeftijd 8 tot 12 jaar is vergelijkbaar met die van alle inzittenden achterin. Dit is de groep, waarvan mag worden verwacht dat de specifieke campagne die het meeste aanspreekt.

---

## 4. Aanbevelingen

---

Op basis van de verzamelde informatie binnen dit onderzoek kan het volgende worden aanbevolen.

*Ten aanzien van het beleid:*

- De achterpassagiers verdienen (nog steeds) extra aandacht. Dit geldt nu in het bijzonder voor kinderen van 4 tot 8 jaar. Vooral deze groep toont enige afname (in de periode 2002 - 2004) in het gebruik van beveiligingsmiddelen. Een goede mogelijkheid hiervoor is de campagne met Goochem het gordeldier, die juist deze leeftijdsgroep aanspreekt. Deze groep is mogelijk ook te bereiken door de voorlichting te richten op de voorinzittenden (voorbeeldfunctie), gezien het gevonden verband tussen het gordelgebruik van de bestuurder en de achterpassagier;
- Richt aanvullende voorlichting op het juist gebruik van kinderzitjes;
- De inzittenden van bestelauto's verdienen extra aandacht, om te beginnen door middel van voorlichting. Dit in verband met een lager gordelgebruik bij bestelauto's.

De voorlichting dient bij voorkeur gepaard te gaan met meer handhaving.

*Ten aanzien van het onderzoek:*

- In 2005 het tussentijdse onderzoek (ten behoeve van MPCV) zodanig uitbreiden ten opzichte van 2003 dat de resultaten geen correctie meer behoeven om met die in 2004 te kunnen vergelijken. Hiervoor is het nodig om op de 42 plaatsen van de eerste of tweede helft van het onderzoek in 2004 te meten. Ook voor het BVOM biedt het tussentijdse onderzoek dan een meerwaarde (opnemen in een tijdreeks is dan makkelijker);
- In 2006 het onderzoek zowel voor het BVOM als voor DGP herhalen.

---

---

## Rapport

# Gebruik van beveiligingsmiddelen in 2004

*Onderzoek onder personenauto's en bestelauto's*

Ralph de Jong en Karin Bodewes + redactieslag Robert in 't Veld

B6449 | september 2004

# Inhoud

	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Gordelgebruik algemeen</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Waarneming personenauto's</b>	<b>3</b>
2.1	Inleiding	3
2.2	Gordelgedrag algemeen	4
2.3	Gebiedstype	5
2.3.1	Bestuurder	5
2.3.2	Voorpassagier	6
2.3.3	Achterpassagiers	7
2.4	Dagdeel	8
2.5	Dagsoort	9
2.6	Provincie	10
2.6.1	Bestuurders	10
2.6.2	Voorpassagiers	11
2.6.3	Achterpassagiers	12
2.7	Politieregio	13
2.7.1	Bestuurder	13
2.7.2	Voorpassagier	14
2.7.3	Achterpassagiers	15
2.8	Relatie gordelgebruik bestuurder en voor – en achterpassagier	16
2.8.1	Bestuurder en voorpassagier	16
2.8.2	Bestuurder en achterpassagier	17
2.9	Afstelling hoofdsteun	18
2.9.1	Bestuurder	18
2.9.2	Voorpassagier	19
2.9.3	Achterpassagiers	20
<b>3</b>	<b>Enquêteresultaten personenauto's</b>	<b>21</b>
3.1	Inleiding	21
3.2	Profiel bestuurders en passagiers	22
3.2.1	Leeftijd en geslacht	22
3.2.2	Reismotivatie	24
3.2.3	Jaarkilometrage	26
3.2.4	Leeftijd auto	28
3.3	Autogordels	29
3.3.1	Gordelgebruik	29
3.3.2	Perceptie gevaar	30
3.3.3	Aanwezigheid van waarschuwingssystemen	31
3.3.4	Voorlichting gordelgebruik	32
3.3.5	Informatiebronnen	33
3.3.6	Bekendheid met leuzen	34
3.3.7	Beoordeling informatie	35
3.3.8	Onvoldoende belichte aspecten in voorlichting	36

3.3.9	Meer gordelgebruik door voorlichting	37
3.3.10	Controle gordelgebruik	38
3.4	Hoofdsteunen	39
3.4.1	Aanwezigheid en verstelbaarheid voorin	39
3.4.2	Aanwezigheid en verstelbaarheid achterin	40
3.4.3	Juist geachte stand	41
3.4.4	Werkelijke stand	42
3.4.5	Redenen van onjuiste stand voorin	43
3.4.6	Redenen van onjuiste stand achterin	44
3.5	Kinderzitjes en gordelgebruik kinderen	45
3.5.1	Informatie over gebruik van kindersitjes	45
3.5.2	Vervoerwijze kind tot 8 jaar	46
3.5.3	Vervoerwijze kind 8 tot 12 jaar	47
3.5.4	Redenen van niet goed vervoeren kind	48
3.6	Overige beveiligingsmiddelen en voorzieningen	49
3.6.1	Aanwezigheid airbags	49
3.6.2	Aanwezigheid andere voorzieningen	50
<b>4</b>	<b>Waarnemingen bestelauto's</b>	<b>51</b>
4.1	Inleiding	51
4.2	Gordelgedrag algemeen	52
4.3	Gebiedstype	53
4.3.1	Bestuurder	53
4.3.2	Passagiers	54
4.4	Dagdeel	55
4.5	Dagsoort	56
4.6	Provincie	57
4.6.1	Bestuurders	57
4.6.2	Passagiers	58
4.7	Politieregio	59
4.8	Relatie gordelgebruik bestuurder en passagiers	61
4.9	Afstelling hoofdsteun	62
4.9.1	Bestuurder	62
4.9.2	Passagiers	63
<b>5</b>	<b>Enquêteresultaten bestelauto's</b>	<b>64</b>
5.1	Inleiding	64
5.2	Profiel bestuurders	65
5.2.1	Leeftijd en geslacht	65
5.2.2	Reismotivatie	66
5.2.3	Jaarkilometrage	67
5.2.4	Leeftijd bestelauto	68
5.3	Autogordels	69
5.3.1	Gordelgebruik	69
5.3.2	Perceptie gevaar	70
5.3.3	Aanwezigheid waarschuwingssystemen	71
5.3.4	Voorlichting gordelgebruik	72
5.3.5	Informatiebronnen	73

5.3.6	Bekendheid met leuzen	74
5.3.7	Beoordeling informatie	75
5.3.8	Onvoldoende belichte aspecten in voorlichting	76
5.3.9	Gordelgebruik versus voorlichting	77
5.3.10	Controle gordelgebruik	78
5.4	Hoofdsteunen	79
5.4.1	Aanwezigheid en verstelbaarheid voorin	79
5.4.2	Juist geachte stand	80
5.4.3	Werkelijke stand	81
5.4.4	Reden van onjuiste stand	82
5.5	Kinderzitjes en gordelgebruik kinderen	83
5.5.1	Informatie over gebruik van kindersitjes	83
5.5.2	Vervoerwijze kind tot 8 jaar	84
5.5.3	Vervoerwijze kind van 8 tot 12 jaar	85
5.5.4	Redenen van niet goed vervoeren kind	86
5.6	Overige beveiligingsmiddelen en voorzieningen	87
5.6.1	Aanwezigheid airbags	87
5.6.2	Aanwezigheid andere voorzieningen	88
<b>6</b>	<b>Waarnemingen kindersitjes</b>	<b>89</b>
6.1	Inleiding	89
6.2	Gebruik van beveiligingsmiddelen algemeen	89
6.3	Kinderen jonger dan 4 jaar	91
6.4	Kinderen van 4 tot 8 jaar	92
6.5	Kinderen van 8 tot 12 jaar	93
6.6	Gordelgedrag bestuurder bij kind in de auto	94
6.7	Aanwezigheid airbags	95
<b>7</b>	<b>Gordelgebruik versus handhaving door VHT's</b>	<b>96</b>
7.1	Inleiding	96
7.2	Algemeen	97
7.3	Bestuurders	97
7.4	Voorpassagiers	98
7.5	Achterpassagiers	99
	Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording	100
	<b>Vorbereiding</b>	<b>101</b>
	Regio's en gemeenten	101
	Selectie meetlocaties	101
	Enquêteurs	101
	Instructie 102	
	Waarnemings- en enquêteformulieren	102
	<b>Veldwerk</b>	<b>104</b>
	Plaats en tijd	104
	Tellen en afnemen van enquêtes	104
	Aantallen	104
	Bijlage 2 Schema meetlocaties	106
	Bijlage 3 Waarnemingsformulier gordels en hoofdsteunen	107

Bijlage 4 Waarnemingsformulier kinderzitjes	108
Bijlage 5 Enquêteformulier	109

---



## **Inleiding**

Sinds 1968 vinden er vrijwel jaarlijks metingen plaats om het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's -zoals gordels, kinderzitjes en hoofdsteunen- en dan vooral de ontwikkelingen daarin vast te stellen. Het doel hiervan is enerzijds om beleidsmaatregelen op dit gebied te evalueren en anderzijds om bijvoorbeeld gerichte publiciteitscampagnes te kunnen voeren die het gebruik van beveiligingsmiddelen moeten stimuleren.

Na het onderzoek in 1998 is besloten het onderzoek voortaan nog maar één keer per twee jaar uit te voeren. De onderzoeken worden na dat jaar telkens uitgevoerd onder de auspiciën van de Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Voor de metingen in 2002 en 2004 heeft Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer daarbij naast het Directoraat-Generaal Personenvervoer het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) als opdrachtgever.

TNS NIPO *Verkeer en Vervoer* verzorgt de metingen in 2002, 2003 en 2004. Hierbij betrof de meting in 2003 een tussenmeting. In het onderliggende document worden de resultaten getoond van de metingen die in het jaar 2004 zijn uitgevoerd.

Naast het uitvoeren van waarnemingen naar het gebruik van autogordels, hoofdsteunen en kinderzitjes, zijn tevens enquêtes uitgedeeld onder bestuurders en passagiers van (bestel) auto's. In deze enquête kwamen vragen naar kennis en gedrag met betrekking tot het gebruik van autogordels, hoofdsteunen en kinderzitjes aan de orde.

Om de continuïteit te waarborgen, is de onderzoeksopzet van de meting in 2004 zoveel mogelijk gelijk gehouden aan die van voorgaande metingen. De resultaten worden vergeleken met de meting van 2002 en waar mogelijk met de meting van 2000. Omdat in de tussenmeting van 2003 op minder locaties is waargenomen, is de vergelijking met 2003 alleen voor de algemene cijfers uitgevoerd.

## **Leeswijzer**

Allereerst zal in hoofdstuk 1 van de rapportage verslag worden gedaan van het gordelgebruik in het algemeen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 het gordel- en hoofdsteungebruik wat betreft personenauto's beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de enquêteresultaten van de personenauto's. De waarnemingen van de bestelauto's worden besproken in hoofdstuk 4 en de enquêteresultaten hiervan in hoofdstuk 5. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de waarnemingen die zijn gedaan wat betreft gebruik van kinderzitjes in auto's. In de bijlagen kan de onderzoeksverantwoording worden teruggevonden en verder de waarnemings- en enquêteformulieren die zijn gehanteerd bij het onderzoek.

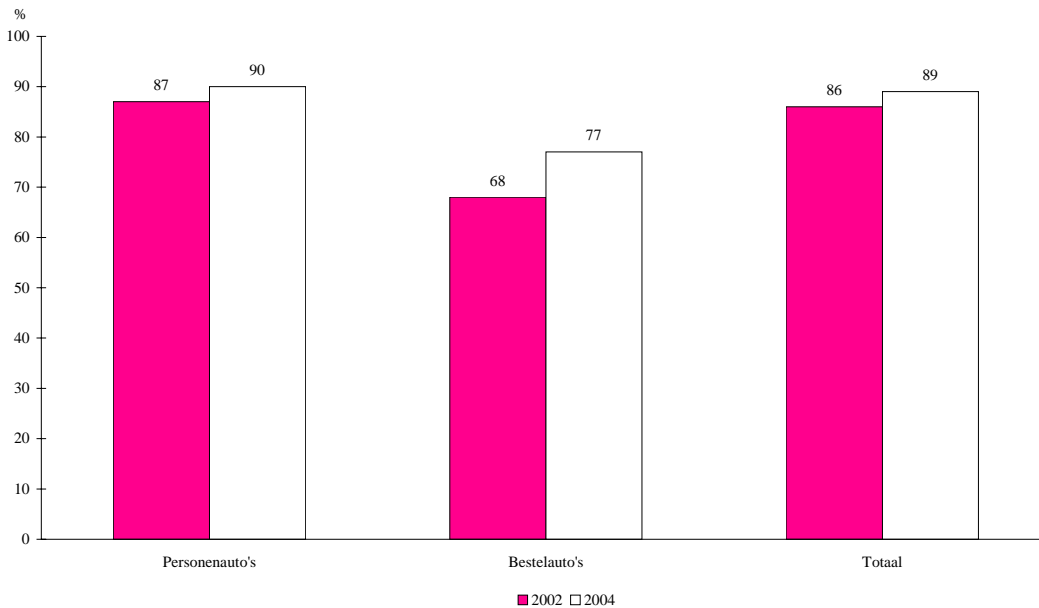
# 1 Gordelgebruik algemeen

Zo'n 89% van de Nederlandse bestuurders draagt een gordel in de auto. Ten opzichte van 2002 is dit percentage significant toegenomen (86% in 2002). Bestuurders van personenauto's dragen de gordel significant vaker dan bestuurders van bestelbussen. Dit verschil is ten opzichte van 2002 toegenomen van 19% naar 23%.

---

## 1 | Gordelgedrag bestuurders algemeen

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

In hoofdstuk 2 wordt het gordelgebruik van personenauto's verder beschreven en in hoofdstuk 4 wordt dit gedaan voor wat betreft bestelauto's. Hier wordt dan ook het gordelgebruik van voor- en achterpassagiers beschreven en wordt een onderscheid gemaakt naar de volgende variabelen:

- gebiedstype
- dagdeel
- dagsoort
- provincie
- politieregio

Ook wordt in deze hoofdstukken verslag gedaan van de relatie tussen het gordelgebruik van de bestuurder met voor- en achterpassagiers.

## **2 Waarneming personenauto's**

### **2.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk worden de resultaten getoond van de waarnemingen wat betreft het dragen van autogordels en het gebruik van hoofdsteunen in personenauto's. Deze resultaten worden gerapporteerd voor 'bestuurders', 'voorpassagiers' en 'achterpassagiers'. Bij het tonen van de resultaten wordt verder een onderscheid gemaakt naar een aantal specificaties van de meetlocaties. Dit zijn achtereenvolgens:

- Het gebiedstype (binnen vs. buiten de bebouwde kom)
- Dagdeel (ochtend of middag)
- Dagsoort (week of weekend)
- Provincie en
- Politieregio.

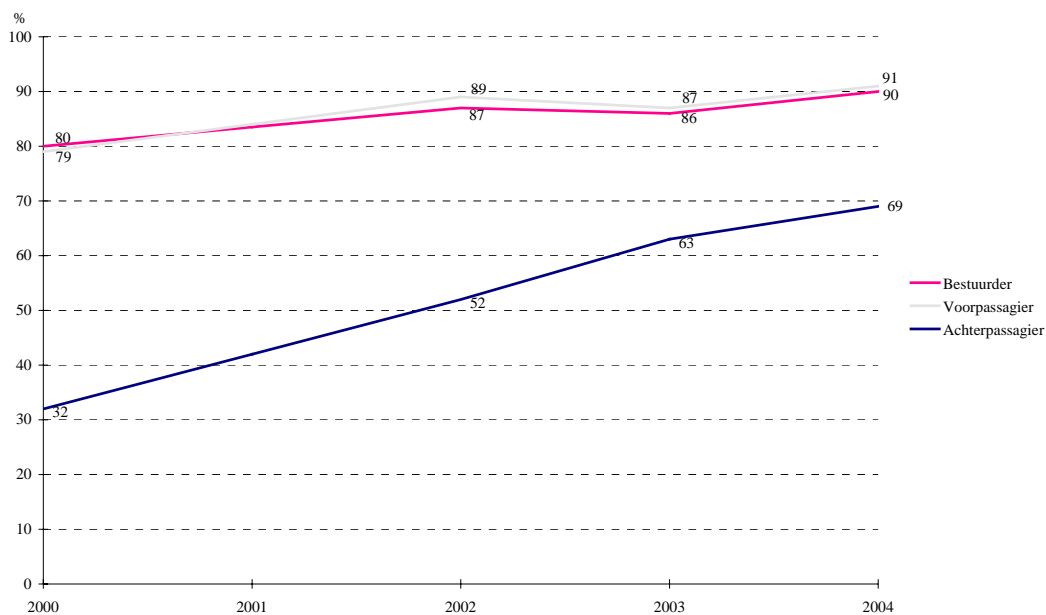
## 2.2 Gordelgedrag algemeen

Door achterpassagiers wordt over het algemeen minder vaak een gordel gedragen dan door de bestuurders en voorpassagiers. Het percentage gordel dragers onder achterpassagiers is ruim tweederde (69%), terwijl dit percentage onder bestuurders en voorpassagiers respectievelijk 90% en 91% is. Ten opzichte van de voorgaande metingen is een stijgende lijn te zien voor wat betreft het gordelgebruik achterin de auto. Het gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers lijkt een beetje teruggelopen in 2003<sup>1</sup>, maar is weer hersteld en zelfs verbeterd in 2004. Ten opzichte van 2002 ligt het gordelgebruik voor alledrie de types inzittenden in 2004 significant hoger.

---

### 2 | Gordelgedrag algemeen (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>1</sup> De meting van 2003 betrof een tussenmeting, waarbij op minder locaties en in minder politieregio's waarnemingen zijn geweest dan in de metingen van 2000, 2002 en 2004. De resultaten van de meting van 2003 zijn derhalve gecorrigeerd naar een landelijk cijfer, gebaseerd op de landelijke resultaten van 2002. Om deze reden is een analyse naar significante verschillen tussen 2003 en 2004 niet uitgevoerd.

## 2.3 Gebiedstype

### 2.3.1 Bestuurder

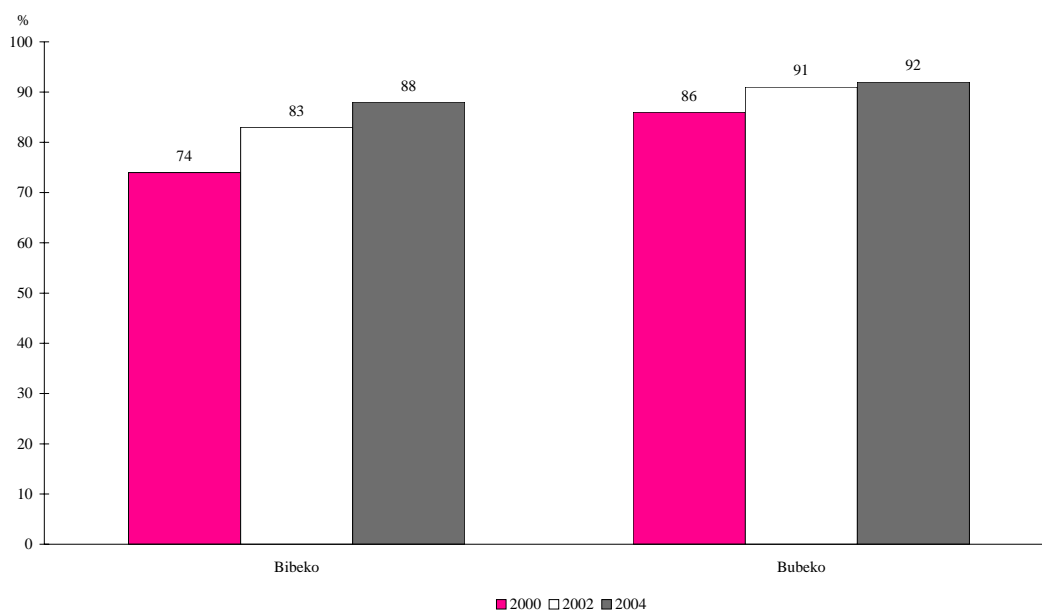
Evenals in 2000 en 2002 wordt de gordel buiten de bebouwde kom door bestuurders significant vaker gedragen dan binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom draagt 88% van de bestuurders een gordel. In vergelijking met het jaar 2002 is dit percentage significant gestegen. Toen droeg 83% van de bestuurders een gordel binnen de bebouwde kom.

Buiten de bebouwde kom is het gordelgebruik van bestuurders ook significant gestegen, zij het in mindere mate dan binnen de bebouwde kom. In 2002 was dit 91% en is in 2004 gestegen tot 92%.

---

#### 3 | Gordelgebruik bestuurder naar gebiedstype (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

### 2.3.2 Voorpassagier

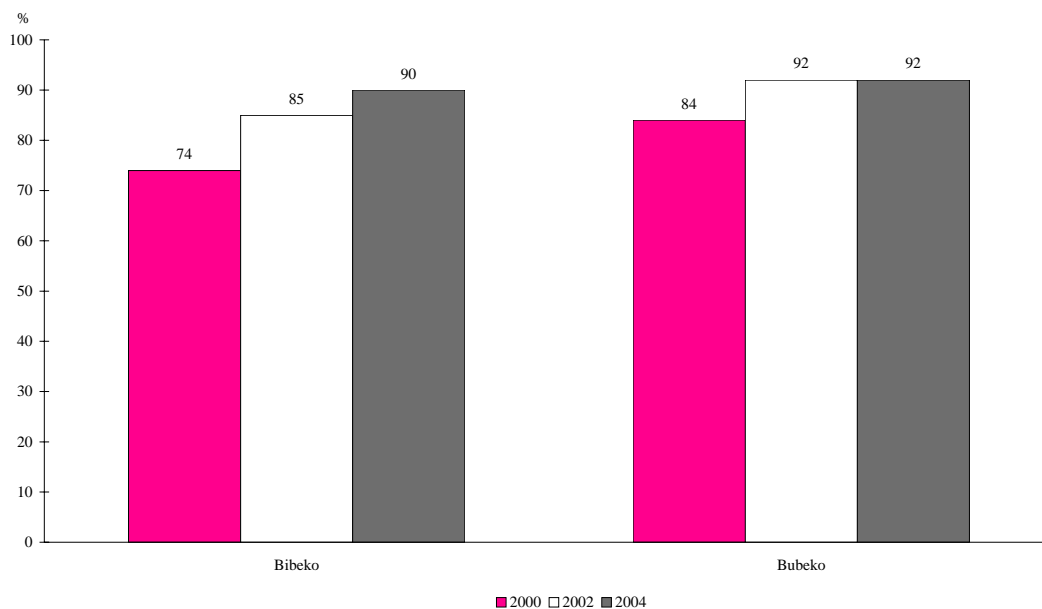
Evenals in 2000 en 2002 wordt de gordel buiten de bebouwde kom door voorpassagiers significant vaker gedragen dan binnen de bebouwde kom. Net als bij de bestuurders is ook bij de voorpassagiers het gordelgebruik binnen de bebouwde kom ten opzichte van 2002 significant gestegen. Droeg 85% van de voorpassagier in 2002 nog de gordel binnen de bebouwde kom; in 2004 is dit percentage tot 90% gestegen.

In tegenstelling tot het gordelgebruik van de bestuurder, is het gordelgebruik van de voorpassagier buiten de bebouwde kom niet significant gestegen (92% in 2002 en 2004).

---

#### 4 | Gordelgebruik voorpassagier naar gebiedstype (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 2.3.3 Achterpassagiers

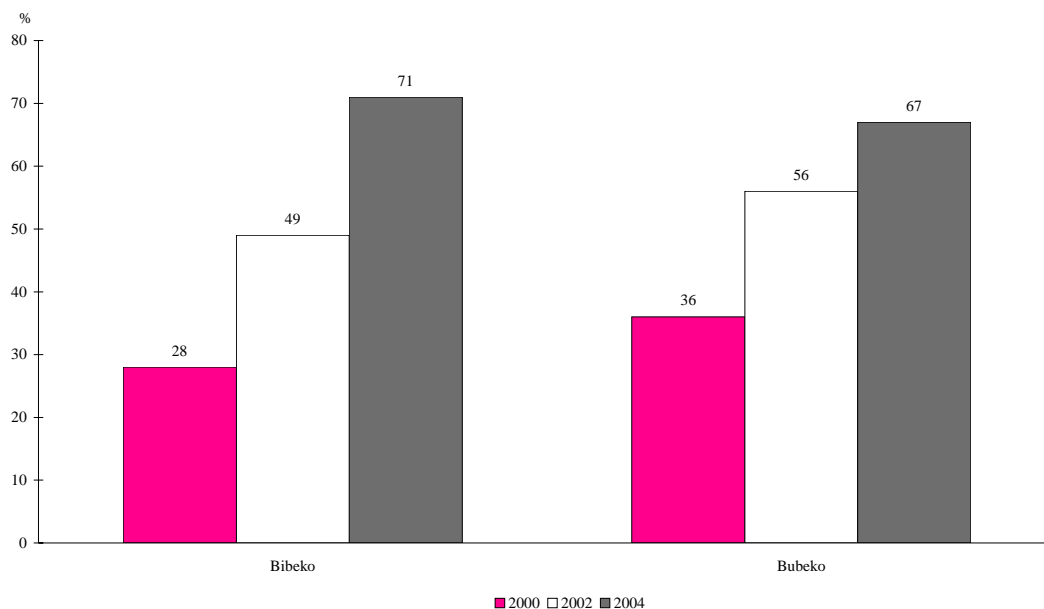
Het onderzoek leert dat het gordelgebruik achterin de auto zowel binnen als buiten de bebouwde kom enorm is toegenomen ten opzichte van de meting in 2002 (significant). Binnen de bebouwde kom is het aantal waargenomen achterpassagiers met gordel toegenomen van 49% tot 71% en buiten de bebouwde kom van 56% naar 67%.

Bij voorgaande metingen was het gordelgebruik van achterpassagiers, net als bij de bestuurders en voorpassagiers, buiten de bebouwde kom hoger dan binnen de bebouwde kom. Uit deze meting blijkt dat deze regel voor de achterpassagiers niet meer op gaat. Het is zelfs zo dat achterpassagiers binnen de bebouwde kom significant vaker een gordel dragen dan buiten de bebouwde kom.

---

#### 5 / Gordelgebruik achterpassagiers naar gebiedstype (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 2.4 Dagdeel

Zowel door bestuurders, als voor- en achterpassagiers wordt de gordel 's ochtends significant vaker gedragen dan 's middags. Circa 91% van de bestuurders draagt 's ochtends de gordel, terwijl dit percentage 's middags op 89% ligt. Bij de voorpassagiers is dit verschil iets groter ('s ochtends 93% en 's middags 90%). Van de achterpassagiers draagt 71% 's ochtends de gordel en 's middags 67%.

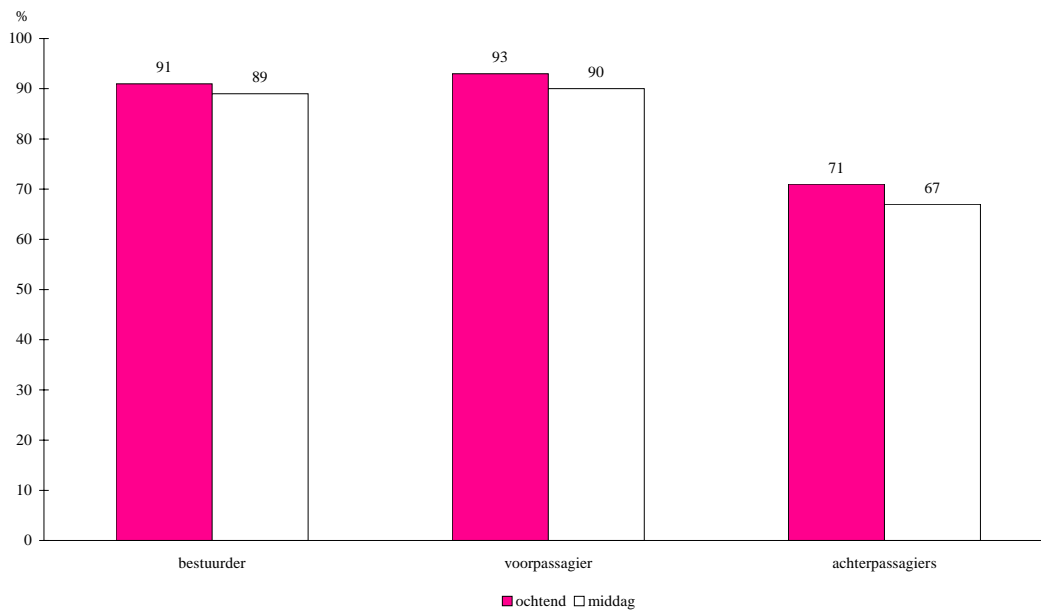
Twee jaar geleden was het gordelgebruik in de ochtend ook hoger dan in de middag:

- bestuurder: ochtend 88%, middag 86%;
- voorpassagier: ochtend 90%, middag 88%;
- achterpassagiers: ochtend 56%, middag 49%.

---

### 6 / Gordelgebruik naar dagdeel (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---



## 2.5 Dagsoort

Door bestuurders wordt in het weekend nagenoeg even vaak de gordel gedragen als doordeweeks. In 2002 droeg 89% van de bestuurders tijdens weekdays een gordel en 86% in het weekend (significant verschil). De stijging in the gordelgebruik ten opzichte van 2002 is dus vooral te danken aan het hogere percentage gordel dragers in het weekend.

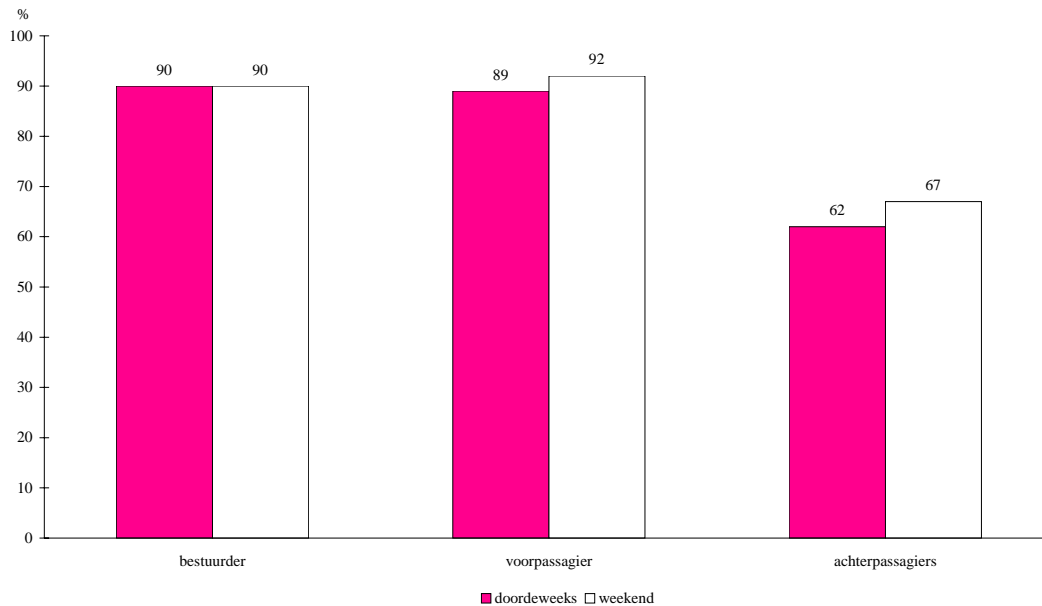
Wat betreft de voorpassagiers was in 2002 juist geen verschil naar dagsoort waargenomen (beiden 89%) en in deze meting wel. Met 89% voor doordeweekse dagen en 92% voor weekenddagen is dit verschil significant.

Bij achterpassagiers is zowel in de meting van 2002 als in de meting van 2004 in het weekend een hoger gordelgebruik waargenomen dan doordeweeks. Alleen in 2004 was dit verschil significant (2002: week: 50%, weekend: 52%; 2004: week: 62%, weekend: 67%).

---

### 7 | Gordelgebruik naar dagsoort (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 2.6 Provincie

### 2.6.1 Bestuurders

Zoals in figuur 8 is te zien wordt de gordel door bestuurders het vaakst gedragen in Drenthe (96%), Friesland (96%), Groningen (94%), Limburg (94%) en Utrecht (94%). Bestuurders in Noord-Brabant dragen het minst vaak een gordel (84%). Ook in de provincies Zuid-Holland en Zeeland wordt beduidend minder vaak een gordel gedragen; respectievelijk door 85% en 86%.

Noord-Brabant en Zuid-Holland waren bij voorgaande metingen ook provincies waar bestuurders minder vaak dan gemiddeld een gordel droegen. Het valt op dat het gordelgebruik door bestuurders in Noord Brabant in vergelijking met de vorige meting sterk is gestegen (van 78% naar 84%). Desondanks neemt deze provincie nog steeds de laatste plaats in, gevolgd door Zuid-Holland. Ook Gelderland en Friesland kennen een grote stijging (respectievelijk van 82% naar 87% en van 91 naar 96 %).

---

#### 8 / Gordelgebruik bestuurders naar provincie (personenauto's)

---

Provincie	1992	1995	1997	1998	2000	2002	2004
Groningen	76%	76%	82%	81%	83%	94%	94%
Friesland	83%	78%	77%	81%	87%	91%	96%
Drenthe	80%	73%	74%	73%	85%	94%	96%
Overijssel	72%	69%	69%	71%	82%	91%	93%
Flevoland	67%	67%	69%	74%	81%	91%	90%
Gelderland	67%	60%	66%	74%	68%	82%	87%
Utrecht	74%	77%	82%	79%	87%	90%	94%
Noord-Holland	67%	71%	70%	68%	77%	89%	91%
Zuid-Holland	59%	59%	62%	66%	75%	83%	85%
Zeeland	70%	68%	71%	71%	90%	86%	86%
Noord-Brabant	69%	65%	63%	71%	71%	78%	84%
Limburg	72%	68%	68%	72%	74%	94%	94%
<b>Nederland</b>	<b>72%</b>	<b>70%</b>	<b>71%</b>	<b>74%</b>	<b>80%</b>	<b>87%</b>	<b>90%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 2.6.2 Voorpassagiers

Evenals bestuurders, dragen voorpassagiers in Drenthe, Friesland (beiden 96%), Limburg en Utrecht (beiden 95%) het vaakst een gordel. Ook hier is het gordelgebruik door voorpassagiers in Noord-Brabant het laagst van alle provincies (83%), gevolgd door Zeeland (84%) en Zuid-Holland (89%).

Ook hier geldt, dat alhoewel in Noord-Brabant het minst vaak een gordel wordt gedragen, het gordelgebruik ten opzichte van 2002 wel sterk is gestegen (van 78% naar 83%) en dat dit laatste ook geldt voor de provincies Gelderland en Friesland (respectievelijk van 86% naar 91% en van 90% naar 96%).

---

### 9 | Gordelgebruik voorpassagiers naar provincie (personenauto's)

---

Provincie	1992	1995	1997	1998	2000	2002	2004
Groningen	82%	85%	87%	85%	89%	93%	93%
Friesland	82%	82%	78%	80%	87%	90%	96%
Drenthe	79%	79%	65%	71%	83%	95%	96%
Overijssel	83%	79%	68%	77%	82%	92%	90%
Flevoland	64%	73%	67%	77%	81%	93%	93%
Gelderland	74%	74%	72%	83%	70%	86%	91%
Utrecht	74%	76%	83%	84%	84%	94%	95%
Noord-Holland	78%	77%	85%	78%	81%	88%	92%
Zuid-Holland	61%	60%	68%	69%	71%	88%	89%
Zeeland	76%	77%	77%	75%	85%	88%	84%
Noord-Brabant	70%	70%	59%	73%	68%	78%	83%
Limburg	74%	74%	69%	75%	77%	96%	95%
<b>Nederland</b>	<b>75%</b>	<b>76%</b>	<b>74%</b>	<b>78%</b>	<b>79%</b>	<b>89%</b>	<b>91%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 2.6.3 Achterpassagiers

Net als bij bestuurders en voorpassagiers, zijn Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland de provincies waar een laag gordelgebruik bij de achterpassagiers is waargenomen (respectievelijk 49%, 54% en 58%). De provincie Utrecht scoort in dit opzicht het hoogst (78%). In Drenthe, Flevoland en Noord-Holland is het gebruik ook hoog (respectievelijk 75%, 75% en 74%), maar alleen in Noord-Holland wijkt dit significant af van het landelijk gemiddelde.

De grootste verschillen met 2002 qua gordelgebruik op de achterbank zijn te zien in de provincies Groningen (van 28% naar 70%), Drenthe (van 43% naar 75%), Friesland (van 51% naar 73%) en Flevoland (van 54% naar 75%). Hoewel het gordelgebruik van achterpassagiers in elke provincie gestegen is, is deze in de provincie Zeeland gedaald (van 64% naar 49%).

---

#### 10 | Gordelgebruik achterpassagiers naar provincie (personenauto's)<sup>2</sup>

---

Provincie	2002	2004
Groningen	28%	70%
Friesland	51%	73%
Drenthe	43%	75%
Overijssel	52%	67%
Flevoland	54%	75%
Gelderland	54%	69%
Utrecht	60%	78%
Noord-Holland	56%	74%
Zuid-Holland	42%	58%
Zeeland	64%	49%
Noord-Brabant	45%	54%
Limburg	66%	73%
<b>Nederland</b>	<b>52%</b>	<b>69%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>2</sup> Het aantal waargenomen achterpassagiers ligt een stuk lager dan het aantal waargenomen bestuurders en voorpassagiers. Daarom dienen de percentages in deze figuur slechts als indicatief gezien te worden.

## 2.7 Politieregio

### 2.7.1 Bestuurder

In de politieregio's Rotterdam Rijnmond (79%), Brabant Zuid Oost (80%) en Midden-West Brabant (82%) wordt het minst vaak een gordel gedragen door bestuurders. Het hoogste gordelgebruik onder bestuurders is waargenomen in de politieregio's Drenthe en Friesland (beiden 96%).

---

#### 11 | Gordelgebruik bestuurder naar politieregio (personenauto's)

---

	2002	2004
Groningen	94%	94%
Friesland	91%	96%
Drenthe	94%	96%
IJsselland	86%	90%
Twente	96%	95%
Noord Oost Gelderland	84%	86%
Gelderland Midden	83%	89%
Gelderland Zuid	79%	85%
Utrecht	90%	94%
Noord Holland Noord	88%	91%
Zaanstreek-Waterland	84%	94%
Kennemerland	95%	94%
Amsterdam-Amstelland	88%	90%
Gooi Vecht	98%	89%
Haaglanden	69%	88%
Hollands Midden	83%	84%
Rotterdam-Rijnmond	87%	79%
Zuid Holland Zuid	92%	85%
Zeeland	86%	86%
Midden-West Brabant	75%	82%
Brabant Noord	86%	89%
Brabant Zuid Oost	74%	80%
Limburg Noord	94%	93%
Limburg Zuid	94%	95%
Flevoland	91%	90%
<b>Nederland</b>	<b>87%</b>	<b>90%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 2.7.2 Voorpassagier

Net als bij de bestuurders is bij de voorpassagiers het laagste gordelgebruik waargenomen in de politieregio's Midden West Brabant (80%), Rotterdam Rijnmond (83%) en Brabant Zuidoost (84%). Ook de politieregio Zeeland scoort laag (84%).

De hoogst scorende politieregio's zijn ook op dit aspect Drenthe en Friesland (beiden 96%).

---

### 12 | Gordelgebruik voorpassagier naar politieregio (personenauto's)

---

	2002	2004
Groningen	93%	93%
Friesland	90%	96%
Drenthe	95%	96%
IJsselland	87%	89%
Twente	97%	91%
Noord Oost Gelderland	90%	93%
Gelderland Midden	83%	92%
Gelderland Zuid	81%	89%
Utrecht	94%	95%
Noord Holland Noord	87%	95%
Zaanstreek-Waterland	84%	94%
Kennemerland	96%	91%
Amsterdam-Amstelland	83%	92%
Gooi Vecht	98%	88%
Haaglanden	73%	88%
Hollands Midden	86%	92%
Rotterdam-Rijnmond	90%	83%
Zuid Holland Zuid	96%	91%
Zeeland	88%	84%
Midden-West Brabant	71%	80%
Brabant Noord	88%	88%
Brabant Zuid Oost	78%	84%
Limburg Noord	97%	95%
Limburg Zuid	96%	95%
Flevoland	93%	93%
<b>Totaal</b>	<b>89%</b>	<b>91%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 2.7.3 Achterpassagiers

In de politieregio Zuid Holland Zuid (48%), Zeeland (49%) en Brabant Zuidoost (51%) is het laagste gordelgebruik op de achterbank waargenomen. De best scorende politieregio's op dit aspect zijn Zaanstreek Waterland (88%), Utrecht (78%) en Limburg Zuid (76%).

---

13 | Gordel achterpassagier naar politieregio (personenauto's)<sup>3</sup>

---

	2002	2004
Groningen	28%	70%
Friesland	51%	73%
Drenthe	43%	75%
IJsselland	57%	75%
Twente	43%	62%
Noord Oost Gelderland	56%	75%
Gelderland Midden	48%	70%
Gelderland Zuid	53%	55%
Utrecht	60%	78%
Noord Holland Noord	61%	74%
Zaanstreek-Waterland	*42%	88%
Kennemerland	70%	56%
Amsterdam-Amstelland	31%	71%
Gooi Vecht	62%	68%
Haaglanden	31%	*57%
Hollands Midden	38%	67%
Rotterdam-Rijnmond	21%	56%
Zuid Holland Zuid	57%	*48%
Zeeland	64%	49%
Midden-West Brabant	40%	56%
Brabant Noord	58%	*54%
Brabant Zuid Oost	44%	51%
Limburg Noord	68%	62%
Limburg Zuid	64%	76%
Flevoland	54%	75%
<b>Totaal</b>	<b>52%</b>	<b>69%</b>

*Blaauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

\* Minder dan 50 waarnemingen

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>3</sup> Het aantal waargenomen achterpassagiers ligt een stuk lager dan het aantal waargenomen bestuurders en voorpassagiers. Daarom dienen de percentages in deze figuur slechts als indicatief gezien te worden.

## 2.8 Relatie gordelgebruik bestuurder en voor – en achterpassagier

### 2.8.1 Bestuurder en voorpassagier

Er is een duidelijke relatie te zien tussen gordelgedrag van de bestuurder en de voorpassagier. Indien de bestuurder geen gordel draagt, gebruikt de voorpassagier in tweederde van de gevallen ook geen gordel (66%). Indien de bestuurder wél een gordel draagt, gebruikt de voorpassagier deze meestal ook (96%).

Deze cijfers zijn volkomen identiek aan die van 2002. Er heeft dus geen verandering plaatsgevonden in de mate van beïnvloeding van de bestuurder op het gordelgedrag van de voorpassagier.

---

14 | Gordelgebruik voorpassagier in relatie tot gordelgebruik bestuurder  
(personenauto's)

---

		Gordel bestuurder	
		Geen gordel	Wel gordel
Gordel voorpassagier	Geen gordel	66%	4%
	Wel gordel	34%	96%
Totaal		100%	100%

Bron: TNS NIPO, 2004

---



## 2.8.2 Bestuurder en achterpassagier

Net als bij de voorpassagier, bestaat er bij het gordelgebruik van de achterpassagier een duidelijke relatie met het gordelgebruik van de bestuurder, hoewel deze relatie minder sterk is. Als de bestuurder wel een gordel draagt, worden ook meer achterpassagiers met gordel waargenomen (72%). Indien de bestuurder geen gordel draagt, is het gordelgebruik onder achterpassagiers ook veel lager (25%).

In 2002 lagen deze percentages respectievelijk op 58% en 17%.

---

*15 / Gordelgebruik achterpassagier in relatie tot gordelgebruik bestuurder  
(personenauto's)*

---

		Gordel bestuurder	
		Geen gordel	Wel gordel
Gordel achterpassagiers	Geen gordel	75%	27%
	Wel gordel	25%	72%
Totaal		100%	100%

Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 2.9 Afstelling hoofdsteun

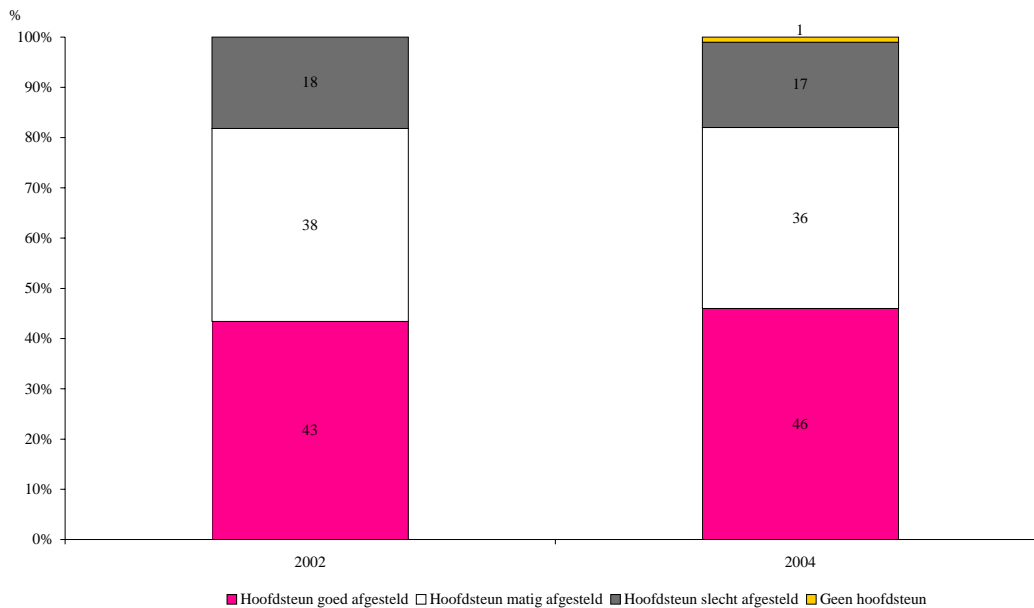
### 2.9.1 Bestuurder

Bij minder dan de helft van de stoelen van bestuurders is de hoofdsteun in 2004 goed afgesteld (46%). Ruim een derde heeft de hoofdsteun matig afgesteld (36%) en ongeveer een zesde van de waargenomen bestuurders heeft de hoofdsteun zelfs slecht afgesteld (17%)<sup>4</sup>. Het percentage bestuurders dat de hoofdsteun goed heeft afgesteld, is significant toegenomen in vergelijking met twee jaar geleden. In 2002 was 43% van de hoofdsteunen op de goede hoogte afgesteld (versus 46% in 2004).

---

#### 16 / Afstelling hoofsteun door bestuurder (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>4</sup> Goede stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant hoofd; matige stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant oor; slechte stand= bovenkant steun lager dan bovenkant oor (zie ook figuur in bijlage 3).

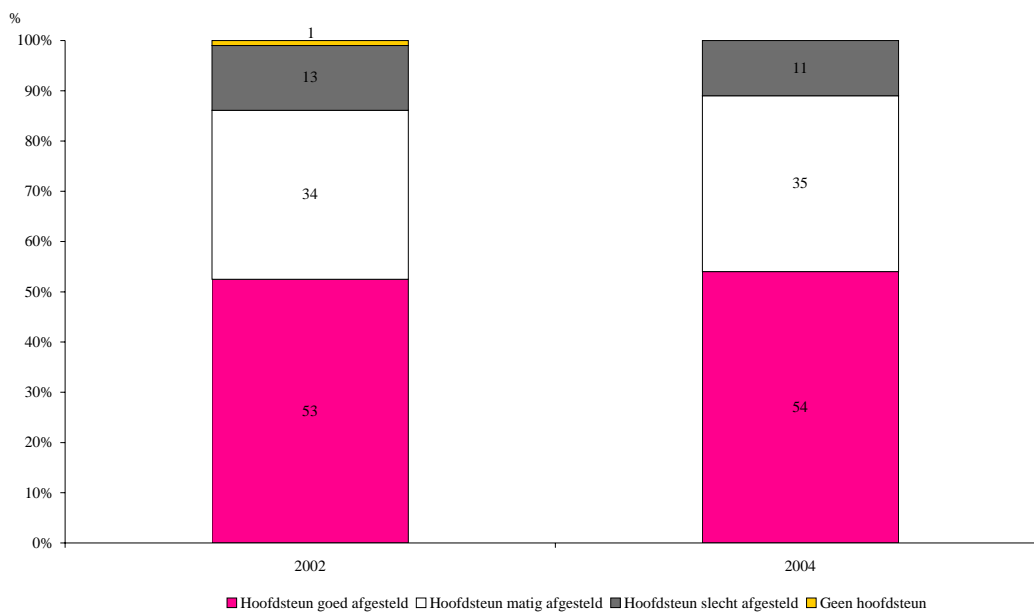
## 2.9.2 Voorpassagier

De hoofdsteun van de stoel van de voorpassagiers is in meer dan de helft van de gevallen goed afgesteld (54%). Ruim een derde van de hoofdsteunen is matig afgesteld (35%) en bij 11% zijn ze slecht afgesteld<sup>5</sup>. Ten opzichte van 2002 is het goed gebruik van de hoofdsteun door voorpassagiers nagenoeg gelijk gebleven (53% versus 54%).

---

### 17 | Afstelling hoofdsteun door voorpassagier (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>5</sup> Goede stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant hoofd; matige stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant oor; slechte stand= bovenkant steun lager dan bovenkant oor (zie ook figuur in bijlage 3).

### 2.9.3 Achterpassagiers

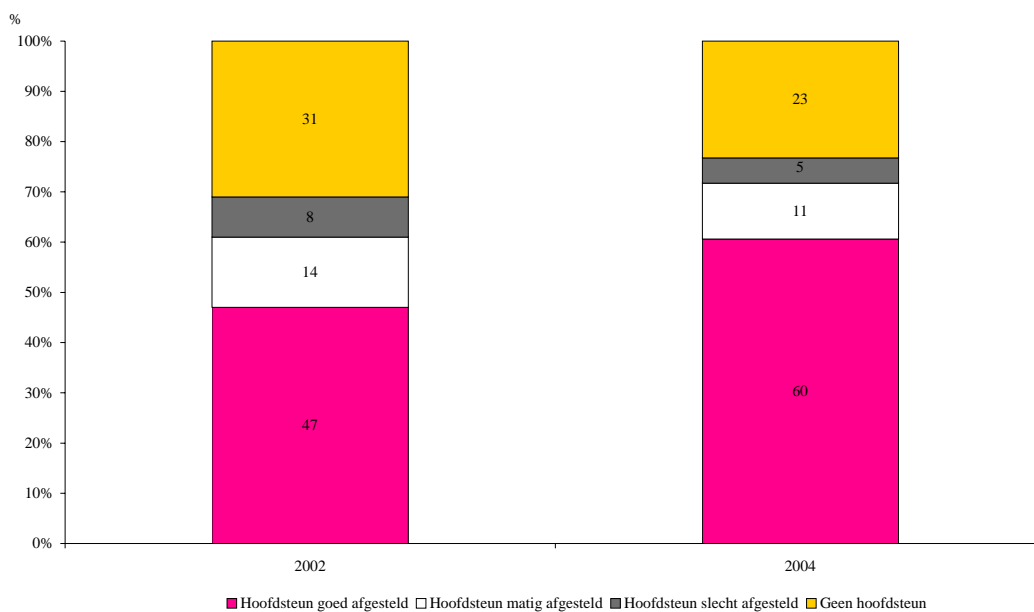
Zes van de tien achterpassagiers heeft de hoofdsteun van zijn stoel goed afgesteld. Zo'n 11% heeft de hoofdsteun matig afgesteld, bij 5% staat de hoofdsteun slecht afgesteld<sup>6</sup> en circa 23% heeft helemaal geen hoofdsteun (23%).

Het waargenomen percentage (goed afgestelde) hoofdsteunen is met 13 procentpunten significant gestegen ten opzichte van twee jaar geleden (47% versus 60%). In 2002 was in 31% van de gevallen geen hoofdsteun aanwezig bij de achterpassagiers en dit is nu nog maar bij 23% het geval.

---

#### 18 / Afstelling hoofdsteun door achterpassagiers (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>6</sup> Goede stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant hoofd; matige stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant oor; slechte stand= bovenkant steun lager dan bovenkant oor (zie ook figuur in bijlage 3).

## **3 Enquêteresultaten personenauto's**

### **3.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de enquêteresultaten onder bestuurders en passagiers van personenauto's. Allereerst wordt een profiel gegeven van de bestuurders en passagiers. Vervolgens gaat paragraaf 3.3 in op gordelgebruik en voorlichting daarover. Paragraaf 3.4 geeft de resultaten weer voor gebruik en afstelling van hoofdsteunen. Hierna wordt in paragraaf 3.5 ingegaan op kinderzitjes en het gordelgebruik door kinderen en tenslotte gaat paragraaf 3.6 over de aanwezigheid van andere beveiligingsmiddelen en voorzieningen.

## 3.2 Profiel bestuurders en passagiers

### 3.2.1 Leeftijd en geslacht

#### *Bestuurders*

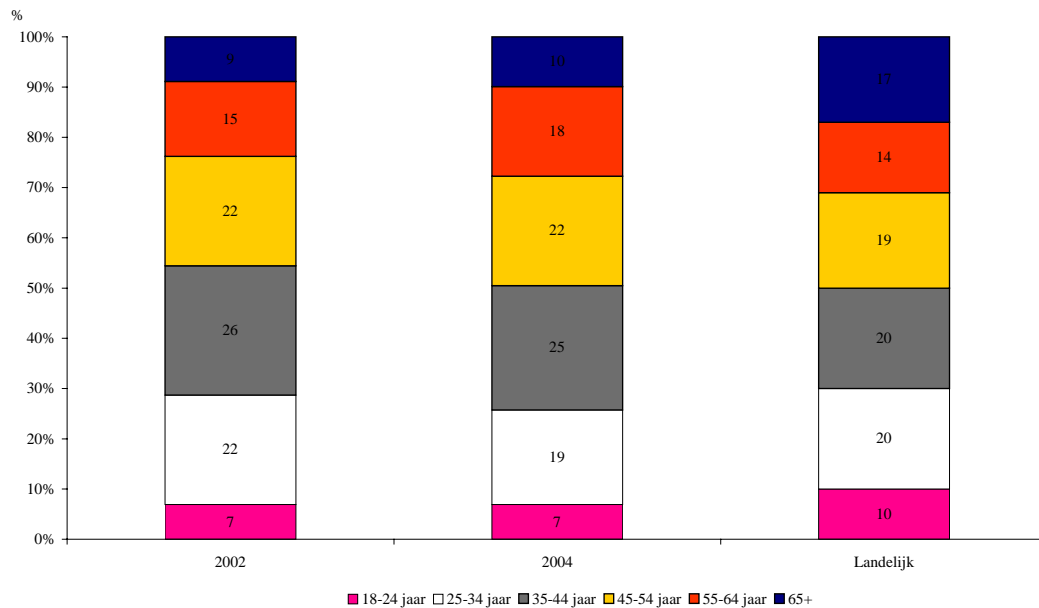
Uit onderstaand figuur valt af te lezen dat ten opzichte van 2002 het aantal bestuurders in de lagere leeftijdscategorieën afgenomen is en in de hogere leeftijdscategorieën licht is toegenomen.

Vergeleken met de landelijke leeftijdsopbouw<sup>7</sup> zijn er relatief veel bestuurders in de leeftijdsgroep van 35 jaar tot en met 64 jaar.

---

#### 19 | Leeftijd bestuurders (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

*Zo'n 65% van de bestuurders is van mannelijke geslacht en 35 van het vrouwelijke geslacht. In 2002 was deze verdeling nagenoeg hetzelfde.*

---

<sup>7</sup> Landelijk leeftijdsverdeling gebaseerd op het jaar 2002

## Passagiers

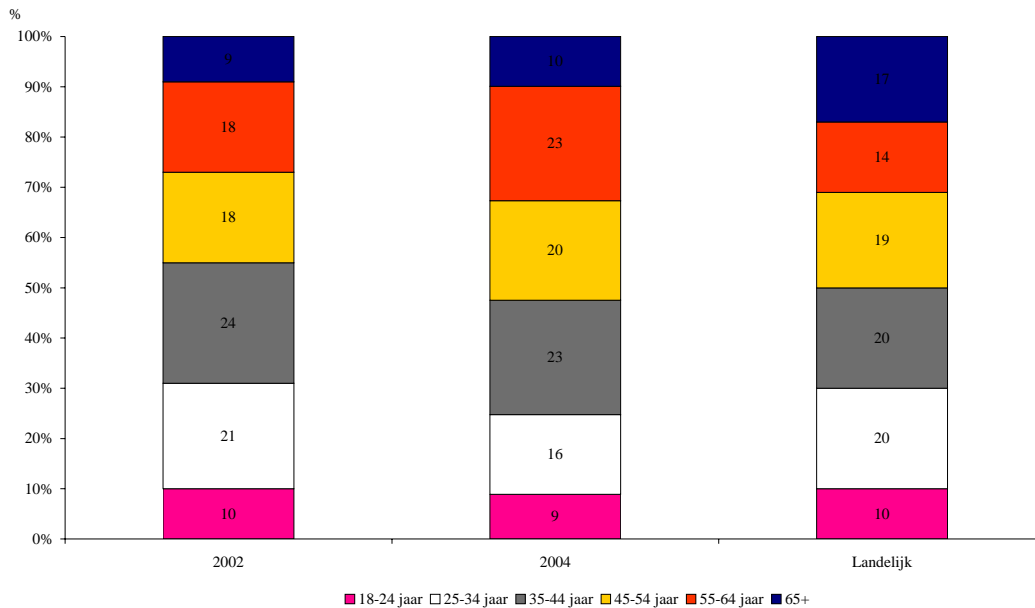
Net als bij de bestuurders van personenauto's is het aantal passagiers in de lagere leeftijdscategorieën afgenomen en in de hogere leeftijdscategorieën licht toegenomen.

Net als bestuurders zijn ook passagiers in de leeftijdsgroep van 35 jaar tot en met 64 jaar sterk vertegenwoordigd als wordt gekeken naar de landelijke leeftijdsopbouw.

---

### 20 | Leeftijd passagiers (personenauto's) <sup>8</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

Zo'n 21% van de passagiers is van het mannelijke geslacht en 79% van het vrouwelijke geslacht. In 2002 was deze verdeling nagenoeg hetzelfde.

---

<sup>8</sup> Landelijk leeftijdsverdeling gebaseerd op het jaar 2002

### 3.2.2 Reismotivatie

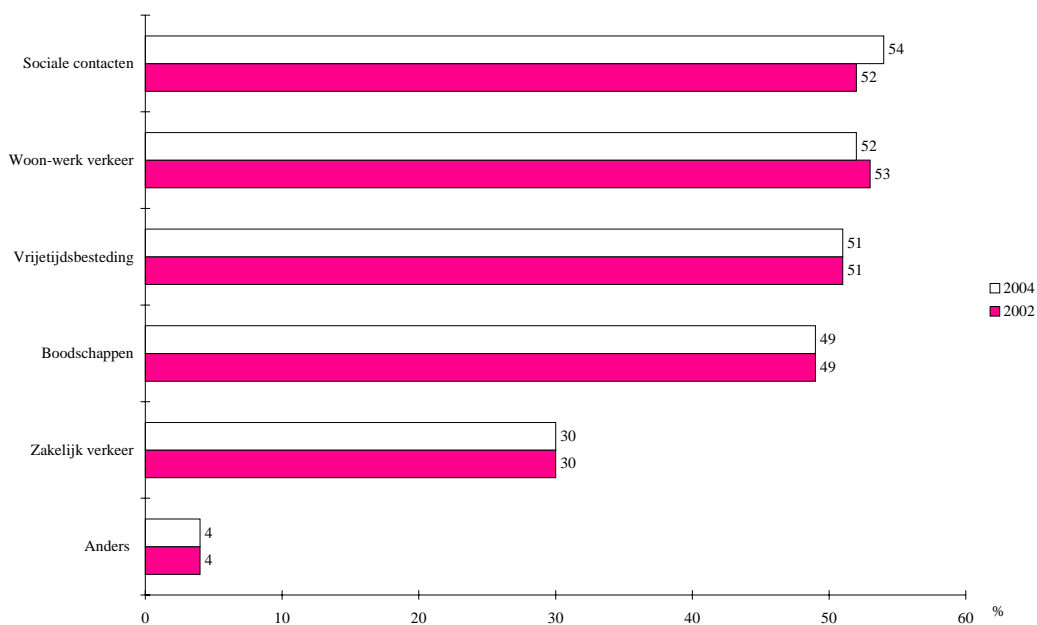
#### *Bestuurders*

De auto wordt door de meeste bestuurders gebruikt voor sociale contacten (54%), woon-werk verkeer (52%), vrijetijdsbesteding (51%) en boodschappen (49%). Vergeleken met 2002 is de reismotivatie van bestuurders nagenoeg gelijk gebleven.

---

#### 21 | Reismotief bestuurders (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004



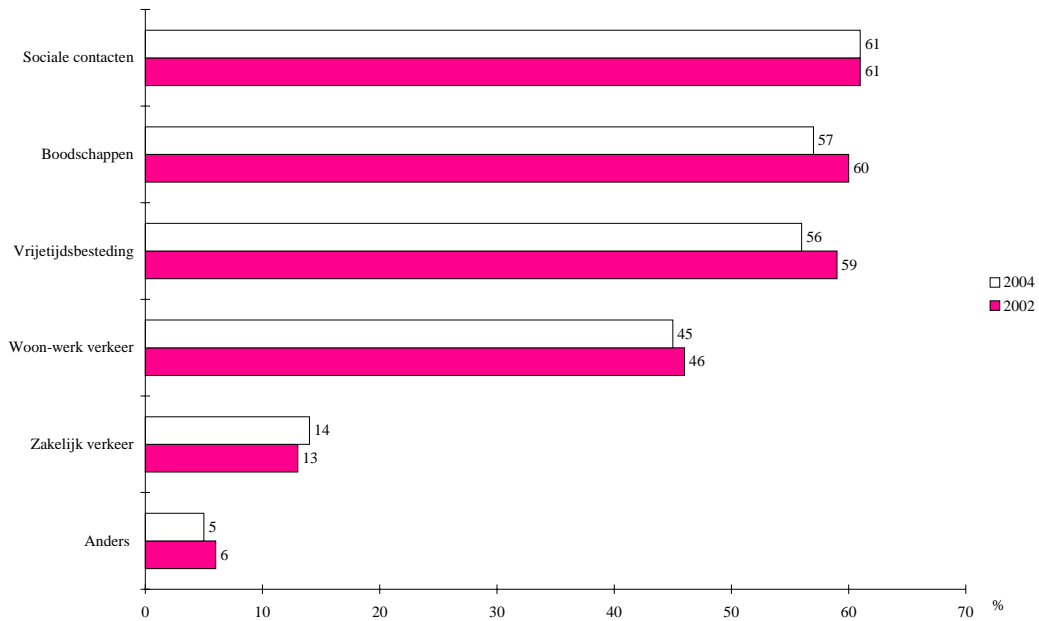
## Passagiers

Passagiers geven als reismotivatie het vaakst sociale contacten (61%), boodschappen (57%), vrijetijdsbesteding (56%) en woon-werk verkeer (45%). Ten opzichte van 2002 zijn er geen significante verschillen waargenomen.

---

### 22 | Reismotief passagiers (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

### 3.2.3 Jaarkilometrage

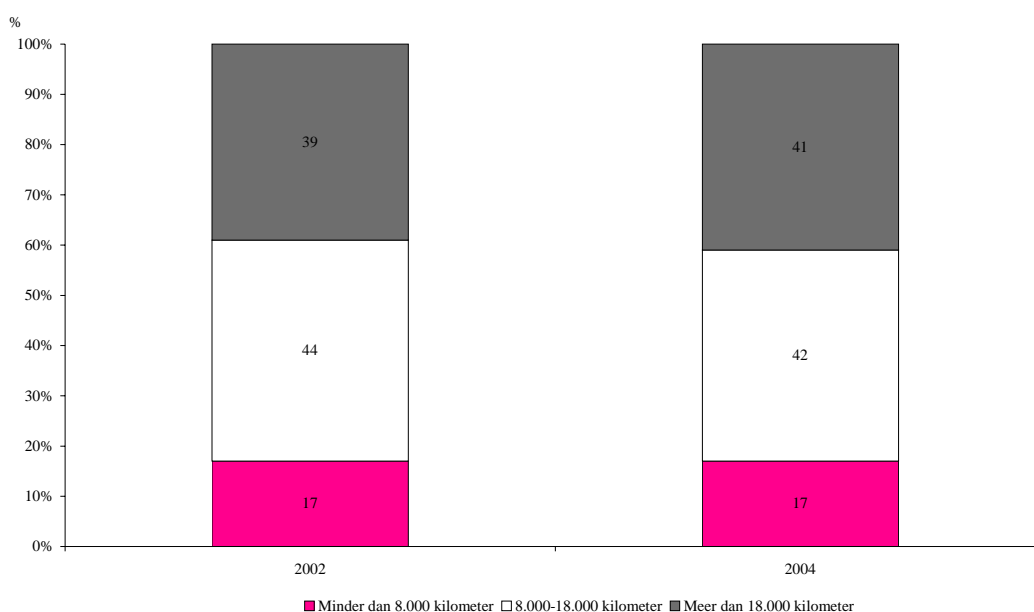
#### Bestuurders

Ongeveer één op de zes bestuurders (17%) geeft aan minder dan 8.000 kilometer per jaar te rijden, volgens 42% ligt het jaarkilometrage tussen de 8.000 en 18.000 kilometer en 41% geeft aan op jaarbasis meer dan 18.000 kilometer per jaar te rijden. Ten opzichte van 2002 zijn geen significante verschillen waargenomen<sup>9</sup>.

---

#### 23 | Jaarkilometrage bestuurder (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>9</sup> Uit het TNS NIPO onderzoek 'De Nederlandse Automobilist 2004' blijkt een afname van het jaarkilometrage. In figuur 23 is een (onsignificante) toename zichtbaar van het aantal bestuurders dat meer dan 18.000 kilometer rijdt. Vergelijking van deze twee onderzoeken is niet mogelijk aangezien bij eerstgenoemde naar een cijfermatig antwoord werd gevraagd en bij laatstgenoemde kon men kiezen uit drie antwoordcategorieën.

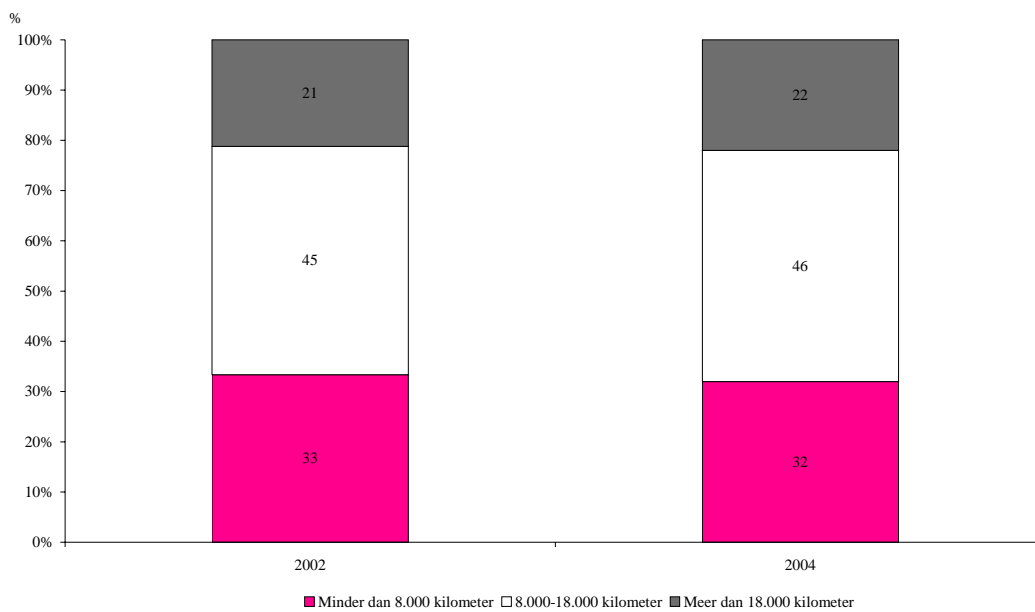
## Passagiers

Logischerwijs brengen passagiers jaarlijks gemiddeld minder kilometers door in de auto dan bestuurders. Bij eenderde (32%) is dit minder dan 8.000 kilometer, bij 46% ligt het jaarkilometrage tussen de 8.000 en 18.000 kilometer en 22% van de passagiers brengt op jaarbasis meer dan 18.000 kilometer in de auto door. Ten opzichte van 2002 zijn geen significante verschillen waargenomen<sup>10</sup>.

---

### 24 | Jaarkilometrage passagiers (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>10</sup> Uit het TNS NIPO onderzoek 'De Nederlandse Automobilist 2004' blijkt een afname van het jaarkilometrage. In figuur 24 is een (onsignificante) toename zichtbaar van het aantal passagiers dat meer dan 18.000 kilometer rijdt. Vergelijking van deze twee onderzoeken is niet mogelijk aangezien bij eerstgenoemde naar een cijfermatig antwoord werd gevraagd en bij laatstgenoemde kon men kiezen uit drie antwoordcategorieën.

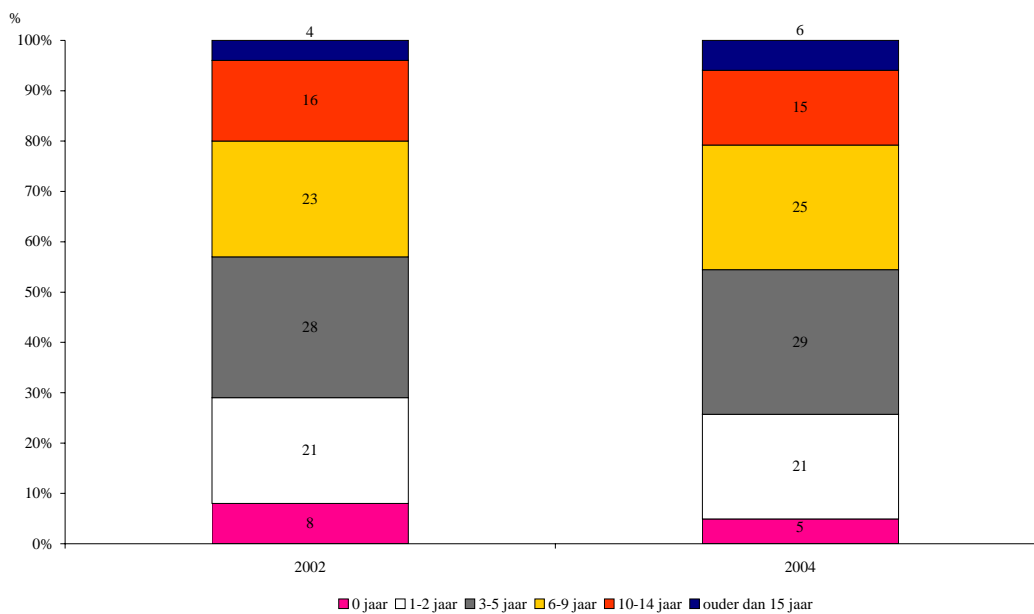
### 3.2.4 Leeftijd auto

Een kwart van de Nederlandse personenauto's (26%) is niet ouder dan 2 jaar, zo'n 29% is tussen de 3 en 5 jaar oud, wederom een kwart (25%) is tussen de 6 en 9 jaar oud en 21% is minimaal 10 jaar oud. Ten opzichte van 2002 is de gemiddelde leeftijd van de personenauto significant gestegen van 5,6 naar 6,0 jaar.

---

#### 25 | Leeftijd personenauto<sup>11</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>11</sup> In de enquête is naar het bouwjaar van de auto gevraagd. Aangezien in 2002 het veldwerk in september en oktober heeft plaatsgevonden en in 2004 in maart en juni, waren in 2002 relatief meer 0-jarige auto's opgegeven dan in 2004.

### 3.3 Autogordels

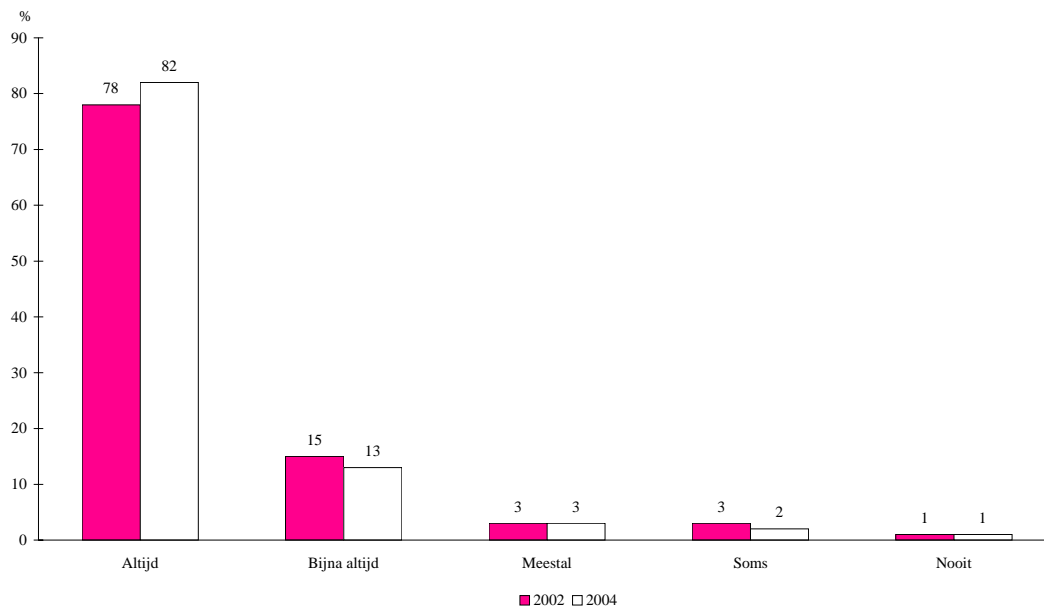
#### 3.3.1 Gordelgebruik

Ten opzichte van 2002 is het aantal automobilisten dat aangeeft de autogordel altijd te dragen significant gestegen. Gaf in 2002 ongeveer 78% van de automobilisten aan de autogordel altijd te dragen; in 2004 is dit 82%. Deze stijging gaat ten koste van het aantal automobilisten dat zegt de autogordel bijna altijd te dragen (van 15% significant gedaald naar 13%). De overige percentages zijn nagenoeg gelijk gebleven.

---

26 | In hoeverre draagt men de gordel? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 3.3.2 Perceptie gevaar

Aan respondenten is gevraagd om per situatie aan te geven hoe gevaarlijk zij het vinden om zonder gordel te rijden. De twee situaties die het meest gevaarlijk worden gevonden zijn: als een kind zonder gordel voorin zit of wanneer men buiten de bebouwde kom zonder gordel om rijdt (88 respectievelijk 85% zeer gevaarlijk).

Zo'n 78% vindt het niet dragen van de gordel voor het kind dat achterin zit zeer gevaarlijk en binnen de bebouwde kom geldt dit voor 60%.

Verder leert het onderzoek dat het niet dragen van een gordel door een volwassene vaker als zeer gevaarlijk wordt gezien als deze voorin zit (75%) dan wanneer deze achterin zit (54%).

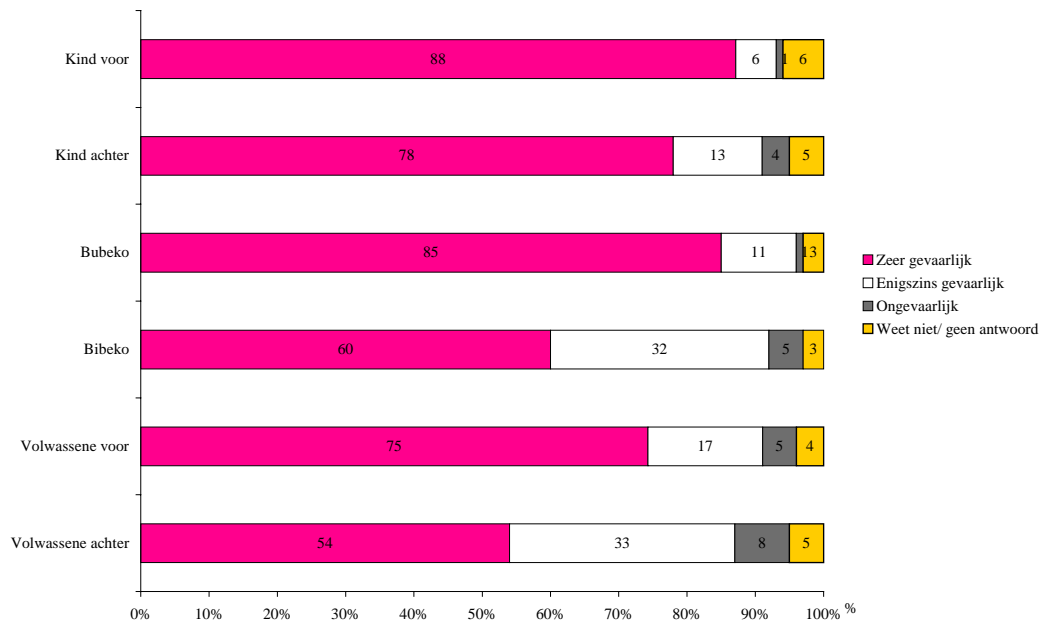
Ten opzichte van 2002 zijn de volgende aspecten significant vaker als zeer gevaarlijk genoemd:

- Binnen de bebouwde kom zonder gordel: van 57% naar 60%;
- Volwassenen op de achterbank zonder gordel: van 48% naar 54%;
- Volwassenen op de voorbank zonder gordel: van 73% naar 75%.

---

#### 27 | Hoe gevaarlijk acht men het niet dragen van de autogordel? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

### 3.3.3 Aanwezigheid van waarschuwingssystemen

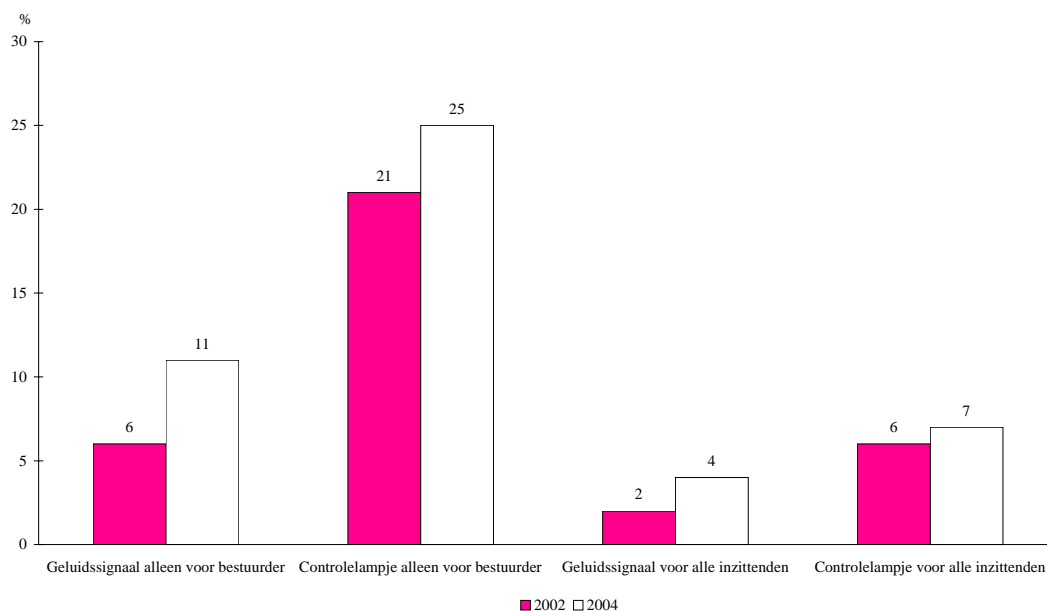
Slechts in een beperkt aantal van de auto's is voor alle inzittenden een waarschuwingssysteem in de auto aanwezig voor het geval men de gordel niet draagt. In 7% van de auto's gaat dan een lampje branden en in 4% van de auto's weerklinkt een geluidssignaal. Als alleen wordt gekeken naar een waarschuwingssysteem voor de bestuurder, dan is dit in meer auto's aanwezig. Eén op de vijf auto's (25%) heeft hiervoor een controlelampje en 11% een geluidssignaal.

De verschillen met 2002 zijn significant.

---

#### 28 / Aanwezigheid van waarschuwingssystemen voor gordelgebruik (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 3.3.4 Voorlichting gordelgebruik

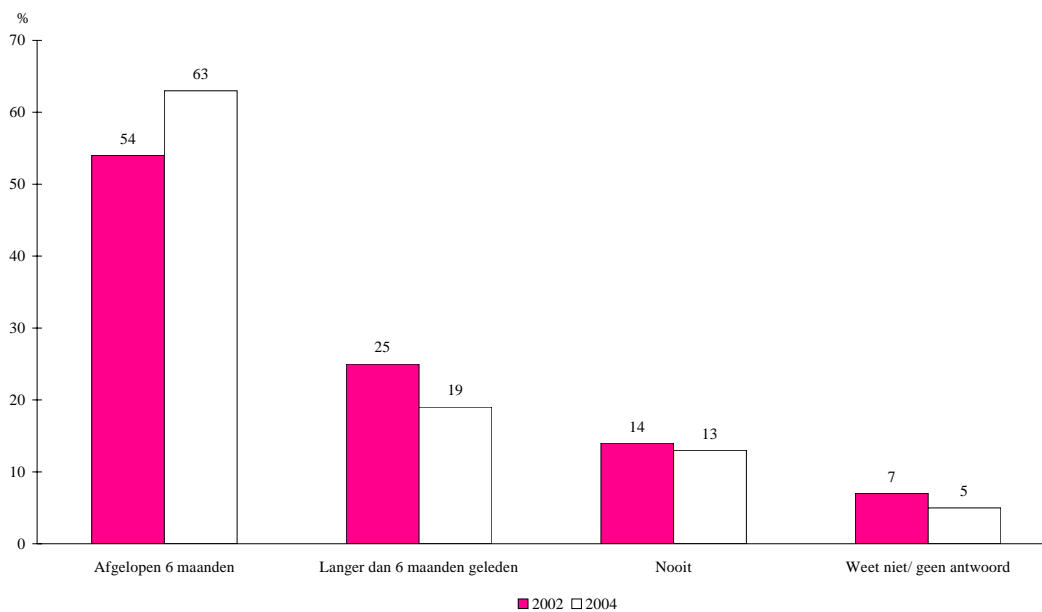
Zo'n 63% van de ondervraagden heeft in de afgelopen 6 maanden informatie over gordelgebruik tot zich genomen. Voor 19% is dit langer dan 6 maanden geleden geweest. en 13% heeft nooit informatie waargenomen over gordelgebruik.

Ten opzichte van 2002 is het aantal ondervraagden dat de afgelopen 6 maanden informatie over gordelgebruik heeft waargenomen significant gestegen van 54% naar 63%. Deze stijging wordt gecompenseerd door een significante daling van het aantal mensen dat langer dan 6 maanden geleden informatie over gordelgebruik heeft waargenomen (van 25% naar 19%).

---

29 | *In hoeverre heeft men informatie over gordelgebruik waargenomen?*  
(*personenauto's*)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---



### 3.3.5 Informatiebronnen

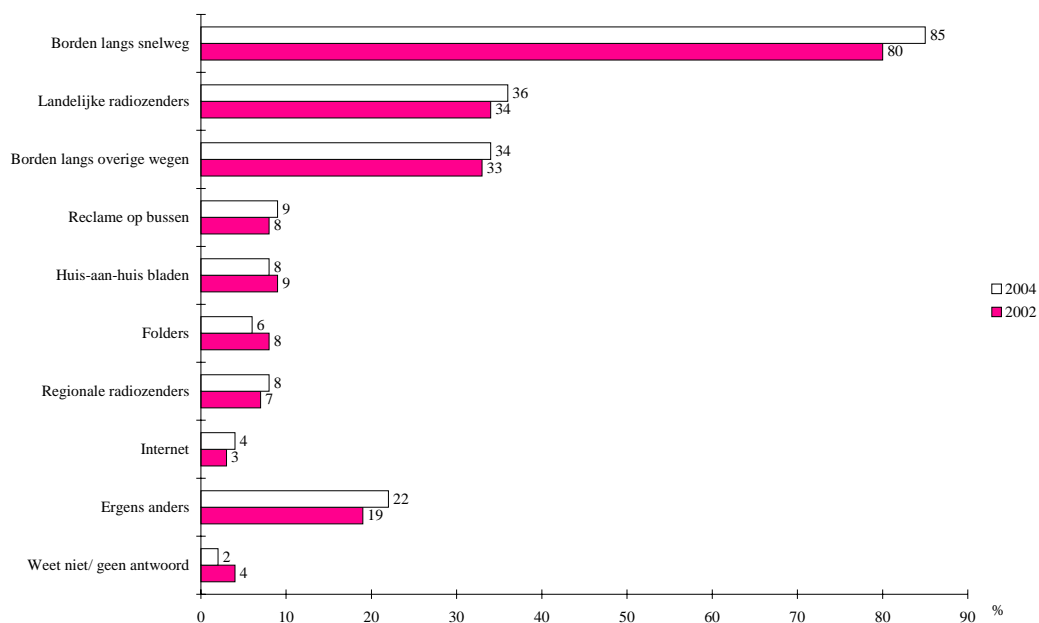
De informatie over gordelgebruik is in de meeste gevallen waargenomen op borden langs de snelweg (85%). Ook landelijke radiozenders en borden langs overige wegen worden relatief vaak genoemd als informatiebron (respectievelijk 36% en 34%).

Ten opzichte van 2002 heeft men significant vaker informatie over gordelgebruik waargenomen op borden langs de weg (van 80% naar 85%). Het aantal mensen dat iets gelezen heeft over gordelgebruik in artikelen in huis-aan-huisbladen en folders, is significant gedaald (respectievelijk van 9% naar 8% en van 8% naar 6%). Via 'reclame op autobussen' is daarentegen significant gestegen (van 8% naar 9%).

---

#### 30 | Waar heeft men informatie over gordelgebruik waargenomen? (personenauto's)

---



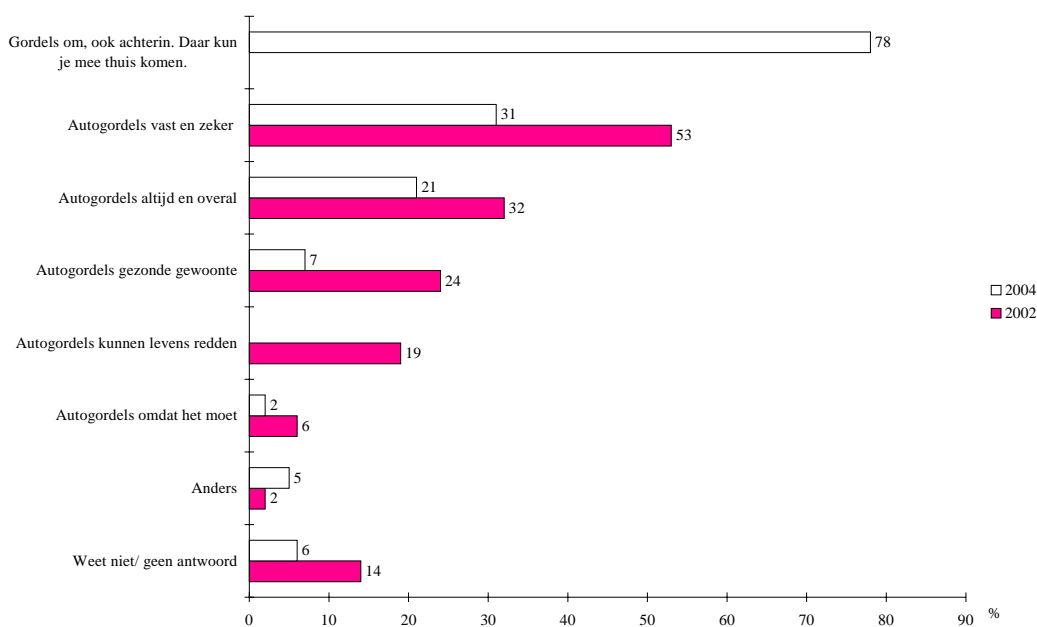
Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 3.3.6 Bekendheid met leuzen

De leuze die door de meeste automobilisten is waargenomen is “Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen” (78%). Ook de leuzen “Autogordels vast en zeker” (31%) en “Autogordels, altijd en overal” (21%) hebben een relatief grote bekendheid, hoewel deze kleiner is dan in de vorige meting. Alle verschillen in onderstaande figuur zijn significant.

31 | Welke leuzen zijn volgens de automobilist de afgelopen zes maanden gebruikt? (personenauto's)<sup>12</sup>



Bron: TNS NIPO, 2004

<sup>12</sup> De vraag naar bekendheid van de leuzen is geholpen gevraagd. Dat wil zeggen dat men een aantal leuzen te zien kreeg, waarvan men kon aangeven met welke men bekend was. In tegenstelling tot in de meting van 2002 is in deze meting niet naar de bekendheid met de leus “Autogordels kunnen levens redden” gevraagd. In plaats daarvan is gevraagd naar de leus “Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen”. De leuzen “Autogordels, omdat het moet” en “Autogordels kunnen levens redden” zijn fictieve leuzen, die in de enquête naast de werkelijke leuzen getoond werden.

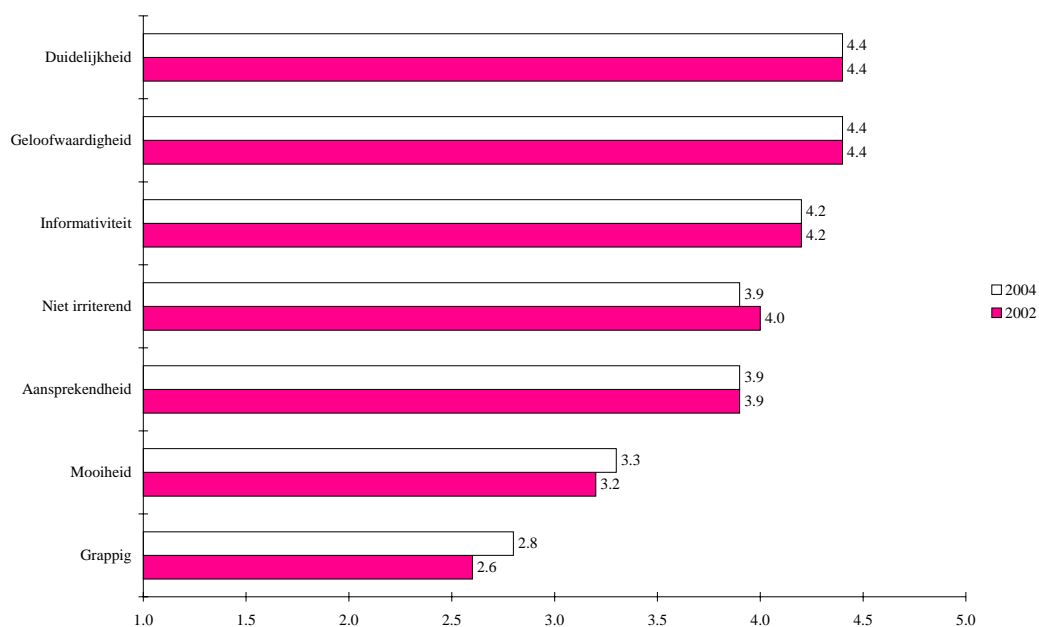
### 3.3.7 Beoordeling informatie

De waargenomen informatie wordt voornamelijk als duidelijk en geloofwaardig gepercipieerd; beiden krijgen een 4,4 op een vijfpuntsschaal. De informatie wordt het laagst beoordeeld als het gaat om grappig (2,8) en mooi (3,3). Er zijn slechts minimale verschillen ten opzichte van de meting in 2002. Desondanks percipieert men de informatie op de aspecten 'grappig' en 'mooi' in 2004 significant beter (respectievelijk van 2,6 naar 2,8 en van 3,2 naar 3,3). Het aspect 'niet irriterend' krijgt in 2004 een significant lagere beoordeling dan in 2002 (van 4,0 naar 3,9).

---

32 | *Hoe beoordeelt men de informatie die men de afgelopen zes maanden heeft waargenomen? (personenauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

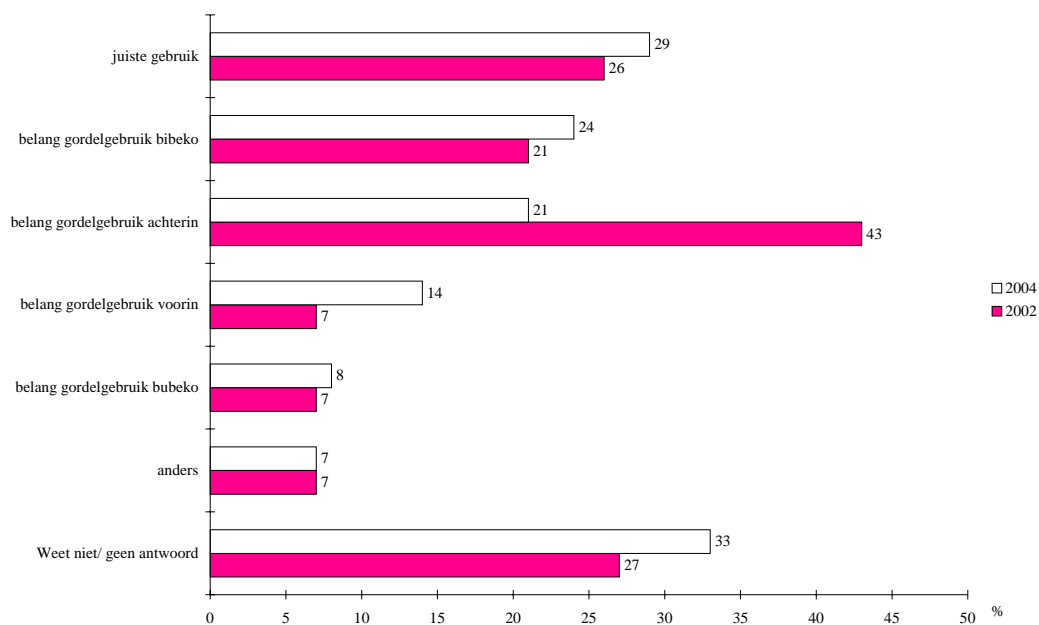
### 3.3.8 Onvoldoende belichte aspecten in voorlichting

Het valt op dat ten opzichte van de meting in 2002 men in 2004 veel minder vaak ‘belang gordelgebruik achterin’ noemt als aspect dat volgens de automobilist niet voldoende aan bod komt in voorlichting (van 43% naar 21%). Dit is waarschijnlijk te verklaren door de inmiddels geïntroduceerde leuze “Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen”. De overige aspecten worden daarentegen in 2004 significant vaker genoemd dan in 2002.

---

#### 33 | Welke aspecten komen volgens de automobilist niet voldoende aan bod in voorlichting? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 3.3.9 Meer gordelgebruik door voorlichting

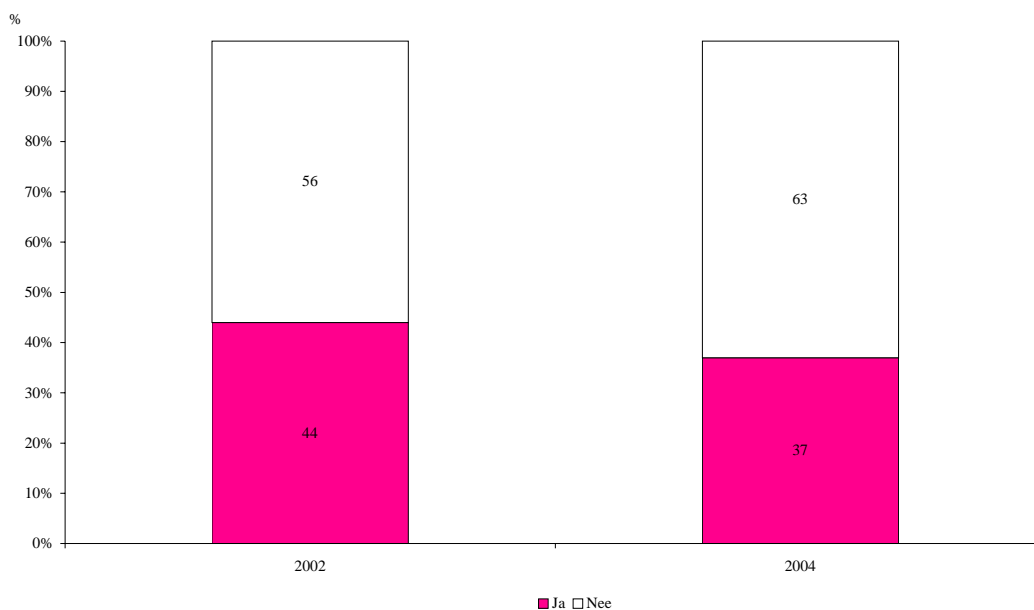
Op de vraag of men de gordel vaker is gaan dragen door voorlichting antwoordt bijna driekwart (74%) dat men de gordel sowieso al altijd droeg. In 2002 lag dit percentage significant lager (70%).

Van de overige groep automobilisten, dus diegenen die niet aangaven de gordel sowieso al te dragen, geeft 63% aan de gordel vaker te zijn gaan dragen. Ten opzichte van 2002 is dit percentage met 7 procentpunten significant gestegen en daardoor kan gesteld worden dat de voorlichting in 2004 meer invloed heeft gehad op het gordelgebruik dan in 2002.

---

34 | *Is men de gordel vaker gaan dragen door de voorlichting die men heeft gezien of gehoord? (personenauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

### 3.3.10 Controle gordelgebruik

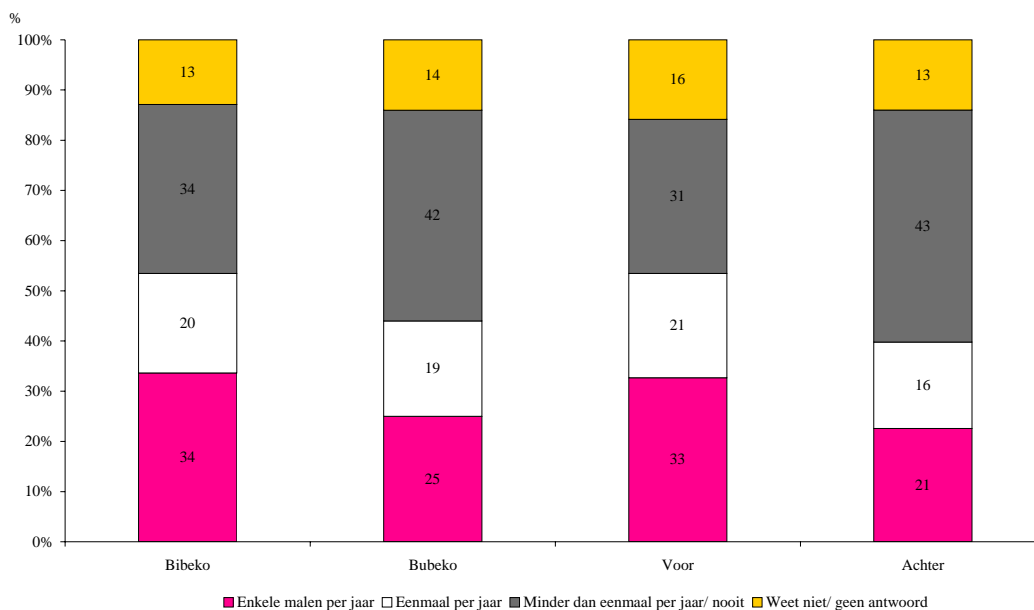
De kans om te worden gecontroleerd op gordelgebruik acht men het grootst binnen de bebouwde kom en als men voorin de auto zit. Ruim de helft van de automobilisten verwacht minstens eenmaal per jaar voorin te worden gecontroleerd en/ of binnen de bebouwde kom (beiden 54%). Dit percentage ligt voor wat betreft buiten de bebouwde kom op 44%. De kans op controle van het gordelgebruik achterin wordt het laagst ingeschat; slechts 37% denkt hier minstens eenmaal per jaar op te worden gecontroleerd.

Ten opzichte van de vorige meting verwacht men in 2004 zowel voor- als achterin de auto eerder gecontroleerd te worden. Het aantal automobilisten dat verwacht minstens eenmaal per jaar gecontroleerd te worden is voorin significant gestegen van 50% naar 54% en achterin van 31% naar 37%. Ook binnen de bebouwde kom verwacht men significant vaker minimaal eenmaal per jaar gecontroleerd te worden (van 51% naar 54%).

---

35 / Hoe groot acht men de kans te worden gecontroleerd op gordelgebruik in de volgende situaties? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 3.4 Hoofdsteunen

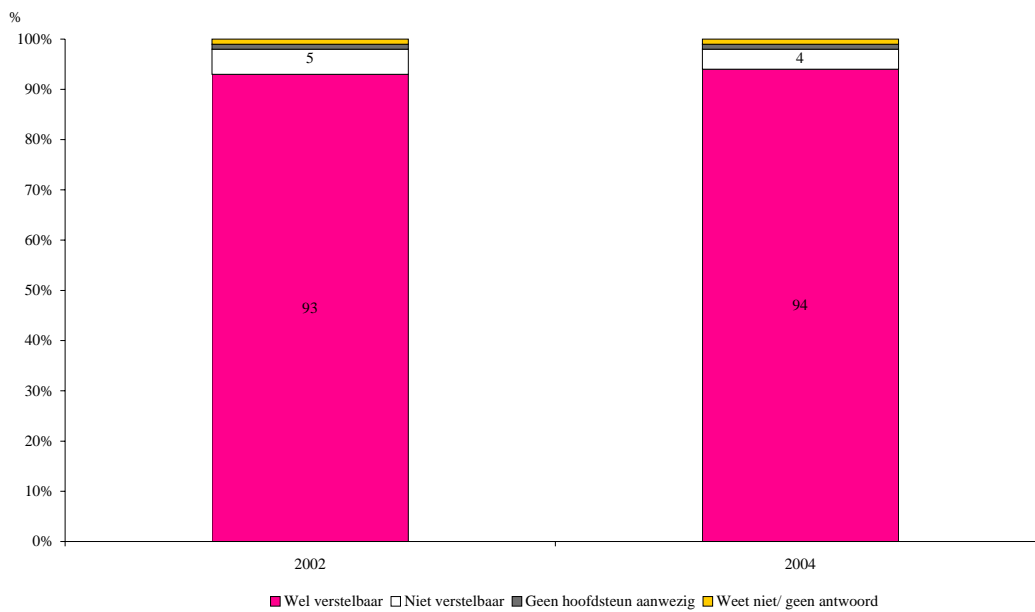
### 3.4.1 Aanwezigheid en verstelbaarheid voorin

Het overgrote deel van de automobilisten geeft aan dat men voorin over een hoofdsteun beschikt en dat deze tevens verstelbaar is (94%). Ten opzichte van twee jaar geleden is dit percentage vrijwel gelijk gebleven (93% in 2002).

---

36 / *Aanwezigheid verstelbaarheid van hoofdsteunen voorpassagiers (personenauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

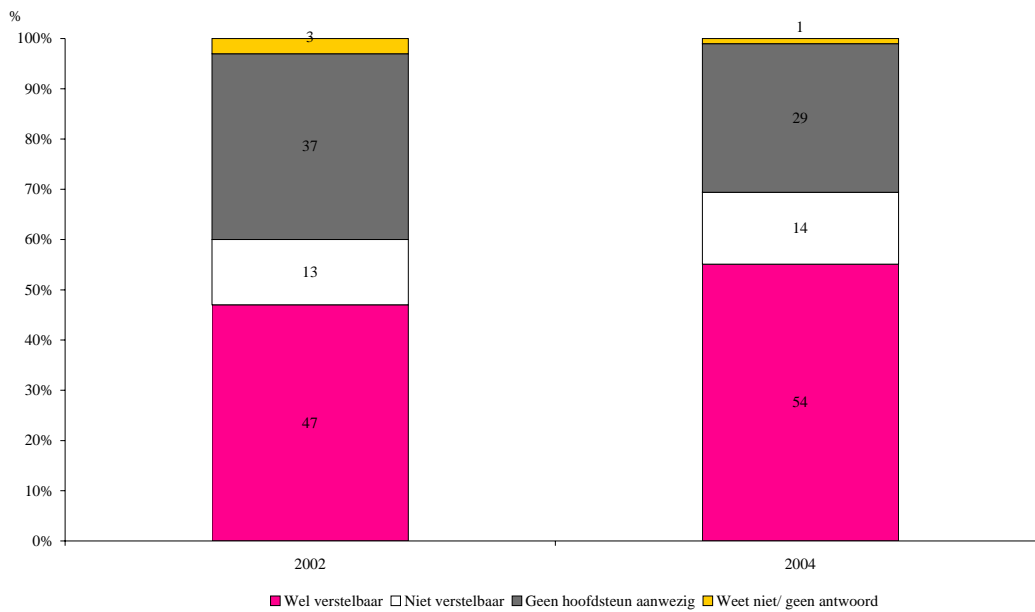
### 3.4.2 Aanwezigheid en verstelbaarheid achterin

Het aantal mensen dat geen hoofdsteun op hun zitplaats heeft is op de achterbank sinds 2002 significant afgenomen, van 37% naar 29%. Achter in de auto heeft 54% van de ondervraagden een stoel met verstelbare hoofdsteun. In 2002 was dit bij 47% van de ondervraagden het geval (significante stijging).

---

37 | *Aanwezigheid en verstelbaar zijn van hoofdsteunen stoelen van achterpassagiers (personenauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004



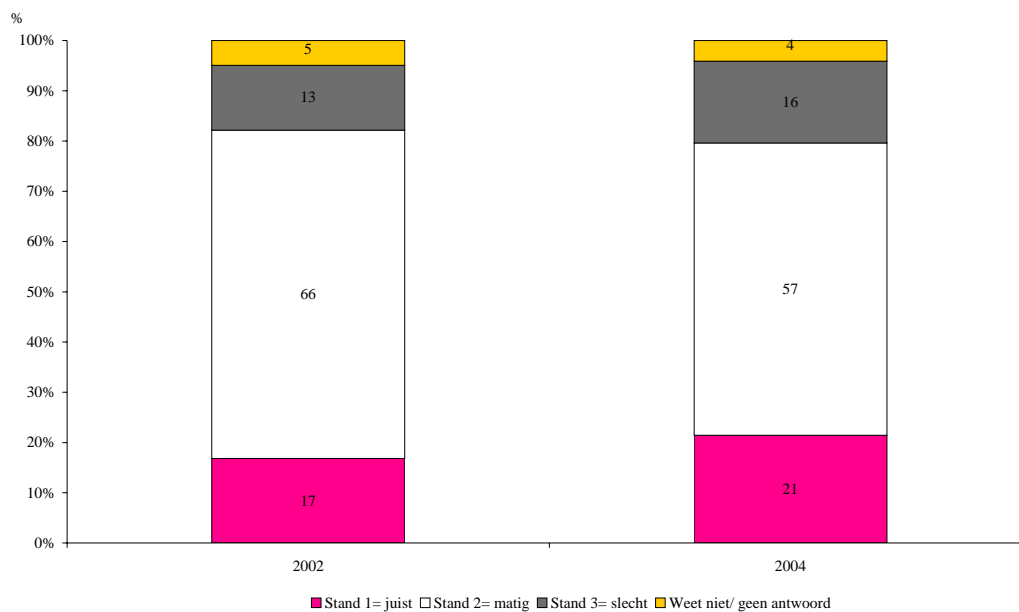
### 3.4.3 Juist geachte stand

Was in 2002 17% van de automobilisten op de hoogte van de juiste stand van de hoofdsteen, in 2004 is dit gestegen tot 21%. De matige stand wordt in 2004 minder vaak als de juiste stand gezien (van 66% naar 57%), terwijl het aantal automobilisten die de slechte stand als de juiste zien, is toegenomen (van 13% naar 16%)<sup>13</sup>. Deze gevonden verschillen zijn significant.

---

38 / Welke stand acht men de juiste voor hoofsteunen? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>13</sup>Stand 1= Juiste stand: bovenkant steun gelijk aan of hoger dan bovenkant hoofd  
Stand 2= Matige stand: bovenkant steun binnen zone onder bovenkant hoofd en bovenkant oren  
Stand 3= Slechte stand: gehele steun onder bovenkant oren (zie ook figuur in bijlage 3)

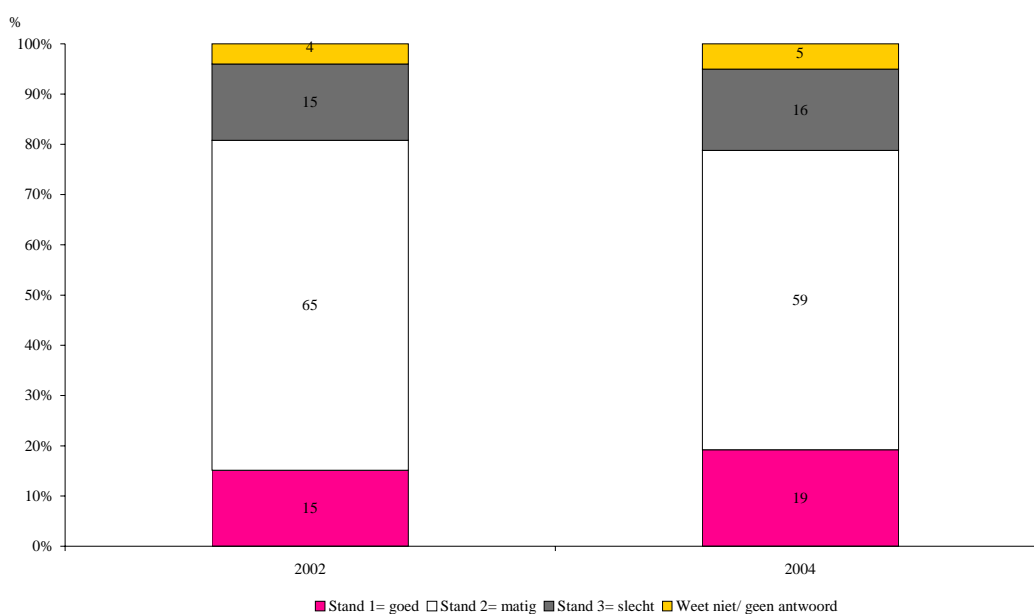
### 3.4.4 Werkelijke stand

Bij de daadwerkelijke afstelling van de hoofdsteun heeft een soortgelijke ontwikkeling plaatsgevonden als bij de vermeende juiste stand (beschreven in de vorige paragraaf). Had in 2002 15% van de automobilisten de hoofdsteun van zijn stoel op de juiste stand, in 2004 is dit significant gestegen tot 19%. De matige stand is significant gedaald van 65% naar 59% en de slechte stand is vrijwel gelijk gebleven (2002: 15%; 2004: 16%)<sup>14</sup>.

---

39 / Hoe heeft men de hoofdsteun zelf staan? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>14</sup> Stand 1= Juiste stand: bovenkant steun gelijk aan of hoger dan bovenkant hoofd  
Stand 2= Matige stand: bovenkant steun binnen zone onder bovenkant hoofd en bovenkant oren  
Stand 3= Slechte stand: gehele steun onder bovenkant oren (zie ook figuur in bijlage 3)

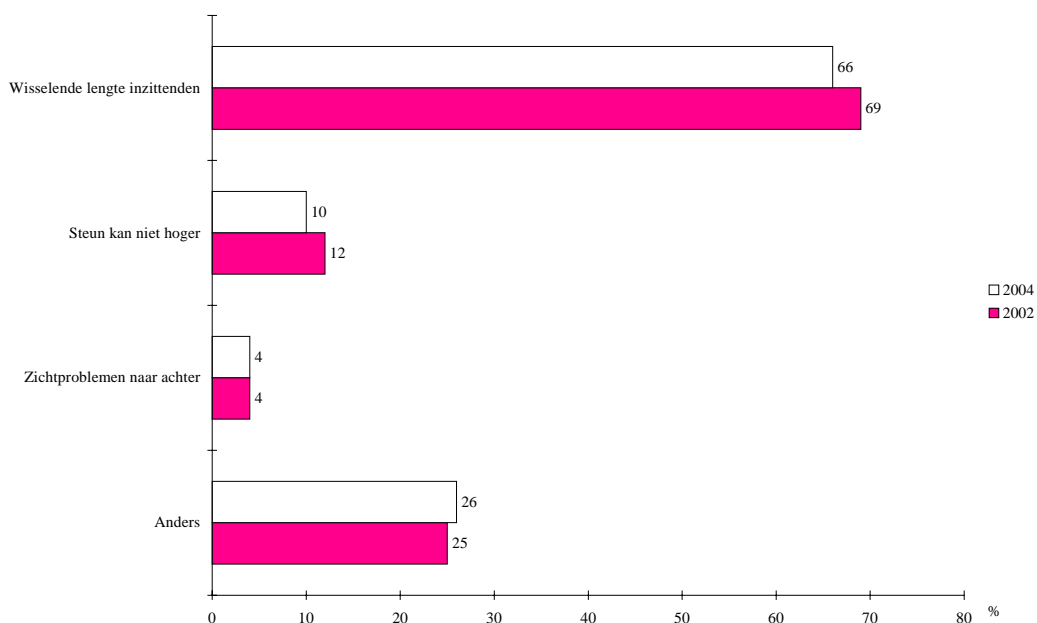
### 3.4.5 Redenen van onjuiste stand voorin

De hoofdsteun voorin staat soms niet goed afgesteld, voornamelijk omdat de inzittenden niet altijd dezelfde personen zijn en daarbij in lengte variëren (66%). In 2002 werd deze reden door significant meer automobilisten opgegeven (69%).

---

40 | Hoe komt het dat men de hoofdsteun voor niet juist heeft staan? (personenauto's)<sup>15</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>15</sup> In 2002 gaf 22% van de respondenten geen antwoord op deze vraag; in 2004 was dit 25%

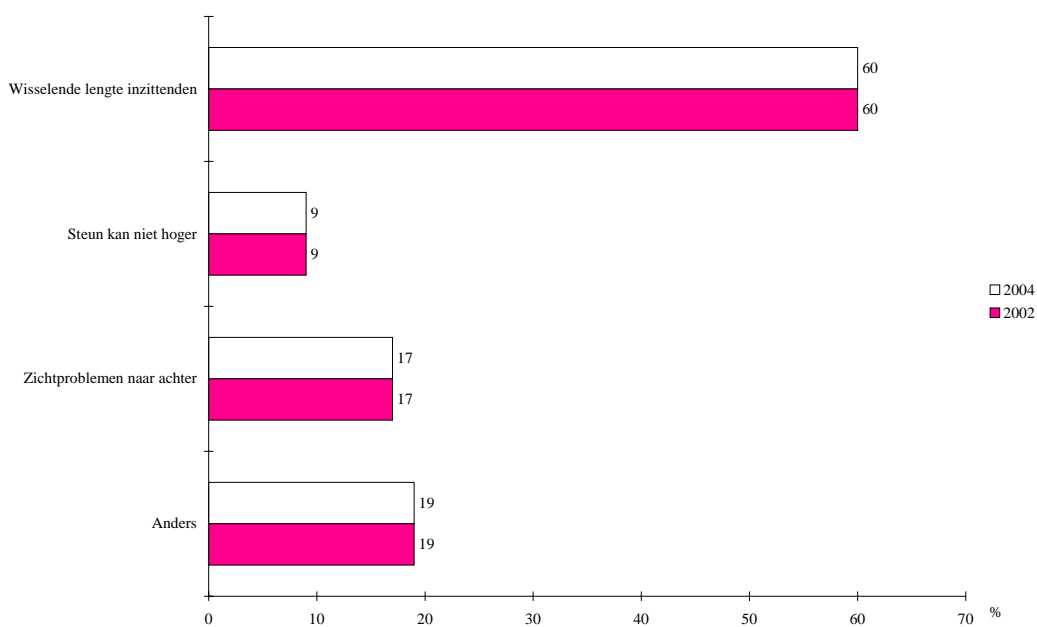
### 3.4.6 Redenen van onjuiste stand achterin

De reden waarom men de hoofdsteun achterin niet goed afgesteld heeft staan bleek, net als in de vorige meting, voor veel automobilisten een moeilijk vraag te zijn, daar 46% van hen hier geen antwoord op gaf of wist (in 2002 was dit 50%). Van de automobilisten die hier wel een antwoord op wisten, gaf 60% aan dat de oorzaak is dat de inzittenden niet altijd dezelfde personen zijn en daarbij in lengte variëren. Zo'n 17% gaf als oorzaak 'zichtproblemen naar achteren'. In 2002 waren deze percentages precies gelijk aan die in 2004.

---

41 | Hoe komt het dat men de hoofdsteun achter niet juist heeft staan? (personenauto's)<sup>16</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>16</sup> In 2002 gaf 50% van de respondenten geen antwoord op deze vraag; in 2004 was dit 46%

## 3.5 Kinderzitjes en gordelgebruik kinderen

### 3.5.1 Informatie over gebruik van kinderzitjes

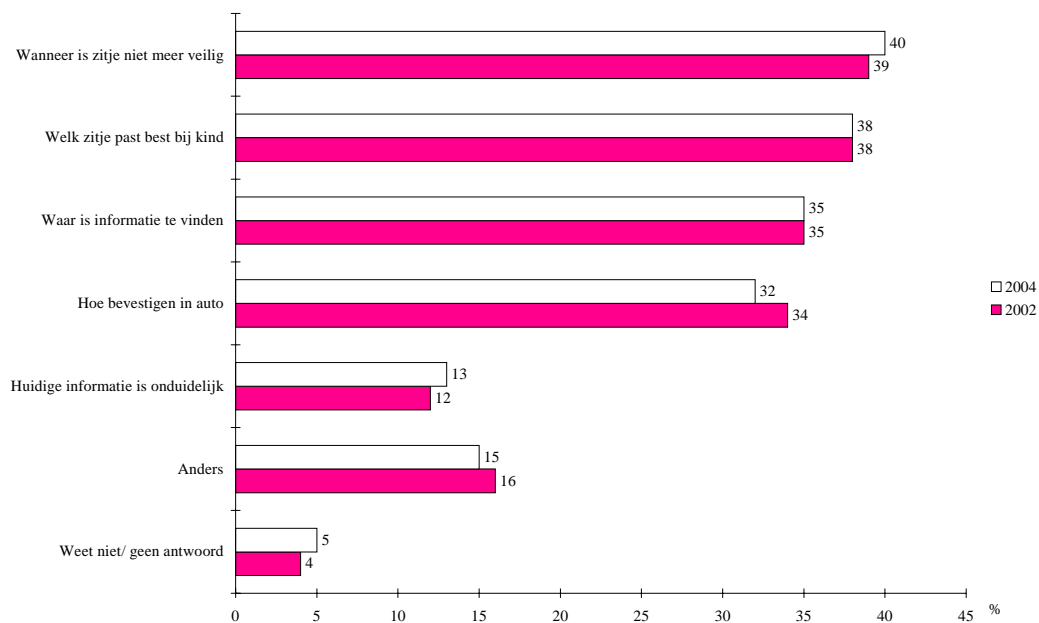
Het aantal automobilisten dat aangeeft wel eens een kind van 12 jaar of jonger in de auto te hebben, is ten opzichte van 2002 significant gedaald van 58% naar 56%. Van deze mensen geeft 18% aan dat men onvoldoende informatie heeft over het gebruik van kinderzitjes. In 2002 was dit percentage significant hoger (21%).

De mening over welke aspecten men mist aan informatie over het gebruik van kinderzitjes is nagenoeg gelijk aan die in 2002. Informatie die men voornamelijk mist, heeft te maken met 'veiligheid van het zitje' (40%), 'toepasselijkheid zitje' (38%), 'mogelijke informatiebronnen zitje' (35%) en 'hoe bevestigen in de auto' (32%).

---

#### 42 | Wat mist men aan informatie over gebruik van kinderzitjes? (personenauto's)

---



Basis: Automobilisten die wel eens een kind tot 8 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid) en aangeven onvoldoende informatie te hebben ontvangen over het goed gebruiken van een kinderzitje

Bron: TNS NIPO, 2004

---

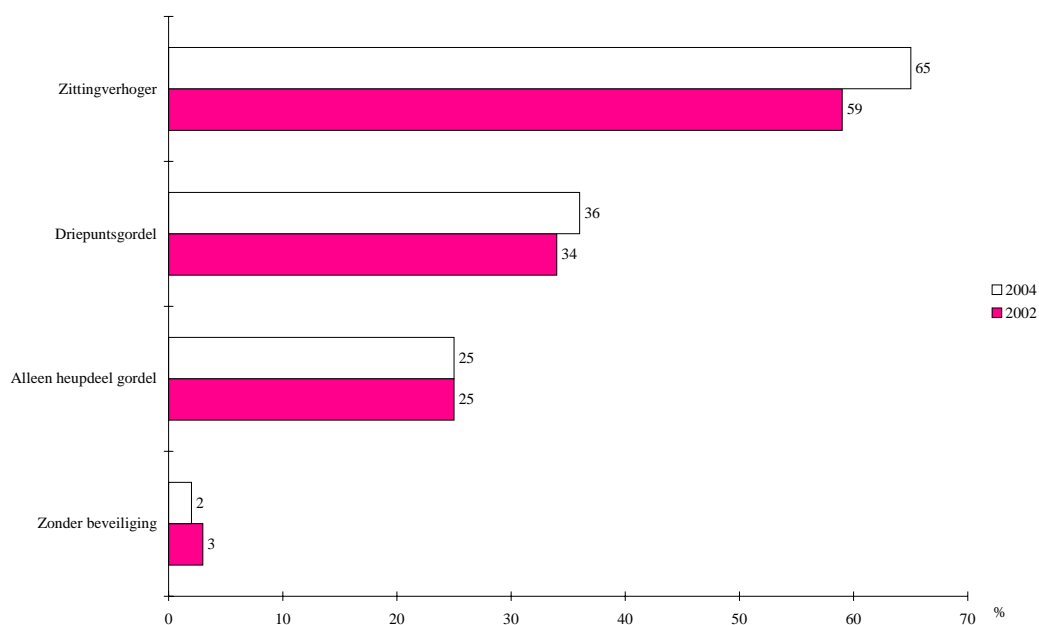
### 3.5.2 Vervoerwijze kind tot 8 jaar

Wanneer men vindt dat het kind te groot is geworden voor het kinderzitje, wordt deze tot 8 jaar het meest vervoerd op een zittingverhoger (65%), maar ook wel met een driepuntsgordel (36%). Zo'n 25% geeft aan alleen het heupdeel van de gordel te gebruiken. Het aantal kinderen in deze leeftijdscategorie dat vervoerd wordt in een zittingverhoger is ten opzichte van 2002 significant gestegen van 59% naar 65%.

---

43 | Hoe vervoert men een kind tot 8 jaar dat uit een kinderzitje is gegroeid meestal? (personenauto's)<sup>17</sup>

---



Basis: Automobilisten die wel eens een kind tot 8 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid)

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>17</sup> De percentages in de figuur tellen op tot meer dan 100%. Dit komt doordat men in veel gevallen gebruik maakt van meer dan één beveiligingsmiddel. Uit de waarnemingen is ook gebleken dat men voor kinderen over het algemeen gebruik maakt van een zittingverhoger, in combinatie met een (driepuntsgordel (zie hoofdstuk 6).

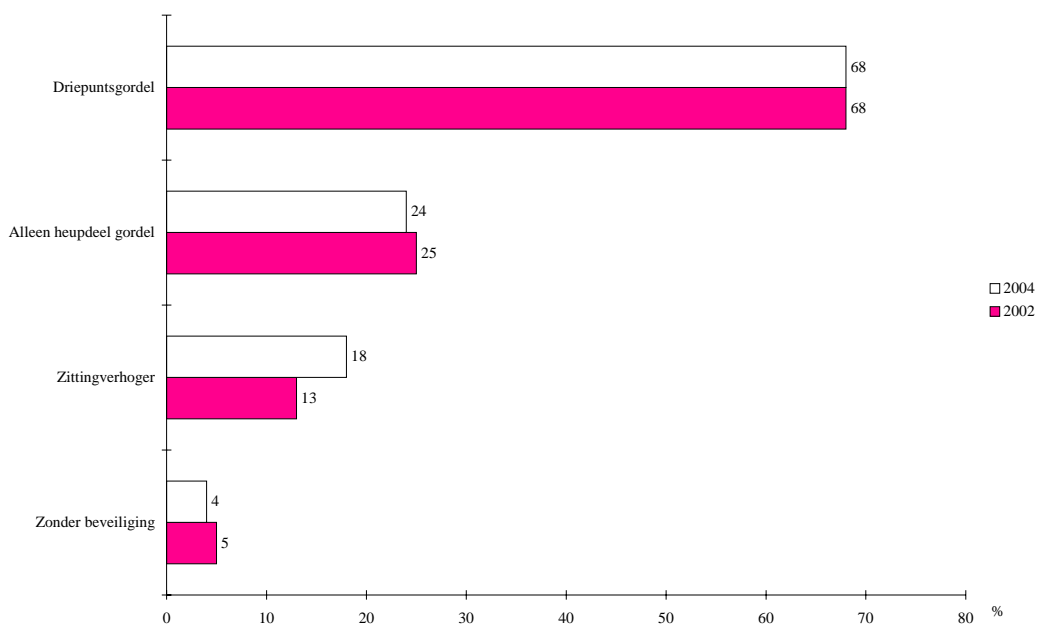
### 3.5.3 Vervoerwijze kind 8 tot 12 jaar

Kinderen van 8-12 jaar worden meestal beveiligd met een driepuntsgordel (68%). Dit percentage was in 2002 ongeveer gelijk (68%). Daarnaast wordt veelal 'alleen een heupgordel' gebruikt (24%). Het aantal kinderen in deze leeftijdscategorie dat op een zittingverhoger vervoerd wordt, is ten opzichte van 2002 significant gestegen, van 13% naar 18%.

---

44 | Hoe vervoert men een kind van 8 tot 12 jaar dat uit een kinderzitje is gegroeid meestal? (personenauto's)<sup>18</sup>

---



---

Basis: Automobilisten die wel eens een kind van 8 tot 12 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid)

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>18</sup> De percentages in de figuur tellen op tot meer dan 100%. Dit komt doordat men in veel gevallen gebruik maakt van meer dan één beveiligingsmiddel. Uit de waarnemingen is ook gebleken dat men voor kinderen over het algemeen gebruik maakt van een zittingverhoger, in combinatie met een (driepuntsgordel (zie hoofdstuk 6).

### 3.5.4 Redenen van niet goed vervoeren kind

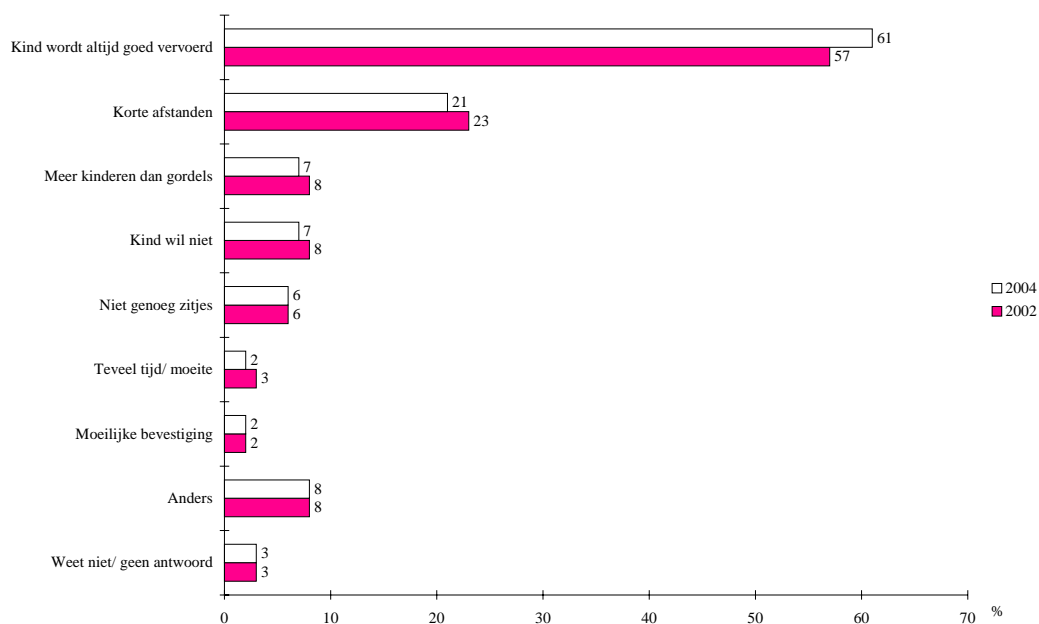
Zo'n 39% van de automobilisten geeft toe (soms) een kind niet goed beveiligd te vervoeren. De reden die men hiervoor in de meeste gevallen aanvoert is dat het gaat om korte afstanden (21%). Andere redenen die worden genoemd zijn dat er meer kinderen dan gordels zijn (7%), het kind wil niet (7%) en dat er niet genoeg zitjes zijn (6%). Meer dan de helft van de automobilisten die wel eens kinderen vervoerd, geeft echter aan dat deze altijd goed beveiligd vervoerd worden (61%).

Ten opzichte van 2002 geeft men significant minder vaak als reden dat het om korte afstanden gaat (23% versus 21%). Het aantal automobilisten dat zegt de kinderen altijd goed beveiligd te vervoeren is significant gestegen van 57% naar 61%.

---

#### 45 / Welke redenen of situaties zorgen ervoor dat men een kind (soms) niet goed beveiligd in de auto vervoert? (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004



## 3.6 Overige beveiligingsmiddelen en voorzieningen

### 3.6.1 Aanwezigheid airbags

Naast autogordels, hoofdsteunen en kinderzitjes is ook nog gekeken naar het gebruik van andere beveiligingsmiddelen en voorzieningen.

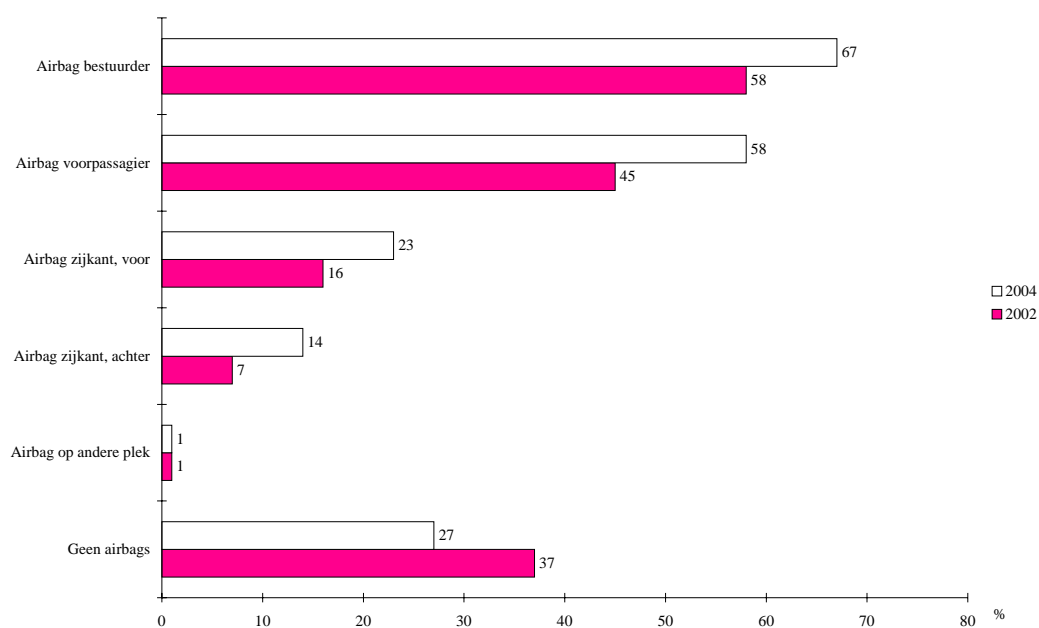
In tweederde (67%) van de auto's is een airbag aanwezig op de bestuurdersplaats en in 58% van de auto's (tevens) bij de stoel van de voorpassagiers. Deze percentages waren in 2002 met respectievelijk 58% en 45% significant lager. Ook het aantal airbags aan de zijkant-voor en zijkant-achter is significant gestegen (respectievelijk van 16% naar 23% en van 7% naar 14%).

Het aantal auto's waar geen airbag is ingebouwd is significant gedaald van 37% in 2002 tot 27% in 2004.

---

#### 46 / Aanwezigheid van airbags (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

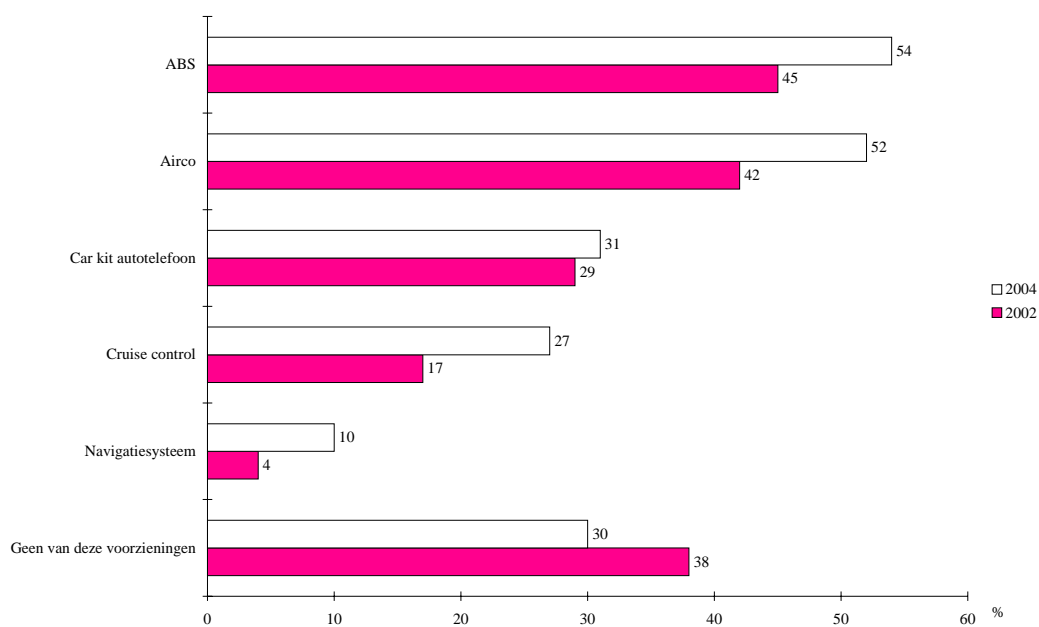
### 3.6.2 Aanwezigheid andere voorzieningen

Het aantal bestuurders van auto's met een Anti Blokkeer Systeem (ABS) is significant gestegen van 45% in 2002 tot 54% in 2004. Circa 52% heeft een Airco in 2004. In 2002 was dit nog 42% (significant lager). Het aantal bestuurders in het bezit van een car kit autotelefoon is vrijwel gelijk gebleven (29% in 2002 versus 31% in 2004). Het aantal bestuurders van auto's met een cruisecontrol is wel significant gestegen (van 17% naar 27%). Hetzelfde geldt voor het navigatiesysteem (van 4% naar 10%).

---

#### 47 | Aanwezigheid van andere voorzieningen (personenauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 4 Waarnemingen bestelauto's

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten getoond van de waarnemingen voor wat betreft het dragen van autogordels en het gebruik van hoofdsteunen in bestelauto's. Deze resultaten worden gerapporteerd voor 'bestuurders en 'passagiers'. Bij het tonen van de resultaten wordt verder een onderscheid gemaakt naar een aantal specificaties van de meetlocaties.

Dit zijn achtereenvolgens:

- Het gebiedstype (binnen vs. buiten de bebouwde kom)
- Dagdeel (ochtend of middag)
- Dagsoort (week of weekend)
- Provincie en
- Politieregio.

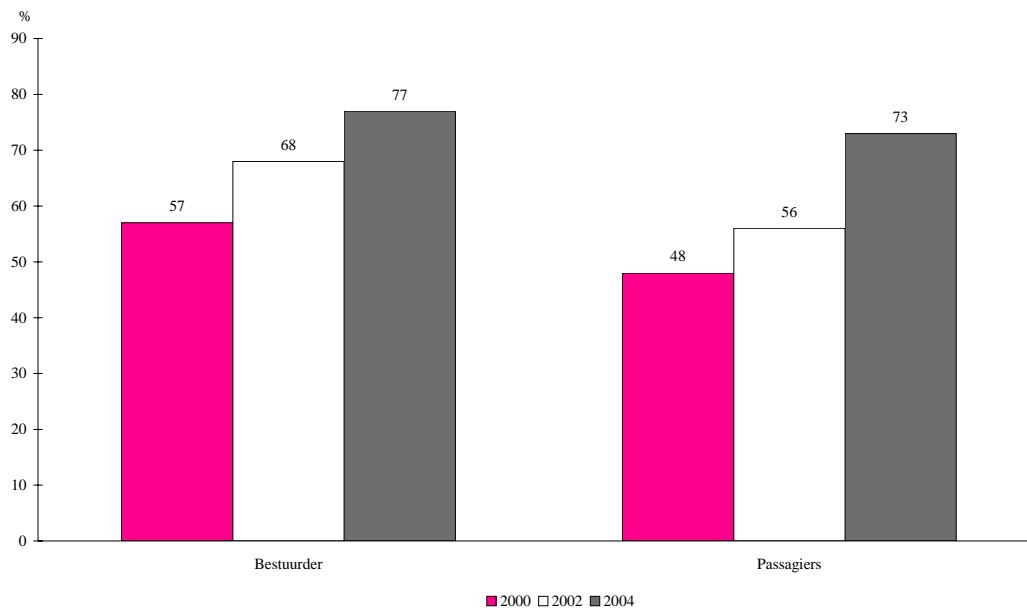
## 4.2 Gordelgedrag algemeen

Zowel voor de bestuurder als de passagiers is het gordelgebruik significant toegenomen ten opzichte van 2002. Droeg in 2002 nog 68% van de bestelbusbestuurders een gordel, in 2004 bedraagt dit percentage 77%. Bij de passagiers heeft een stijging plaatsgevonden van 56% naar 73%.

---

### 48 / Gordelgedrag algemeen (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

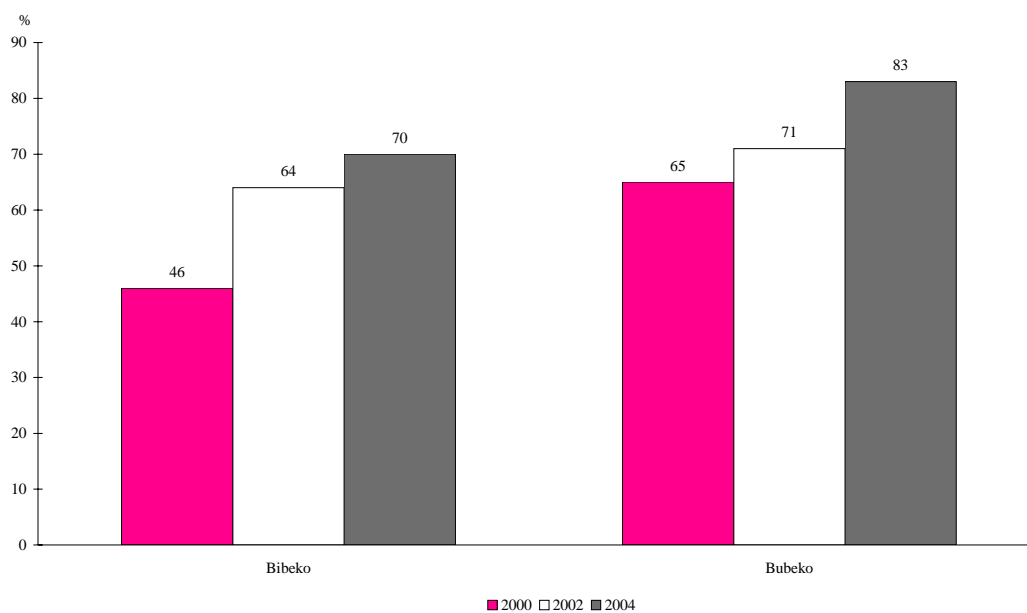
---

## 4.3 Gebiedstype

### 4.3.1 Bestuurder

Net als bij personenauto's wordt bij bestelauto's door bestuurders de gordel buiten de bebouwde kom significant vaker gedragen dan binnen de bebouwde kom. Ten opzichte van 2002 is zowel buiten als binnen de bebouwde kom het gordelgebruik van bestuurders significant gestegen (respectievelijk van 71% tot 83% en van 64% tot 70%).

49 / Gordelgebruik bestuurder naar gebiedstype (bestelauto's)



Bron: TNS NIPO, 2004

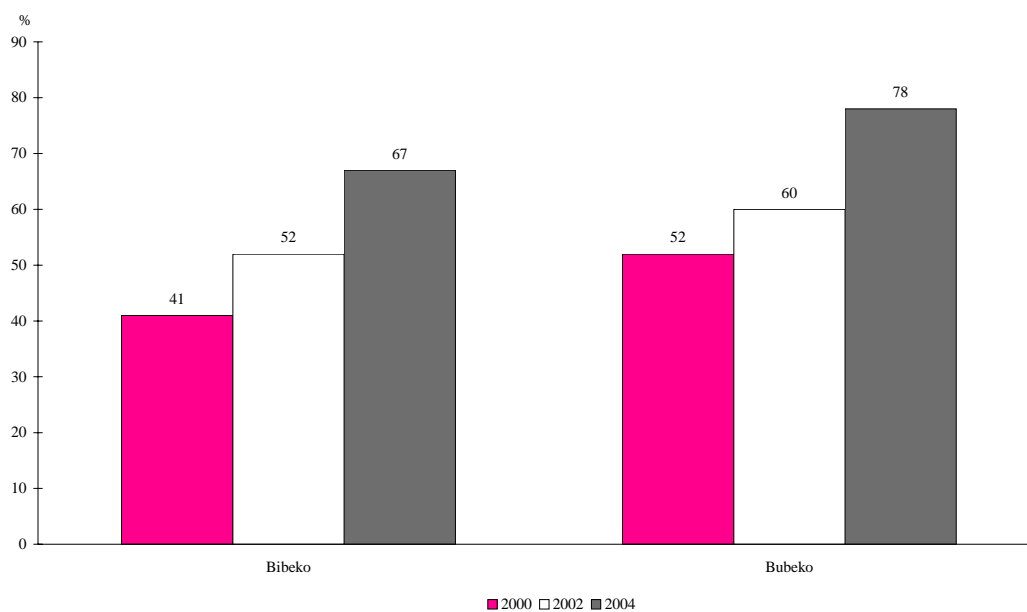
### 4.3.2 Passagiers

In bestelauto's wordt de gordel buiten de bebouwde kom door passagiers significant vaker gedragen dan binnen de bebouwde kom (78% versus 67%). Net als bij de bestuurders is ook bij de passagiers het gordelgebruik zowel buiten al binnen de bebouwde kom significant gestegen (respectievelijk van 60% tot 78% en van 52% tot 67%).

---

#### 50 | Gordelgebruik passagiers naar gebiedstype (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 4.4 Dagdeel

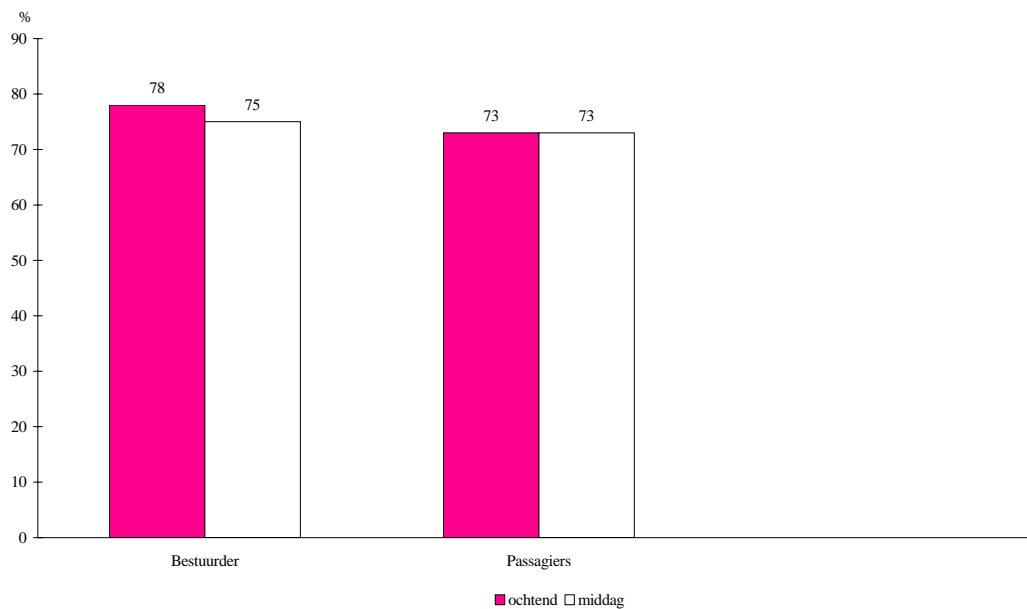
Door bestuurders van bestelbusjes wordt de gordel 's ochtends vrijwel even vaak gedragen als 's middags. Ook bij de passagiers is geen verschil in gordelgebruik 's tussen ochtends en 's middags waargenomen.

Twee jaar geleden waren er bij de bestuurder ook geen significante verschillen in gordelgebruik tussen de ochtend en de middag (ochtend 70%, middag 66%). Bij passagiers was hier destijds wel een significant verschil waargenomen (ochtend 59%, middag 50%).

---

### 51 | Gordelgebruik naar dagdeel (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 4.5 Dagsoort

In bestelauto's wordt de gordel zowel door de bestuurders als de passagiers in het weekend significant vaker gedragen dan doordeweeks. Van de bestuurders draagt ongeveer 75% de gordel doordeweeks, terwijl dit percentage in het weekend op 79% ligt. Bij de passagiers is dit verschil nog groter. Draagt 64% de gordel doordeweeks; in het weekend geldt dit voor 80% van de passagiers.

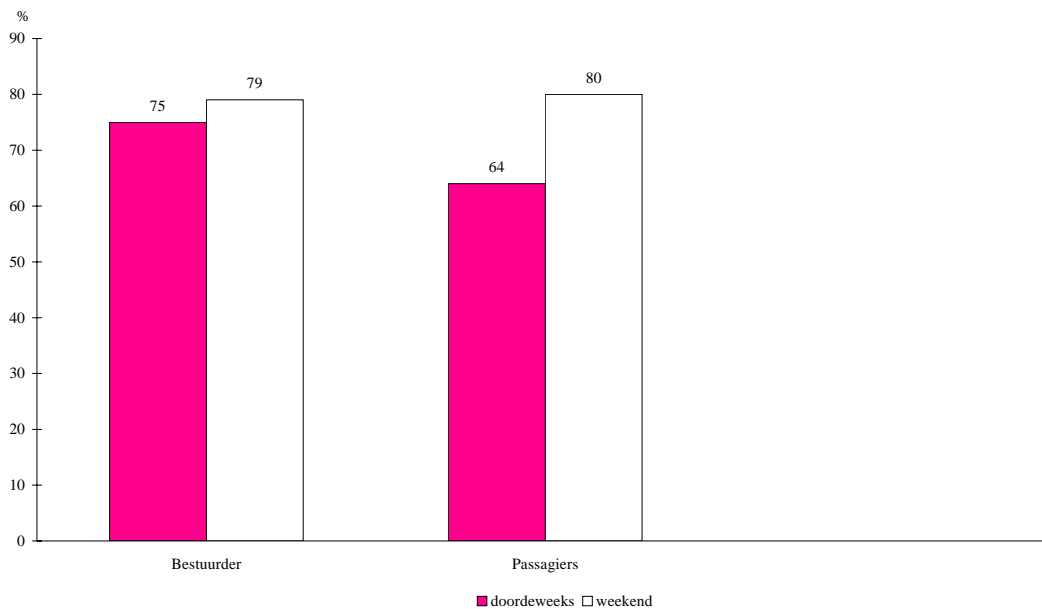
In 2002 droeg de bestuurder de gordel juist doordeweeks vaker dan in het weekend (doordeweeks: 70%, weekend: 62%). Dit verschil was significant. Bij de passagiers was destijds geen significant verschil waargenomen (doordeweeks: 55%, weekend: 58%).

Net als bij de personenauto's is ook bij de bestelbusjes de stijging van gordelgebruik ten opzichte van 2002 vooral te danken aan het toegenomen percentage gordel dragers in het weekend.

---

52 / Gordelgebruik naar dagsoort (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---



## 4.6 Provincie

### 4.6.1 Bestuurders<sup>19</sup>

De gordel wordt door bestuurders van bestelbusjes in 2004 het vaakst gedragen in Drenthe (iedereen in de steekproef) Limburg (93%), Groningen (90%), Utrecht (88%) en Friesland (87%). Bestuurders van bestelbussen in Noord-Brabant dragen het minst vaak een gordel (60%). Ook in de provincies Zuid-Holland (68%) en Gelderland (69%) wordt beduidend minder vaak een gordel gedragen.

Zuid-Holland (44%) en Gelderland (60%) waren in 2002 ook de provincies waarin de gordel het minst gedragen werd (voor Noord-Brabant geldt geen significant verschil met het gemiddelde). Ook in de top waren dezelfde provincies te vinden (Drenthe en Groningen (beide zo'n 90%) en Limburg (78%)).

In Zuid-Holland en Limburg hebben de grootste stijgingen plaatsgevonden.

---

#### 53 | Gordelgebruik bestuurders naar provincie (bestelauto's)

---

Provincie	2000	2002	2004
Groningen	60%	*89%	90%
Friesland	66%	85%	87%
Drenthe	71%	*90%	*100%
Overijssel	61%	76%	84%
Flevoland	62%	74%	78%
Gelderland	34%	60%	69%
Utrecht	67%	*77% <sup>20</sup>	88%
Noord-Holland	40%	72%	80%
Zuid-Holland	51%	44%	68%
Zeeland	80%	68%	72%
Noord-Brabant	50%	63%	60%
Limburg	42%	78%	93%
<b>Nederland</b>	<b>57%</b>	<b>68%</b>	<b>77%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

\* Minder dan 50 waarnemingen

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>19</sup> Regio's met minder dan 50 waarnemingen zijn aangeduid met een asterisk (\*). Deze regio's worden geneanceerd (zie ook §§ 3.6.2 en 3.7) in de tekst besproken

<sup>20</sup> In de provincie Utrecht zijn in 2002 geen bestelauto's waargenomen buiten de bebouwde kom

#### 4.6.2 Passagiers<sup>21</sup>

Evenals bij de bestuurders is het gordelgebruik in Noord-Brabant het laagst (58%), gevolgd door Gelderland (64%) en significant hoger dan gemiddeld in de provincies Drenthe en Groningen (90 à 100 %).

De grootste stijging ten opzichte van 2002 lijkt te hebben plaatsgevonden in de provincies Zuid-Holland, Groningen en Noord-Holland.

---

#### 54 | Gordelgebruik passagiers naar provincie (bestelauto's)

---

Provincie	2000	2002	2004
Groningen	67%	*50%	*90%
Friesland	53%	80%	*86%
Drenthe	52%	*84%	*100%
Overijssel	46%	77%	*83%
Flevoland	45%	*82%	*88%
Gelderland	41%	51%	64%
Utrecht	34%	*57% <sup>22</sup>	*71%
Noord-Holland	54%	58%	84%
Zuid-Holland	43%	28%	75%
Zeeland	73%	64%	*70%
Noord-Brabant	37%	50%	58%
Limburg	26%	*87%	*85%
<b>Nederland</b>	<b>48%</b>	<b>56%</b>	<b>77%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het Nederlands gemiddelde*

\* Minder dan 50 waarnemingen

Bron: TNS NIPO, 2004

---

---

<sup>21</sup> In verband met het kleine aantal waargenomen passagiers van bestelauto's per provincie, zijn de percentages in de figuur in de meeste provincies slechts indicatief. Provincies met minder dan 50 waarnemingen zijn aangeduid met een asterisk (\*). Deze provincies worden genuanceerd in de tekst besproken

<sup>22</sup> In de provincie Utrecht zijn in 2002 geen bestelauto's waargenomen buiten de bebouwde kom.

## 4.7 Politieregio<sup>23</sup>

Uit figuur 55 blijkt dat in de politieregio's Drenthe en Limburg Noord (zo'n 95 à 100%), Groningen (90%), Utrecht (88%) en Friesland (87%) de autogordel beduidend vaker door bestuurders van bestelauto's wordt gedragen dan gemiddeld. De politieregio's met het laagste gordelgebruik zijn Rotterdam-Rijmond (58%), Brabant Zuid Oost (59%) en Haaglanden (64%). De laagst- en bestscorende politieregio's zijn in 2004 vrijwel identiek aan die in 2002.

---

### 55 | Gordelgebruik bestuurders naar politieregio (bestelauto's)

---

	2002	2004
Groningen	*89%	90%
Friesland	85%	87%
Drenthe	*90%	*100%
IJsselmeer	70%	78%
Twente	87%	*94%
Noord Oost Gelderland	60%	65%
Gelderland Midden	62%	*80%
Gelderland Zuid	56%	66%
Utrecht	*77%	88%
Noord Holland Noord	81%	76%
Zaanstreek-Waterland	67%	85%
Kennemerland	64%	81%
Amsterdam-Amstelland	73%	78%
Gooi Vecht	*76%	81%
Haaglanden	34%	64%
Hollands Midden	*61%	80%
Rotterdam-Rijmond	*36%	58%
Zuid Holland Zuid	*59%	70%
Zeeland	68%	72%
Midden-West Brabant	50%	*51%
Brabant Noord	76%	66%
Brabant Zuid Oost	53%	59%
Limburg Noord	*85%	94%
Limburg Zuid	77%	*91%
Flevoland	74%	78%
<b>Totaal</b>	<b>68%</b>	<b>77%</b>

*Blauw cursief betekent dat significant positief wordt afgeweken van het landelijk gemiddelde*

*Rood cursief betekent dat significant negatief wordt afgeweken van het landelijk gemiddelde*

---

<sup>23</sup> In verband met het kleine aantal waargenomen bestuurders van bestelauto's per politieregio, zijn de percentages in de grafiek in de meeste politieregio's slechts indicatief. Regio's met minder dan 50 waarnemingen zijn aangeduid met een asterisk (\*). Deze regio's worden genuanceerd in de tekst besproken

De waarnemingsaantallen van passagiers in bestelauto's, gesplitst naar politieregio zijn zodanig klein (gemiddeld 25) dat hier geen concrete uitspraken over kunnen worden gedaan. Daarom zijn deze aantallen niet in de rapportage opgenomen.

## 4.8 Relatie gordelgebruik bestuurder en passagiers

Evenals bij de personenauto's is bij de bestelauto's een duidelijke relatie te zien tussen gordelgedrag van de bestuurder en de passagiers. Indien de bestuurder geen gordel draagt, gebruiken de passagiers in 76% van de gevallen ook geen gordel. Indien de bestuurder wél een gordel draagt, gebruikt de passagiers deze meestal ook (85%).

---

56 / Gordelgebruik passagiers in relatie tot gordelgebruik bestuurder (bestelauto's)

---

		Gordel bestuurder	
		Geen gordel	Wel gordel
Gordel passagiers	Geen gordel	76%	15%
	Wel gordel	24%	85%
	Totaal	100%	100%

Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 4.9 Afstelling hoofdsteun

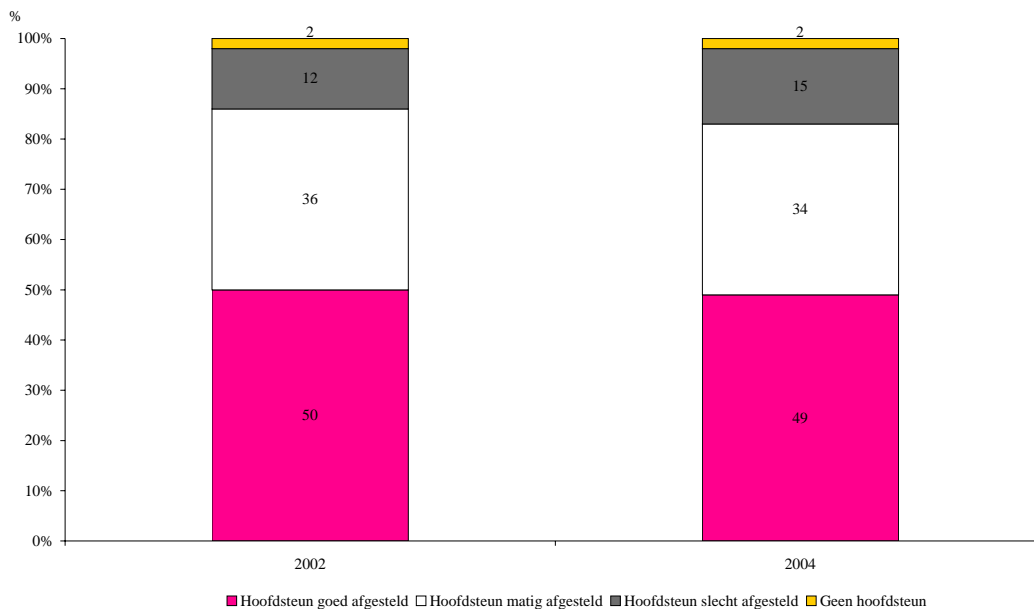
### 4.9.1 Bestuurder

Bij circa de helft van de stoelen van bestuurders van bestelbusjes is de hoofdsteun in 2004 goed afgesteld (49%). Ongeveer een derde heeft de hoofdsteun matig afgesteld (34%) en ongeveer 15% van de waargenomen bestuurders heeft de hoofdsteun zelfs slecht afgesteld<sup>24</sup>. De verschillen met 2002 zijn niet significant.

---

#### 57 | Afstelling hoofdsteun door bestuurder (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>24</sup> Goede stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant hoofd; matige stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant oor; slechte stand= bovenkant steun lager dan bovenkant oor (zie ook figuur in bijlage 3).

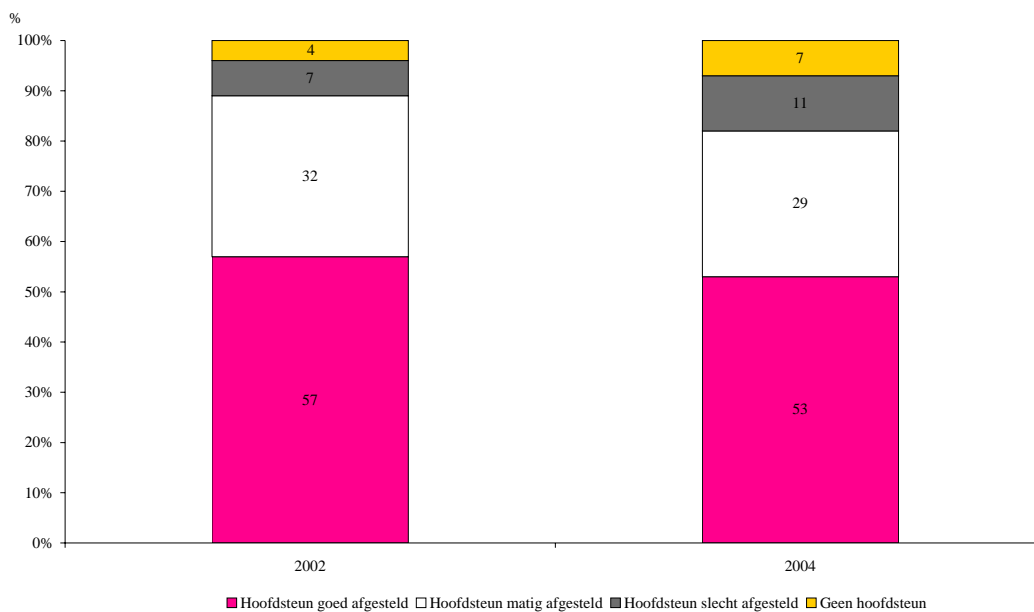
## 4.9.2 Passagiers

De hoofdsteun van de stoel van de passagiers is in meer dan de helft van de gevallen goed afgesteld (53%). Zo'n 29% van de en is matig afgesteld en bij 11% zijn ze slecht afgesteld<sup>25</sup>. Ook bij de passagiers zijn ten opzichte van 2002 geen significante verschillen waargenomen.

---

### 58 / Gebruik hoofdsteun door passagiers (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>25</sup> Goede stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant hoofd; matige stand= bovenkant steun ter hoogte van bovenkant oor; slechte stand= bovenkant steun lager dan bovenkant oor (zie ook figuur in bijlage 3).

## **5 Enquêteresultaten bestelauto's**

### **5.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de enquêteresultaten onder bestuurders en passagiers van bestelauto's. Allereerst wordt een profiel gegeven van de bestuurders en passagiers. Vervolgens gaat paragraaf 5.3 in op gordelgebruik en voorlichting daarover. Paragraaf 5.4 geeft de resultaten weer voor gebruik en afstelling van hoofdsteunen. Hierna wordt in paragraaf 5.5 ingegaan op kinderzitjes en het gordelgebruik door kinderen en paragraaf 5.6 tenslotte gaat over de aanwezigheid van andere beveiligingsmiddelen en voorzieningen.



## 5.2 Profiel bestuurders <sup>26</sup>

### 5.2.1 Leeftijd en geslacht

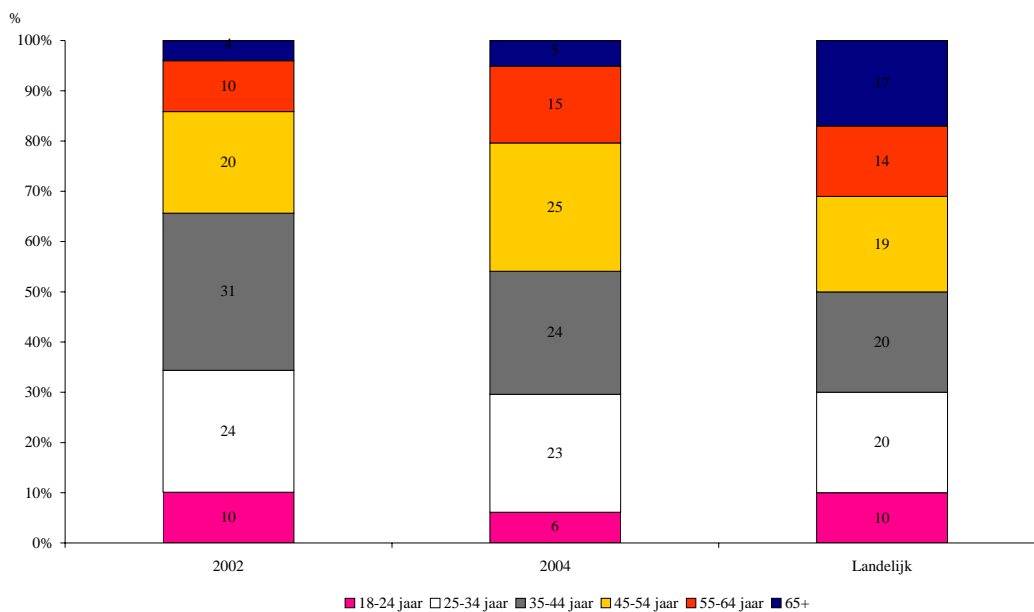
De leeftijdsopbouw van bestuurders van personenauto's is ongeveer gelijk aan die van bestuurders van personenauto's (zie paragraaf 3.2.1). Verder is, net als bij de personenauto's, bij de bestelauto's een lichte verschuiving van de laagste leeftijdscategorieën naar de hogere leeftijdscategorieën waargenomen.

Als wordt gekeken naar de landelijke leeftijdsopbouw, valt op dat de leeftijdsgroep van 25 tot en met 64 jaar sterk vertegenwoordigd is bij de bestuurders van bestelauto's.

---

59 | Leeftijd bestuurder (bestelauto's)<sup>27</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

Het overgrote merendeel van de bestuurders is van het mannelijk geslacht (89%).

---

<sup>26</sup> Gezien het lage aantal passagiers van bestelauto's dat een enquête heeft ingevuld, worden in deze paragraaf over de passagiers geen uitspraken gedaan

<sup>27</sup> Landelijk leeftijdsverdeling gebaseerd op het jaar 2002

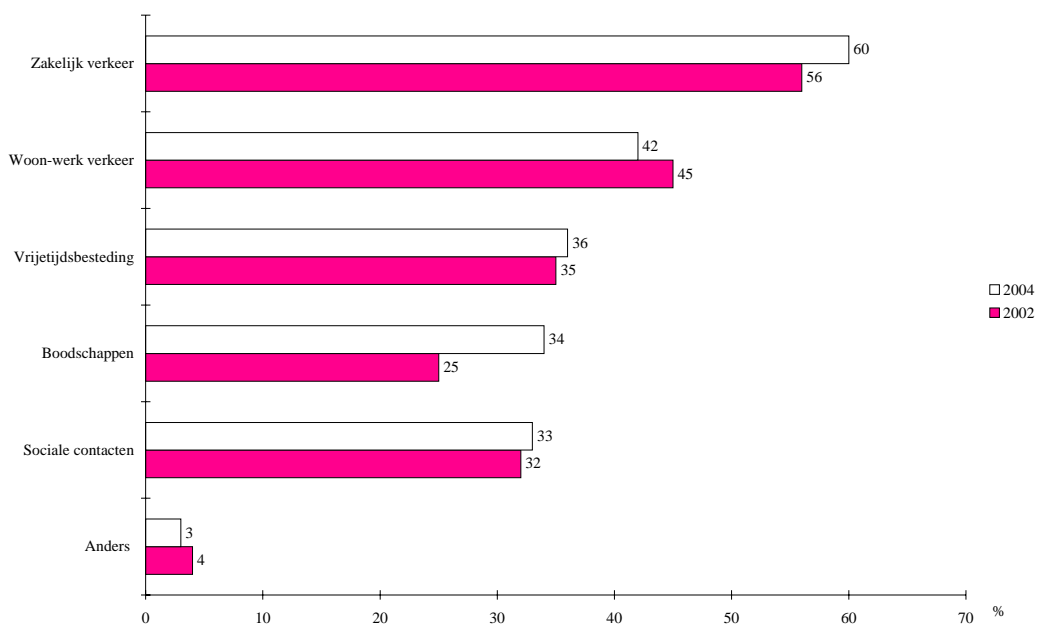
## 5.2.2 Reismotivatie

De bestelauto wordt door de meeste bestuurders gebruikt voor zakelijk verkeer (60%) en/of voor woon-werk verkeer (42%). Opvallend is de toename van het aantal bestuurders dat aangeeft de bestelauto wel eens voor boodschappen te gebruiken. Was dit percentage in 2002 nog 25%, in 2004 is dit percentage met 9 procentpunten significant toegenomen tot 34%.

---

### 60 | Reismotief van bestuurder (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

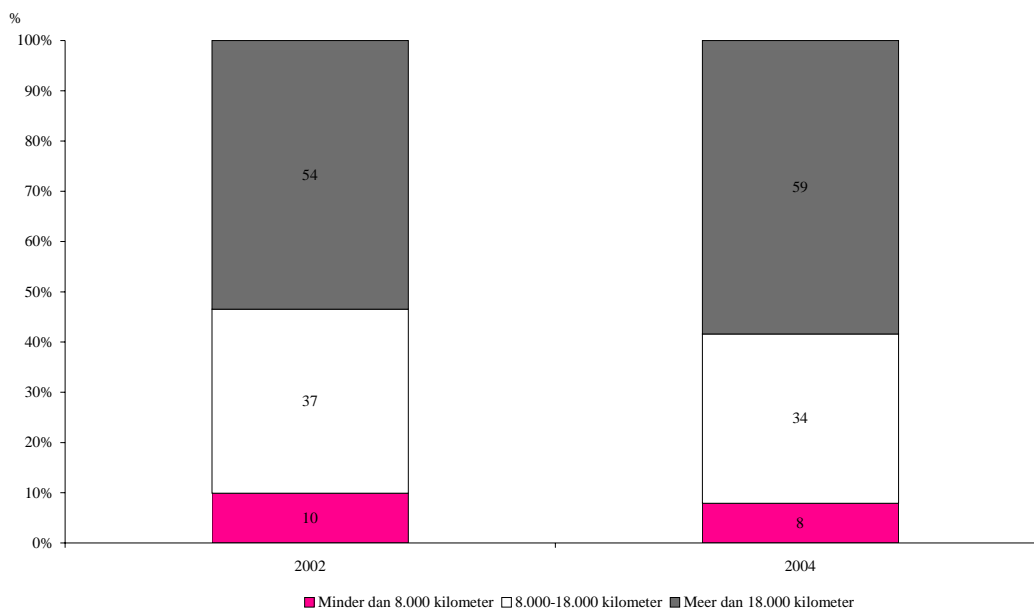
### 5.2.3 Jaarkilometrage

Ongeveer 8% geeft aan minder dan 8.000 kilometer per jaar te rijden, volgens 34% ligt het jaarkilometrage tussen de 8.000 en 18.000 kilometer en 59% geeft aan op jaarbasis meer dan 18.000 kilometer per jaar te rijden. Ten opzichte van 2002 zijn geen significante verschillen waargenomen<sup>28</sup>.

---

#### 61 | Jaarkilometrage bestuurders (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

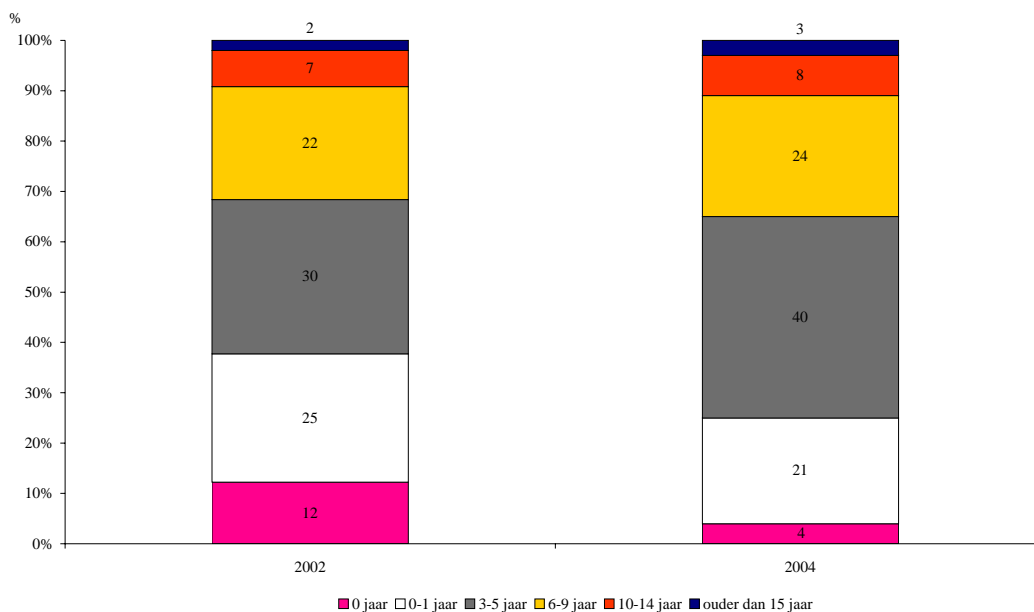
---

<sup>28</sup> Uit het TNS NIPO onderzoek 'De Nederlandse Automobilist 2004' blijkt een afname van het jaarkilometrage. In figuur 23 is een (onsignificante) toename zichtbaar van het aantal bestuurders dat meer dan 18.000 kilometer rijdt. Vergelijking van deze twee onderzoeken is niet mogelijk aangezien bij eerstgenoemde naar een cijfermatig antwoord werd gevraagd en bij laatstgenoemde kon men kiezen uit drie antwoordcategorieën.

## 5.2.4 Leeftijd bestelauto

Een kwart van de Nederlandse bestelauto's (25%) is niet ouder dan 2 jaar, zo'n 40% is tussen de 3 en 5 jaar oud, wederom een kwart (24%) is tussen de 6 en 9 jaar oud en 11% is minimaal 10 jaar oud. Ten opzichte van 2002 is de gemiddelde leeftijd van de bestelauto met één procentpunt significant gestegen (van 4,2 naar 5,2 jaar).

62 | Leeftijd bestelauto<sup>29</sup>



Bron: TNS NIPO, 2004

<sup>29</sup> In de enquête is naar het bouwjaar van de auto gevraagd. Aangezien in 2002 het veldwerk heeft plaatsgevonden in september en oktober en in 2004 in maart en juni, waren in 2002 relatief meer 0-jarige bestelauto's opgegeven dan in 2004.

## 5.3 Autogordels

### 5.3.1 Gordelgebruik

Tweederde van de bestelautomobilisten zegt altijd de gordel te dragen (67%). Zo'n 17% geeft aan dit bijna altijd te doen, 5% meestal, 6% soms en de overige 4% doet dit naar eigen zeggen nooit. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

---

63 | *In hoeverre draagt men de autogordel? (bestelauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

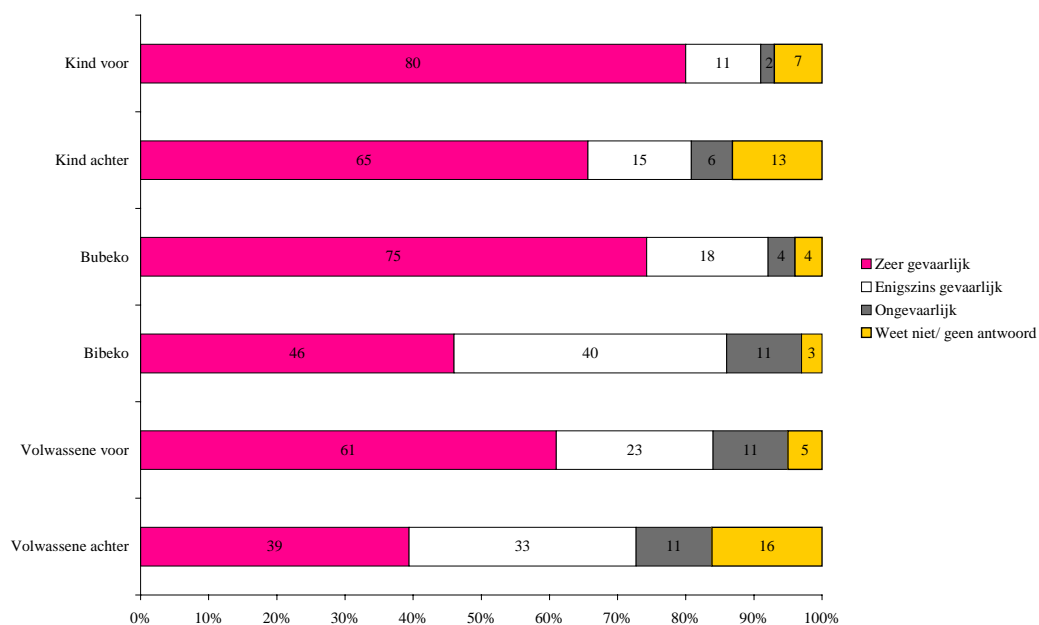
### 5.3.2 Perceptie gevaar

Het niet dragen van een autogordel wordt het vaakst als zeer gevaarlijk gezien in de situatie dat een kind voorin zit (80%) en indien men zich buiten de bebouwde kom bevindt (75%). Het niet dragen van een autogordel door een volwassene op de achterbank wordt het minst vaak als zeer gevaarlijk gezien (39%). Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

---

#### 64 | Hoe gevaarlijk acht men het niet dragen van een autogordel? (bestelauto's)

---

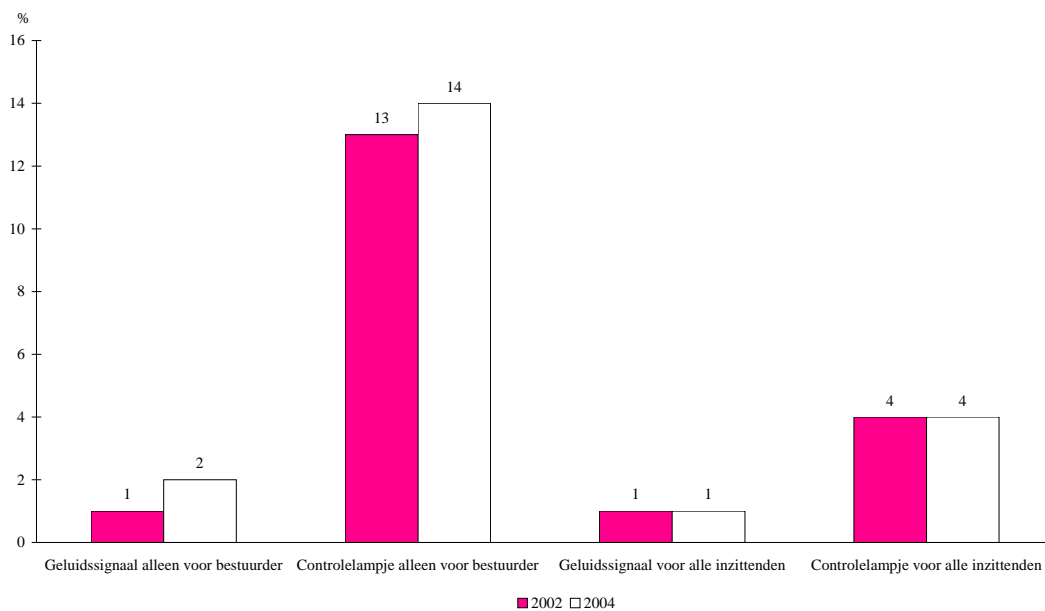


Bron: TNS NIPO, 2004

### 5.3.3 Aanwezigheid waarschuwingssystemen

Slechts in een beperkt aantal bestelauto's is een waarschuwingssysteem aanwezig voor gordelgebruik voor alle inzittenden; 4% heeft een controlelampje en 1% een geluidssignaal. Een controlelampje voor alleen de bestuurder is in 14% van de bestelauto's aanwezig en in 2% van de auto's laat een geluidssignaal blijken dat de bestuurder de gordel niet om heeft. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

65 / Aanwezigheid van waarschuwingssystemen voor gordelgebruik (bestelauto's)



Bron: TNS NIPO, 2004

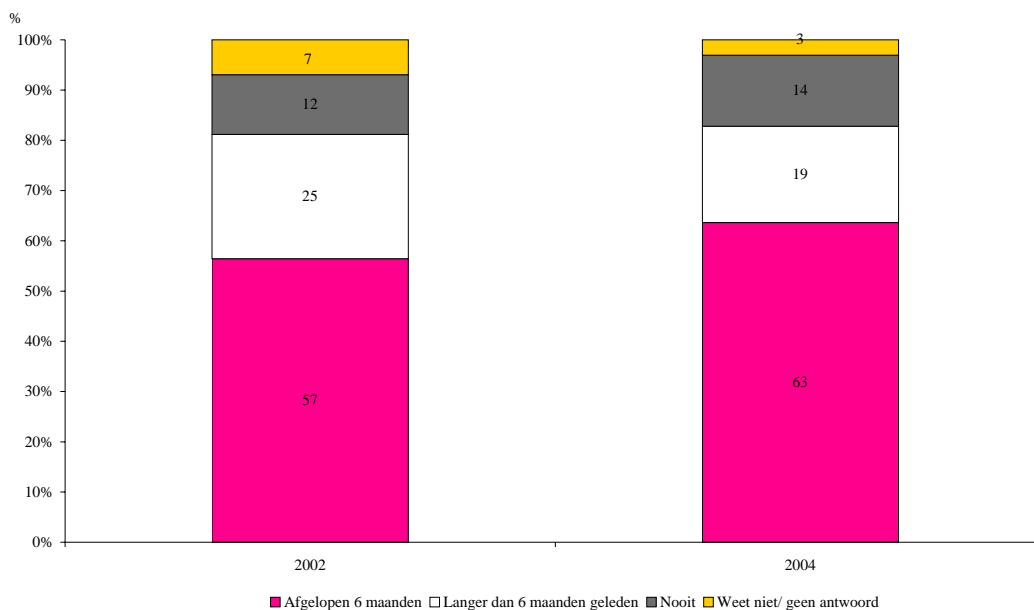
### 5.3.4 Voorlichting gordelgebruik<sup>30</sup>

Bijna tweederde van de bestelautomobilisten heeft in de afgelopen 6 maanden informatie waargenomen over gordelgebruik (63%). Voor een vijfde van de automobilisten is dit langer dan 6 maanden geleden (19%). Zo'n 14% heeft nooit informatie waargenomen en 3% weet niet of men informatie heeft gezien of gehoord over gordelgebruik. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

---

66 | In hoeverre heeft men informatie over gordelgebruik waargenomen? (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

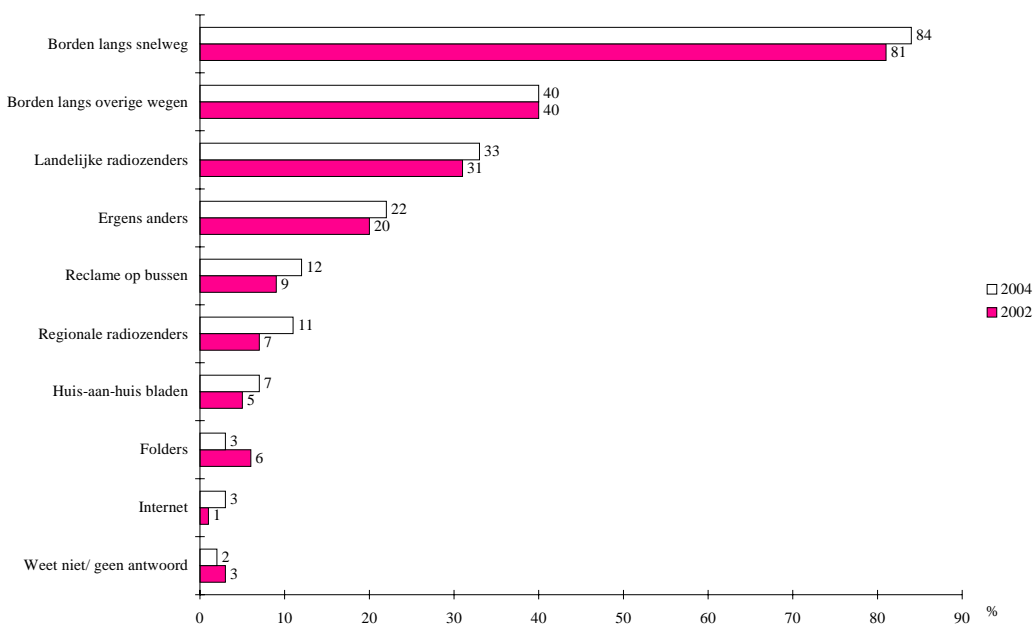
<sup>30</sup> Wat betreft het algemene beeld van 'voorlichting gordelgebruik' zijn de resultaten van de enquête voor de bestelauto's niet erg afwijkend van de bevindingen wat betreft personenauto's. Bij kleine verschillen is het wenselijk voor dit onderwerp bij de analyse meer aandacht te geven aan de uitkomsten voor de personenauto's, aangezien meer personenauto's zijn ondervraagd dan bestelauto's.



### 5.3.5 Informatiebronnen

De informatie over gordelgebruik is overwegend waargenomen middels borden langs de snelweg (84%). Andere informatiebronnen die relatief vaak worden genoemd zijn 'borden langs overige wegen' (40%) en 'landelijke radiozenders' (33%). Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

67 | Waar heeft men informatie over gordelgebruik waargenomen? (bestelauto's)

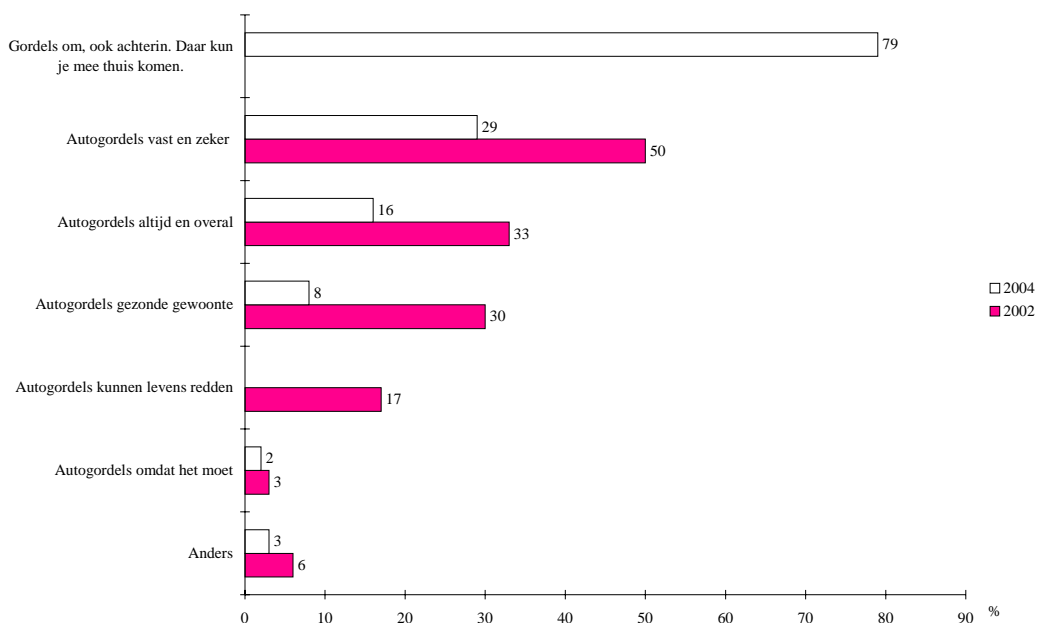


Bron: TNS NIPO, 2004

### 5.3.6 Bekendheid met leuzen

De leuze die door de meeste automobilisten is waargenomen is “Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen” (79%). Ook de leuzen “Autogordels vast en zeker” (29%) en “Autogordels, altijd en overal” (16%) hebben een relatief grote bekendheid, hoewel deze kleiner is dan in de vorige meting. Alle verschillen in onderstaande figuur zijn significant, met uitzondering van het verschil bij de fictieve leuze “Autogordels omdat het moet”.

68 | Welke leuzen zijn volgens de automobilist de afgelopen zes maanden gebruikt? (bestelauto's)<sup>31</sup>



Bron: TNS NIPO, 2004

<sup>31</sup> De vraag naar bekendheid van de leuzen is geholpen gevraagd. Dat wil zeggen dat men een aantal leuzen te zien kreeg, waarvan men kon aangeven met welke men bekend was. In tegenstelling tot in de meting van 2002 is in deze meting niet naar de bekendheid met de leus “Autogordels kunnen levens redden” gevraagd. In plaats daarvan is gevraagd naar de leus “Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen”. De leuzen “Autogordels, omdat het moet” en “Autogordels kunnen levens redden” zijn fictieve leuzen, die in de enquête naast de werkelijke leuzen getoond werden.

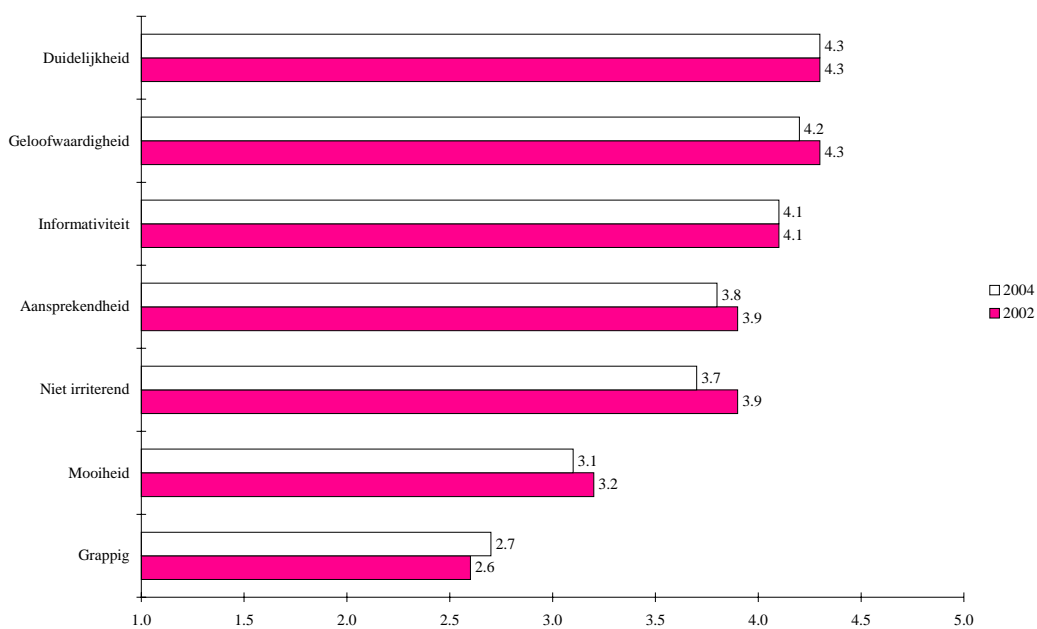
### 5.3.7 Beoordeling informatie

De waargenomen informatie wordt voornamelijk als duidelijk, geloofwaardig en informatief gepercipieerd (respectievelijk een 4,3, 4,2 en 4,1 op een vijfpuntsschaal). De informatie wordt het laagst beoordeeld als het gaat om grappig (2,7) en mooi (3,1). Er zijn slechts minimale verschillen ten opzichte van de meting in 2002.

---

69 | Hoe beoordeelt men de informatie die men de afgelopen zes maanden heeft waargenomen? (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

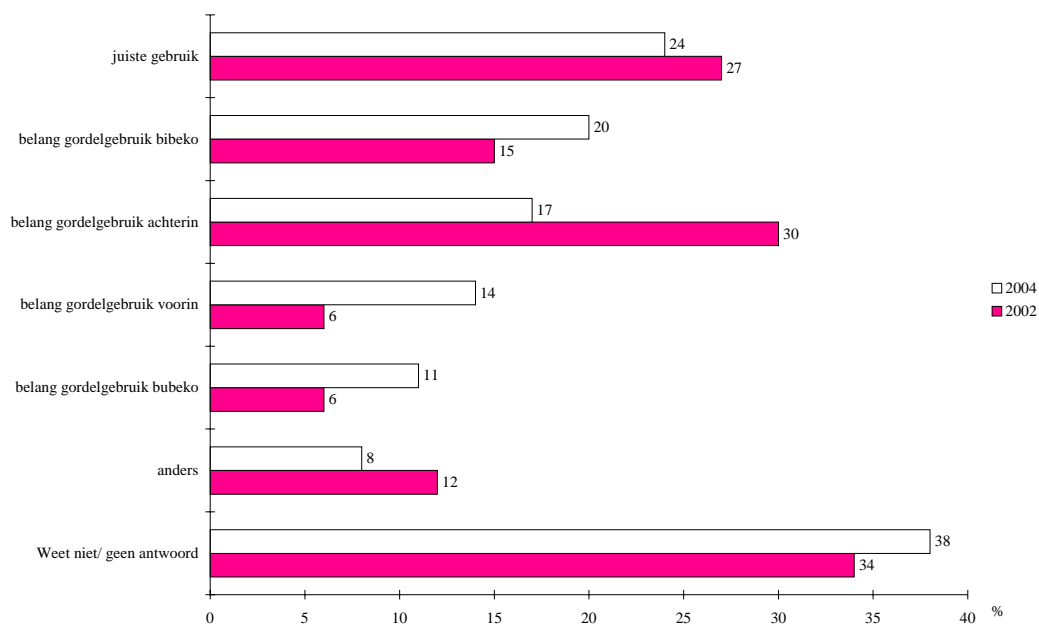
### 5.3.8 Onvoldoende belichte aspecten in voorlichting

Aspecten die volgens de bestelautomobilist niet voldoende aan bod komen in de voorlichting zijn het juiste gebruik van de autogordel (24%) en het belang van gordelgebruik binnen de bebouwde kom (20%). 'Belang van gordelgebruik voorin' en 'belang van gordelgebruik achterin' verschillen allebei significant ten opzicht van de meting in 2002. Dit laatste is waarschijnlijk te verklaren door de inmiddels geïntroduceerde leuze "Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen".

---

70 | Welke aspecten komen volgens de (bestel)automobilist niet voldoende aan bod in voorlichting? (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

### 5.3.9 Gordelgebruik versus voorlichting

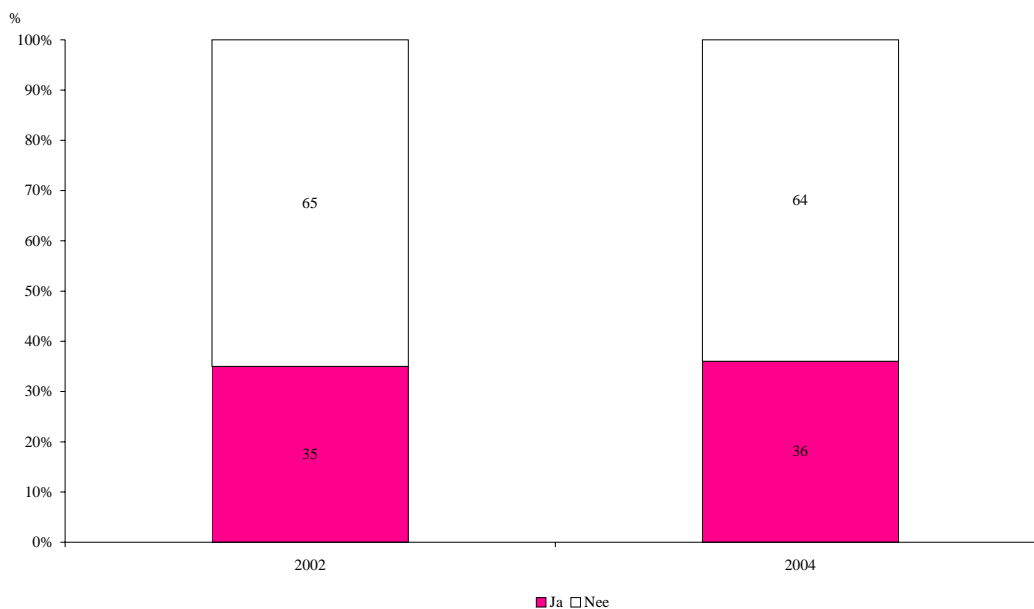
Op de vraag of men de gordel vaker is gaan dragen door voorlichting antwoordt ongeveer 63% dat men de gordel sowieso al altijd droeg. Ten opzichte van 2002 is dit een significante stijging ( in 2002: 58%).

Van de overige groep automobilisten, dus diegenen die niet aangaven de gordel sowieso al te dragen, geeft 64% aan de gordel vaker te zijn gaan dragen. Ten opzichte van 2002 is dit percentage nagenoeg gelijk gebleven (in 2002: 65%).

---

71 | *Is men de gordel vaker gaan dragen door de voorlichting die men heeft gezien of gehoord? (bestelauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

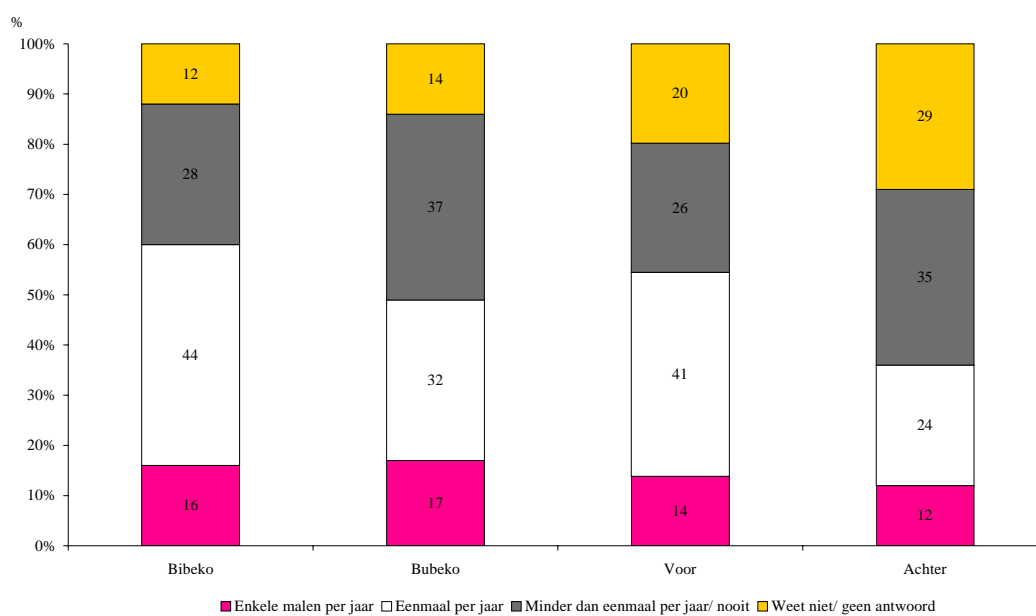
### 5.3.10 Controle gordelgebruik

De bestelautomobilisten verwachten de meeste controles op gordelgebruik binnen de bebouwde kom en voorin de auto. Respectievelijk 60% en 55% verwacht in deze situaties minstens eenmaal per jaar te worden gecontroleerd. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van de meting in 2002.

---

72 | *Hoe groot acht men de kans te worden gecontroleerd op gordelgebruik in de volgende situaties? (bestelauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 5.4 Hoofdsteunen

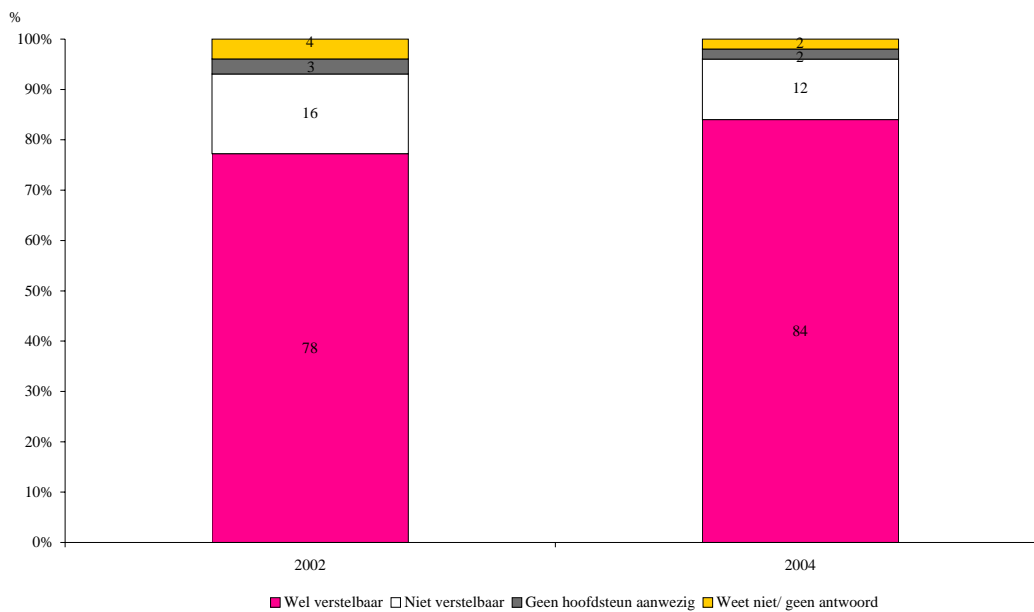
### 5.4.1 Aanwezigheid en verstelbaarheid voorin

Het overgrote deel van de automobilisten geeft aan dat men voorin over een hoofdsteun beschikt en dat deze tevens verstelbaar is (84%). Ten opzichte van twee jaar geleden is dit met 6 procentpunten significant gestegen.

---

#### 73 | Verstelbaarheid van hoofdsteunen stoelen van voorpassagiers (bestelauto's)

---

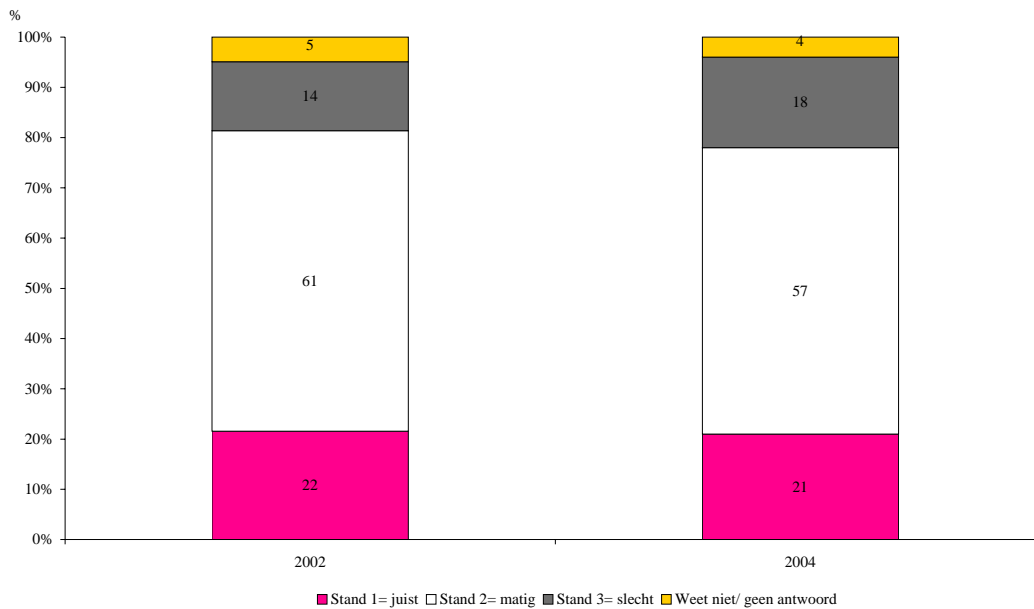


Bron: TNS NIPO, 2004

### 5.4.2 Juist geachte stand

Door een meerderheid van de bestelautomobilisten wordt de matige stand van de hoofdsteun als de juiste gezien (57%). Verder denkt 18% dat de slechte stand de juiste is. Circa een vijfde weet wel de juiste stand te benoemen (21%). Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van de vorige meting.

74 | Welke stand acht men juist voor de hoofdsteunen? (bestelauto's)<sup>32</sup>



Bron: TNS NIPO, 2004

<sup>32</sup>Stand 1= Juiste stand: bovenkant steun gelijk aan of hoger dan bovenkant hoofd

Stand 2= Matige stand: bovenkant steun binnen zone onder bovenkant hoofd en bovenkant oren

Stand 3= Slechte stand: gehele steun onder bovenkant oren



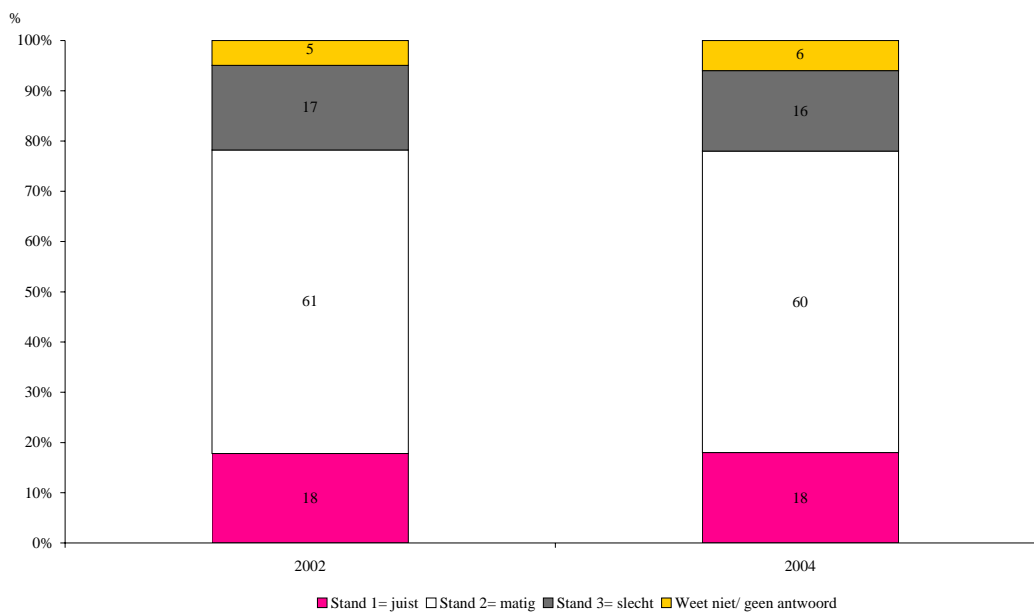
### 5.4.3 Werkelijke stand

De verdeling qua huidige stand van de hoofdsteun is vrijwel gelijk aan die van de verdeling naar wat men de juiste stand acht. Een meerderheid heeft de hoofdsteun in de matige stand staan (60%), 16% hanteert de slechte stand en 18% heeft de hoofdsteun goed afgesteld. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van de vorige meting.

---

75 | Hoe heeft men de hoofdsteun zelf staan? (bestelauto's)<sup>33</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>33</sup>Stand 1= Juiste stand: bovenkant steun gelijk aan of hoger dan bovenkant hoofd

Stand 2= Matige stand: bovenkant steun binnen zone onder bovenkant hoofd en bovenkant oren

Stand 3= Slechte stand: gehele steun onder bovenkant oren

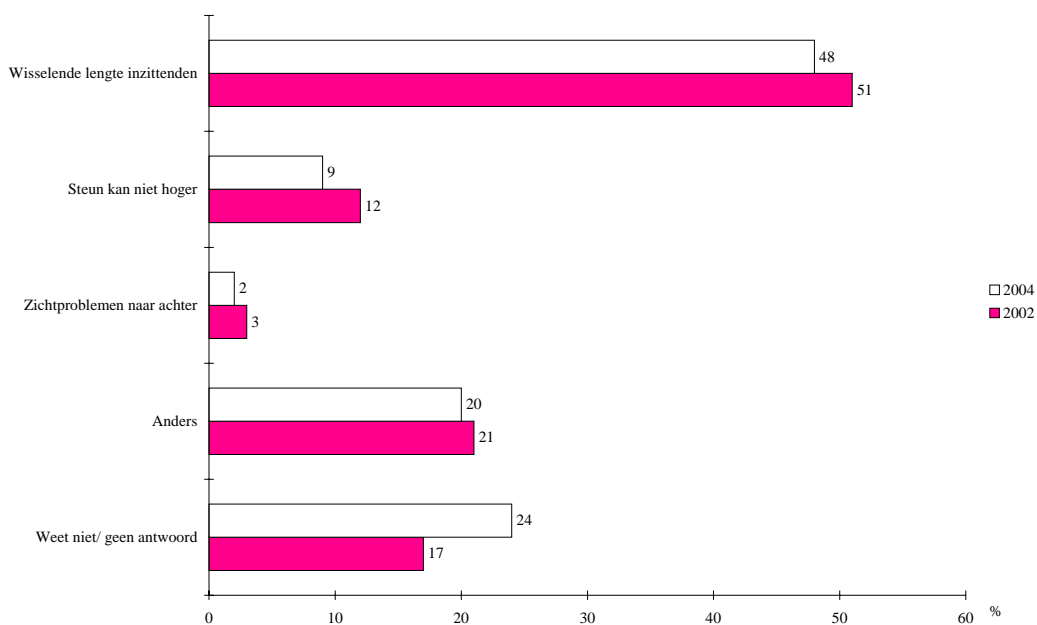
#### 5.4.4 Reden van onjuiste stand

De reden dat men de hoofdsteun (soms) niet goed heeft staan, heeft voornamelijk te maken met wisselende lengte van de inzittenden (48%). Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van 2002.

---

76 | *Hoe komt het dat men de hoofdsteun voorin niet juist heeft staan? (bestelauto's)*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

## 5.5 Kinderzitjes en gordelgebruik kinderen<sup>34</sup>

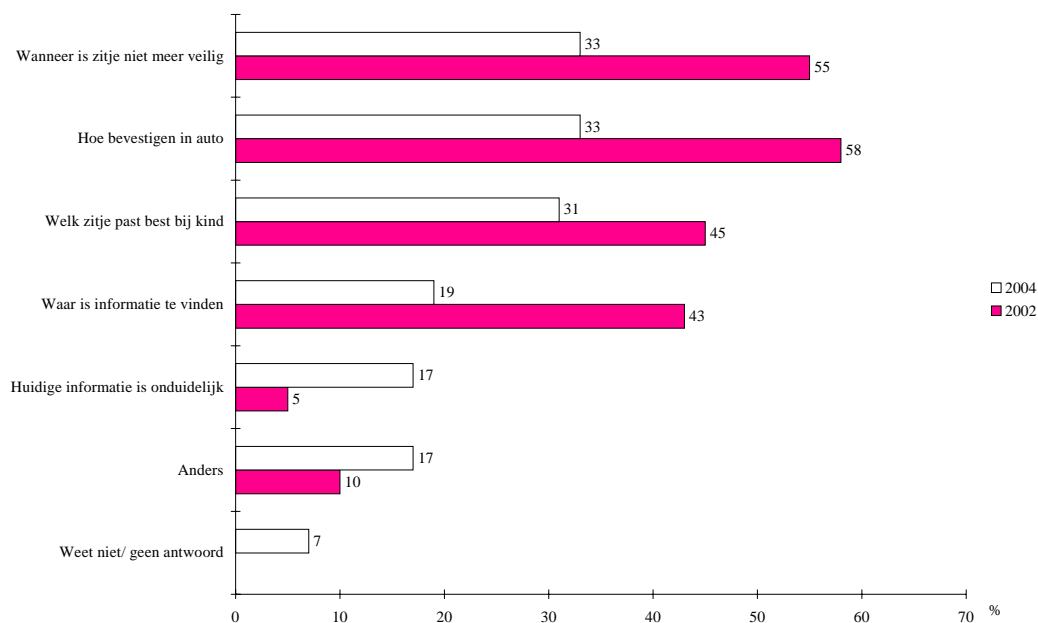
### 5.5.1 Informatie over gebruik van kinderzitjes

Ongeveer de helft van de bestelautomobilisten heeft wel eens een kind van 12 jaar of jonger in de auto (50%). Hiervan hebben de meesten voldoende informatie tot hun beschikking over het vervoeren van kinderen (68%). Meer dan een vijfde geeft echter aan niet over voldoende informatie te beschikken (22%). De informatie die deze groep voornamelijk mist, heeft te maken met de veiligheid van het zitje (33%), het bevestigen van het zitje in de auto (33%) en welk zitje het best past bij het kind (31%).

---

77 | Wat mist men aan informatie over gebruik van kinderzitjes? (bestelauto's)<sup>35</sup>

---



Basis: Bestelautomobilisten die wel eens een kind tot 8 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid) en aangeven onvoldoende informatie te hebben ontvangen over het goed gebruiken van een kinderzitje

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>34</sup> Wat betreft kinderzitjes en gordelgebruik kinderen zijn de enquêteresultaten van de bestelautomobilisten minder betrouwbaar dan voor de personenauto's. Dit heeft er enerzijds mee te maken dat het aantal bestelautomobilisten dat wel eens een kind vervoert minder hoog is. Anderzijds is in de vragenlijst niet expliciet gevraagd naar het meenemen van kinderen in de bestelauto. De respondenten hebben hierdoor de vraag mogelijk (ook) beantwoord vanuit de situatie dat zij in een personenauto rijden.

<sup>35</sup> De resultaten in deze figuur dienen als indicatief beschouwd te worden gezien het lage aantal respondenten die deze vraag heeft beantwoord (in 2002: 40, in 2004: 42).

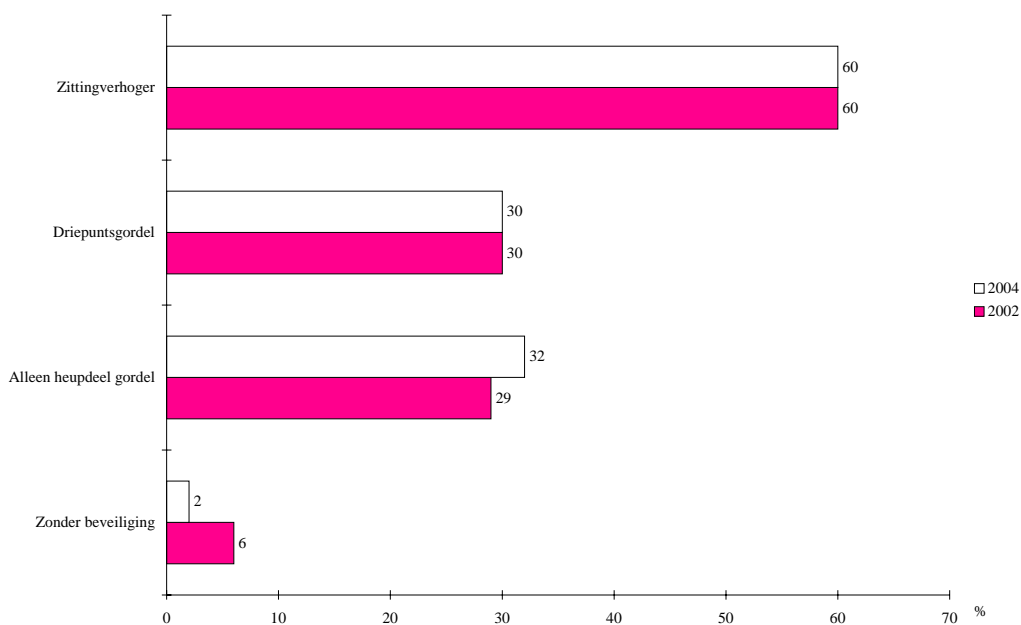
### 5.5.2 Vervoerwijze kind tot 8 jaar

Een kind tot 8 jaar wordt door het grootste gedeelte van de bestelautomobilisten vervoerd op een zittingverhoger (60%). Circa 32% vervoert het kind met alleen het heupdeel van de gordel en 30% gebruikt de driepuntsgordel. Eén op de vijftig bestelautomobilisten vervoert een kind tot 8 jaar zonder enige beveiliging (2%).

---

78 / Hoe vervoert men een kind tot 8 jaar dat uit een kinderzitje is gegroeid meestal? (bestelauto's)<sup>36</sup>

---



Basis: Bestelautomobilisten die wel eens een kind tot 8 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid)

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>36</sup> De percentages in de figuur tellen op tot meer dan 100%. Dit komt doordat men in sommige gevallen gebruik maakt van meer dan één beveiligingsmiddel. Uit de waarnemingen is ook gebleken dat men voor kinderen over het algemeen gebruik maakt van een zittingverhoger, in combinatie met een (driepuntsgordel (zie hoofdstuk 6).

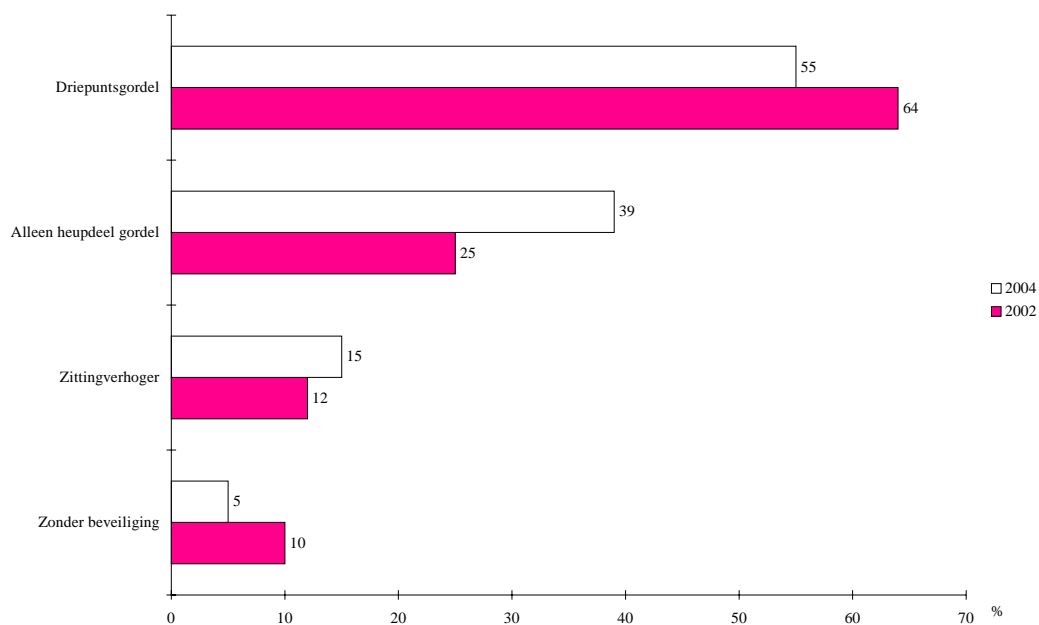
### 5.5.3 Vervoerwijze kind van 8 tot 12 jaar

Kinderen in de leeftijdscategorie 8-12 jaar worden overwegend beveiligd met een driepuntsgordel (55%). Verder wordt de heupgordel relatief vaak gebruikt (39%) en 15% gebruikt een zittingverhoger. Zo'n 5% van de kinderen van 8-12 jaar wordt onbeveiligd vervoerd.

---

79 | *Hoe vervoert men een kind van 8 tot 12 jaar dat uit een kinderzitje is gegroeid meestal? (bestelauto's)<sup>37</sup>*

---



Basis: Bestelautomobilisten die wel eens een kind van 8 tot 12 jaar vervoeren (die uit het kinderzitje zijn gegroeid)

Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>37</sup> De percentages in de figuur tellen op tot meer dan 100%. Dit komt doordat men in sommige gevallen gebruik maakt van meer dan één beveiligingsmiddel. Uit de waarnemingen is ook gebleken dat men voor kinderen over het algemeen gebruik maakt van een zittingverhoger, in combinatie met een (driepuntsgordel (zie hoofdstuk 6).

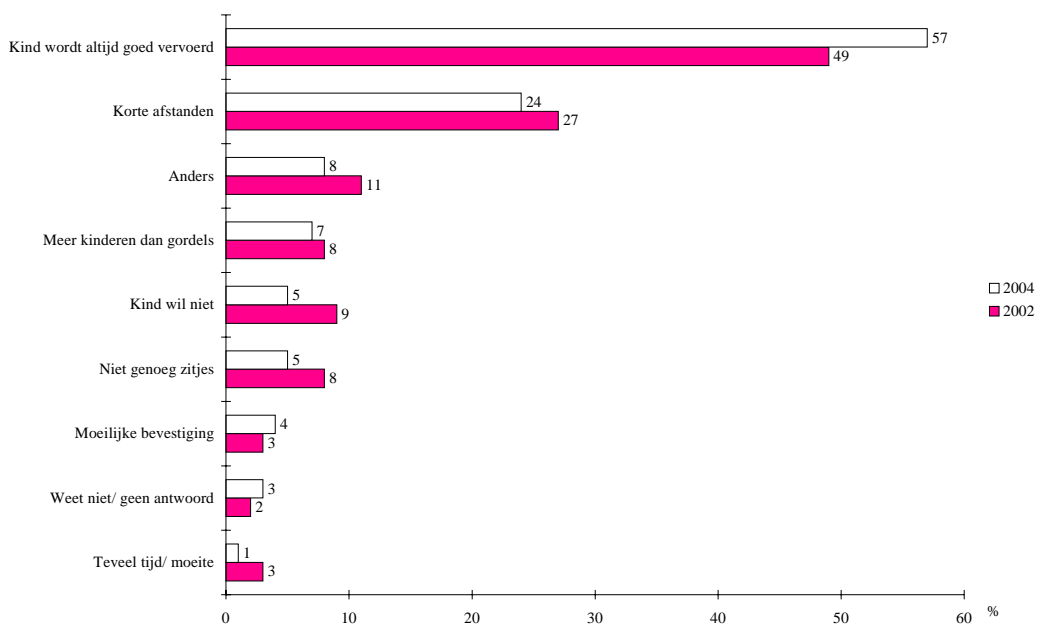
### 5.5.4 Redenen van niet goed vervoeren kind

De helft van de bestelautomobilisten geeft aan het kind altijd goed te vervoeren (57%). De hoofdreden dat men een kind (soms) niet goed vervoert is dat het gaat om korte afstanden (24%).

---

80 | *Welke redenen of situaties zorgen ervoor dat men een kind (soms) niet goed beveiligd in de auto vervoert? (bestelauto's)*

---



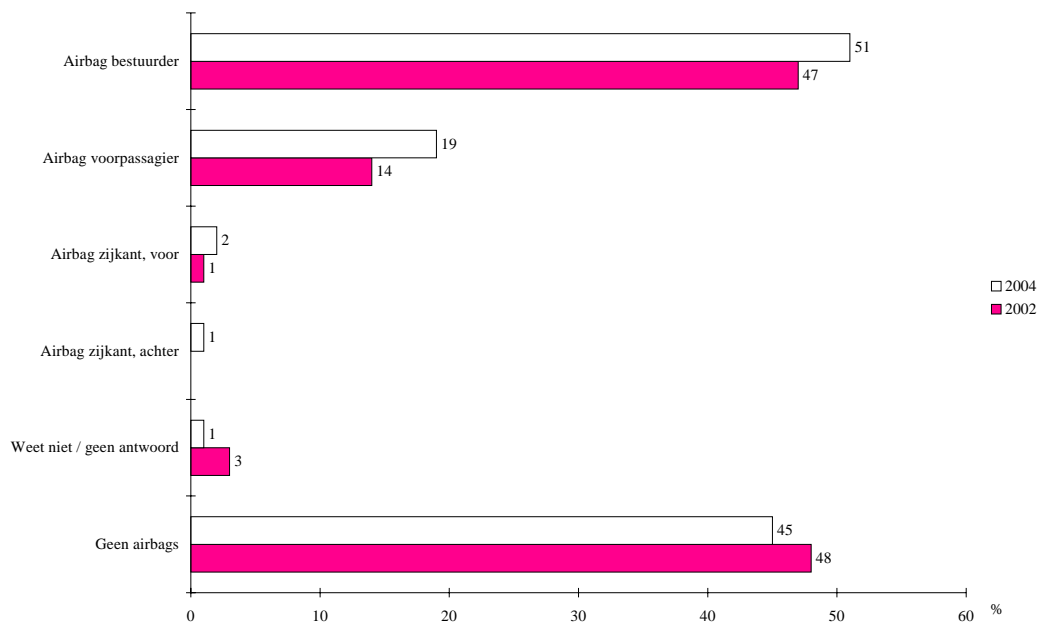
Bron: TNS NIPO, 2004

## 5.6 Overige beveiligingsmiddelen en voorzieningen

### 5.6.1 Aanwezigheid airbags

In circa de helft van de bestelauto's is een airbag voor de bestuurder aanwezig (51%). Eén op de vijf auto's heeft (tevens) een airbag voor de voorpassagier (19%). Zo'n 45% van de waargenomen bestelauto's heeft geen airbag. Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van de vorige meting.

81 | Aanwezigheid van airbags (bestelauto's)



Bron: TNS NIPO, 2004

## 5.6.2 Aanwezigheid andere voorzieningen

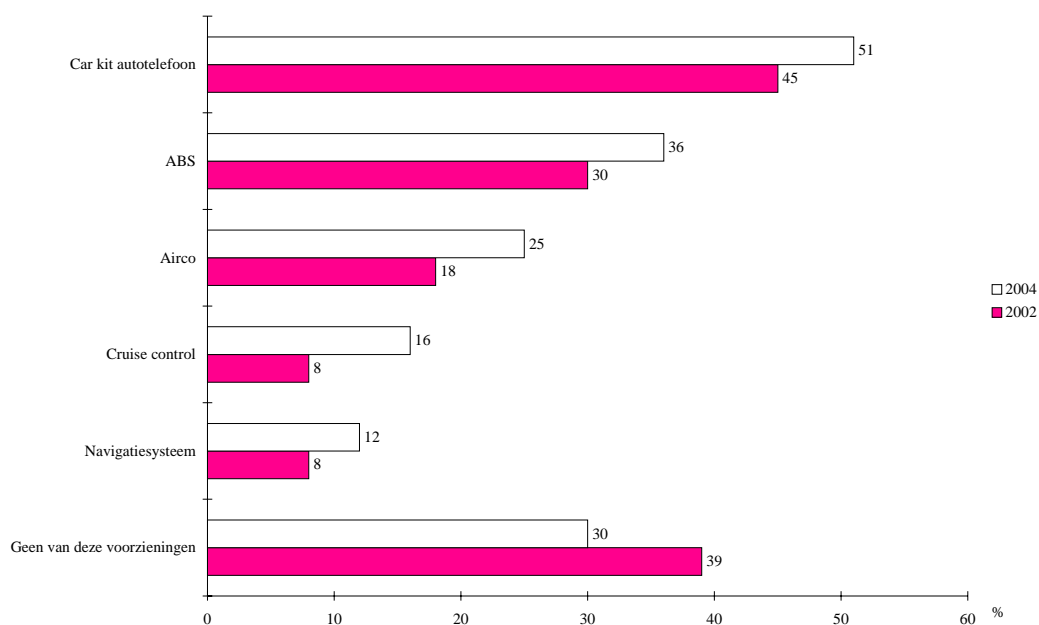
Een Car kit voor de autotelefoon is in 51% van de bestelauto's aanwezig. Andere voorzieningen die relatief vaak voorkomen zijn een Anti Blokker Systeem (ABS) en een Airco (respectievelijk 36% en 25%). Cruise control en een navigatiesysteem zijn in respectievelijk 16% en 12% van de bestelauto's aanwezig.

Ten opzichte van 2002 is zowel het aantal bestelauto's met airco als het aantal bestelauto's met cruise control significant gestegen (respectievelijk van 18% naar 25% en van 8% naar 16%).

---

### 82 | Aanwezigheid van andere voorzieningen (bestelauto's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---



## 6 Waarnemingen kinderzitjes

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de resultaten van de waarnemingen naar het gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen in de auto. Hierbij wordt na een algemene beschouwing een uitsplitsing gemaakt naar leeftijdscategorieën. Ook wordt ingegaan op de relatie tussen het gebruik van beveiligingsmiddelen bij het kind en het gordelgedrag van de bestuurder.

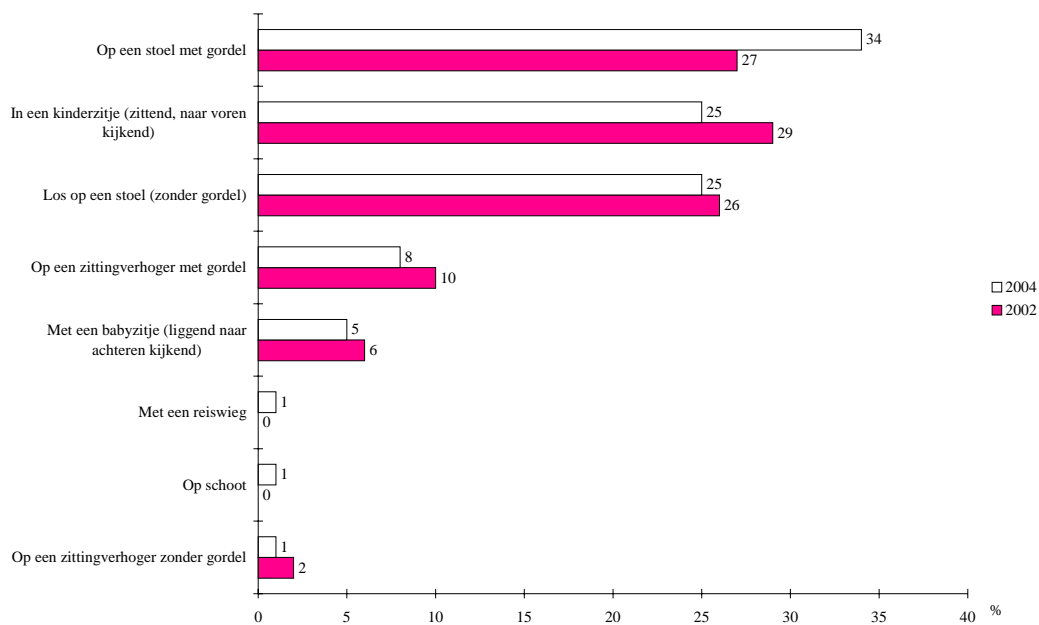
### 6.2 Gebruik van beveiligingsmiddelen algemeen

In 2004 worden de meeste kinderen tot 12 jaar vervoerd 'op een stoel met gordel' (34%). Een kwart wordt vervoerd 'in een kinderzitje (zittend naar voren kijkend)' en een zelfde aandeel bevindt zich 'los op een stoel (zonder gordel)'. In 2002 werden de meeste kinderen nog vervoerd 'in een kinderzitje (zittend naar voren kijkend)' (29%), gevolgd door 'op een stoel met gordel' (27%) en 'los op een stoel (zonder gordel)' (26%). Het aantal kinderen dat 'op een stoel met gordel' wordt vervoerd is in 2004 ten opzichte van 2002 significant gestegen met 7 procentpunten (van 27% naar 34%).

---

#### 83 / Gebruik beveiligingsmiddelen voor kinderen tot 12 jaar

---



Bron: TNS NIPO, 2004

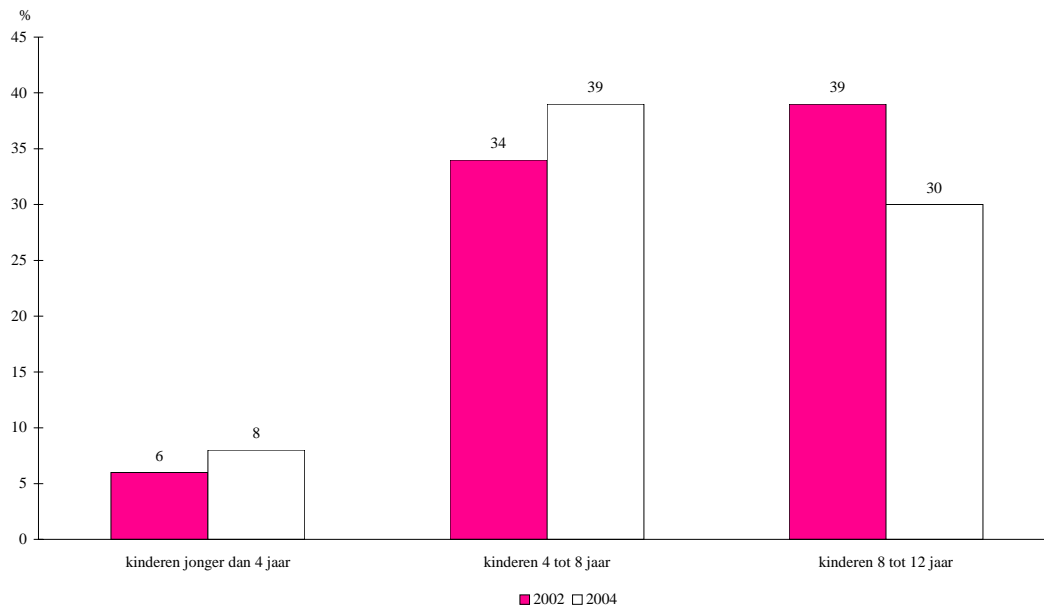
---

Kijkend naar verschillende leeftijdsgroepen (figuur 84), wordt in de jongste leeftijdscategorie door 8% geen gebruik gemaakt van een beveiligingsmiddel. Bij de groep 4-8 jarigen is dit bij 39% het geval en bij de oudste leeftijdsgroep bij 30%. Deze percentages verschillen niet significant van de meting in 2002 (respectievelijk 6%, 34% en 39%).

---

84 | *Aandeel van kinderen dat zonder beveiligingsmiddel vervoerd wordt naar leeftijdscategorie*

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

Indien men gebruik maakt van een gordel, is dit bij zo'n 82% van de waargenomen kinderen een driepuntsgordel die ook als zodanig wordt gebruikt. Circa 7% is beveiligd met een tweepuntsgordel en 5% gebruikt een driepuntsgordel als tweepuntsgordel (van de overige 6% is het gordeltype onbekend). Ten opzichte van 2002 zijn hieromtrent geen significante verschillen waargenomen.

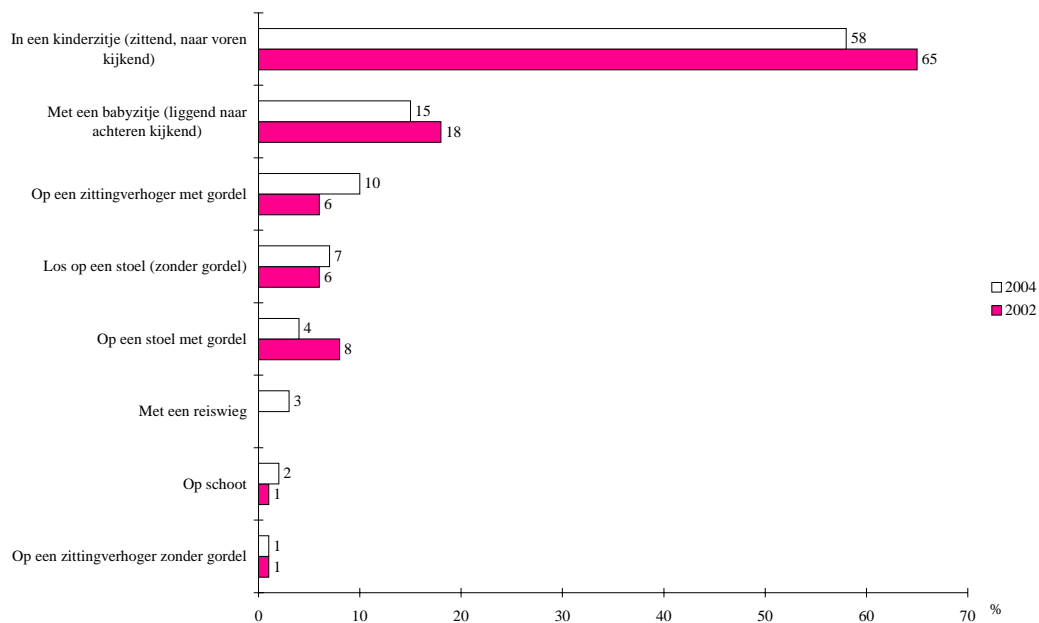
### 6.3 Kinderen jonger dan 4 jaar

Kinderen jonger dan 4 jaar worden in de meeste gevallen vervoerd met behulp van een ‘kinderzitje (zittend, naar voren kijkend)’ (58%). Dit was in 2002 nog bij 65% het geval (significant verschil). ‘Met een babyzitje (liggend naar achteren kijkend)’ staat op een tweede plek binnen deze leeftijdscategorie (15%) ten opzichte van 18% in 2002. In 2004 is ‘op een zittingverhoger met gordel’ significant toegenomen, van 6% naar 10%. ‘Op een stoel, met gordel’ is significant afgenomen, van 8% naar 4%.

---

#### 85 / Gebruik beveiligingsmiddelen voor kinderen jonger dan 4 jaar

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

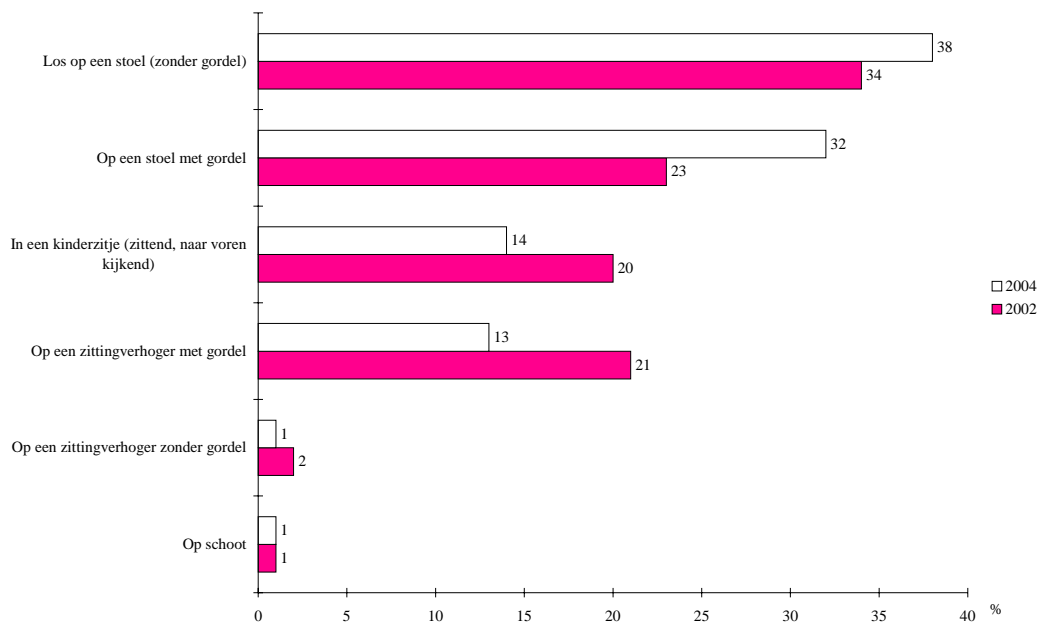
## 6.4 Kinderen van 4 tot 8 jaar

Kinderen in de leeftijdscategorie '4 tot 8 jaar' worden veelal 'los op een stoel (zonder gordel)' vervoerd (38%). Beveiligingsmiddelen die het meest worden genoemd zijn 'op een stoel met gordel' (32%), 'in een kinderzitje (zittend, naar voren kijkend)' (14%) en op een 'zittingverhoger met gordel' (13%). Er lijkt een verschuiving te hebben plaatsgevonden van de 'zittingverhoger met gordel' en 'kinderzitje (zittend, naar voren kijkend)' naar de 'stoel met gordel' (in 2002 respectievelijk 21%, 20% en 23%, waarvan 'zittingverhoger met gordel' en 'stoel met gordel' significant veranderd zijn).

---

### 86 / Gebruik beveiligingsmiddelen voor kinderen jonger van 4 tot 8 jaar

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

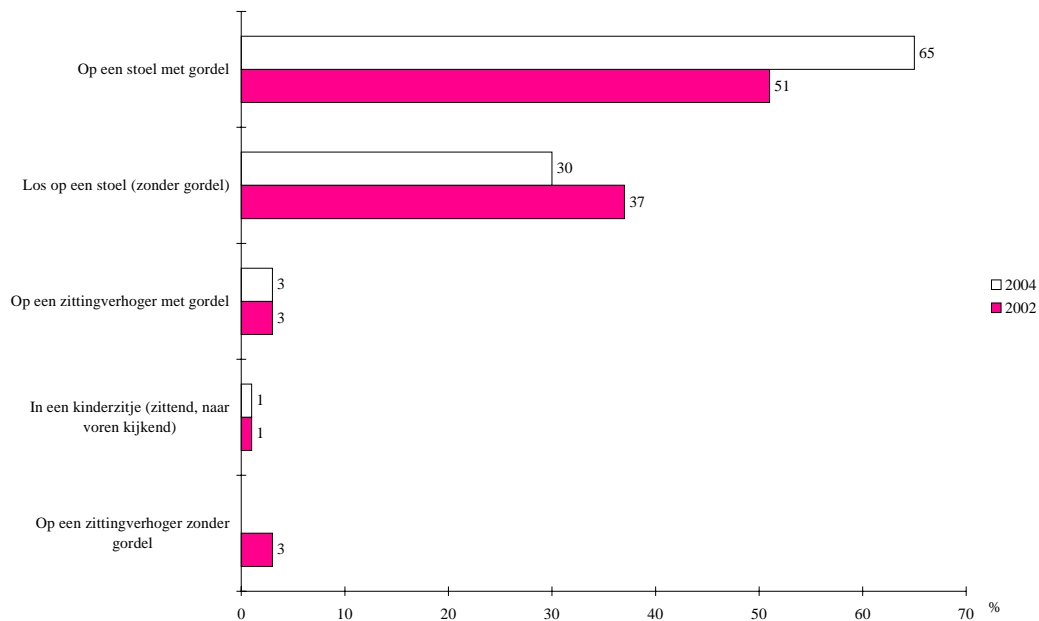
## 6.5 Kinderen van 8 tot 12 jaar

Kinderen van 8 tot 12 zitten voornamelijk op een stoel met gordel (65%). Dit percentage was in 2002 nog significant lager (54%). ‘Los op een stoel (zonder gordel)’ is afgenomen van 37% naar 30% (onsignificant).

---

87 | Gebruik beveiligingsmiddelen voor kinderen van 8 tot 12 jaar<sup>38</sup>

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>38</sup> Vooral in 2002 zijn bij deze groep lagere aantallen gemeten dan bij de jongere kinderen. Daarom moeten de percentages als indicatief worden beschouwd.

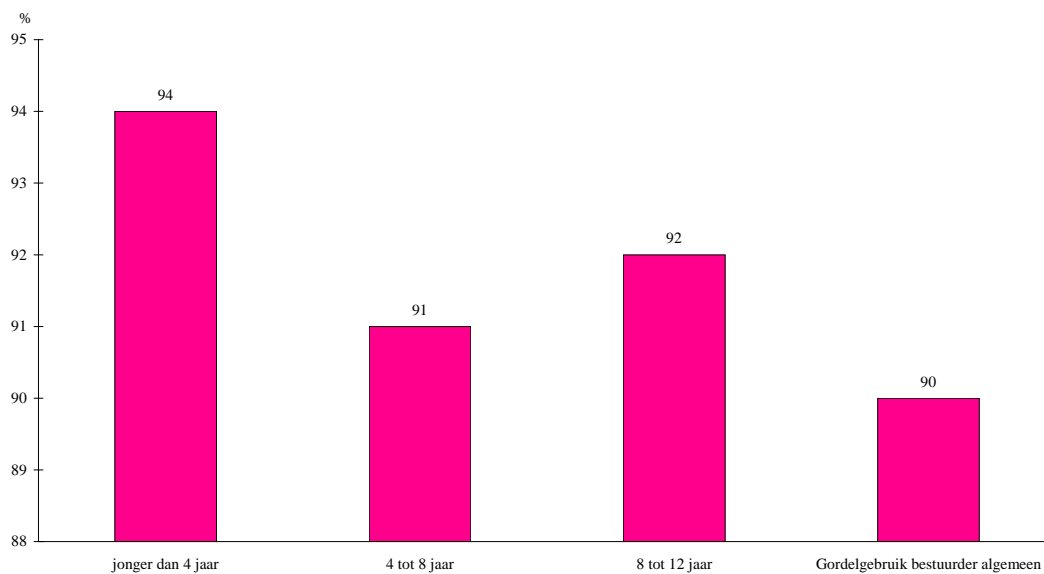
## 6.6 Gordelgedrag bestuurder bij kind in de auto

In figuur 88 is te zien dat de bestuurder eerder geneigd is de gordel om te doen als één of meer kinderen in de auto zitten. Indien dit kind/ deze kinderen jonger dan 4 jaar is/ zijn, draagt de bestuurder significant vaker de gordel dan de gemiddelde Nederlandse autobestuurder.

---

88 | Gordelgedrag bestuurder bij kind in de auto

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

Indien de bestuurder een gordel draagt, wordt 77% van de kinderen beveiligd vervoerd. Als de bestuurder geen gordel draagt, is dit percentage slechts 42% (significant verschil).

## 6.7 Aanwezigheid airbags

Net als twee jaar geleden, wordt 83% van de kinderen op de achterbank vervoerd. Van de auto's waarin een kind voorin wordt vervoerd, heeft 48% een airbag voorin. In 2002 lag dit percentage nog significant lager, op 25%.

Van ongeveer 38% van de auto's waarin een kind voorin wordt vervoerd en waar airbags aanwezig zijn, kunnen deze worden uitgeschakeld. Bij 17% is dit niet het geval en van de overige 45% zegt de bestuurder dit niet te weten<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> *De vragen over (mogelijkheid tot) uitschakelen van de airbag waren in 2002 door te weinig respondenten beantwoord om betrouwbare resultaten op te leveren.*

## 7 Gordelgebruik versus handhaving door VHT's

### 7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een analyse gedaan naar het verschil in gordelgebruik tussen politieregio's waar de handhaving van gordelgebruik door verkeershandhavingsteams (VHT's) ten opzichte van 2002 is toegenomen en de politieregio's waar deze is afgenomen. Hierbij wordt gekeken naar het totale gordelgebruik. Dat wil zeggen dat er geen onderscheid wordt gemaakt naar personenauto's en bestelauto's. In onderstaande figuur is aangegeven in welke politieregio's die handhaving ten opzichte van 2002 is toegenomen dan wel is afgenomen. De verschillen van het gordelgebruik tussen de twee groepen van politieregio's worden achtereenvolgens besproken voor de bestuurders, de voorpassagiers en de achterpassagiers.

---

89 | *Politieregio's met toegenomen en afgenomen handhaving door de VHT's in 2004 ten opzichte van 2002*

---

<b>Toegenomen handhaving</b>	<b>Afgenomen handhaving</b>
Groningen	Friesland
IJsselland	Drenthe
Gelderland-Midden	Twente
Noord-Holland-Noord	Noord-en Oost Gelderland
Zaanstreek-Waterland	Gelderland-Zuid
Kennemerland	Utrecht
Amsterdam-Amstelland <sup>40</sup>	Hollands-Midden
Gooi-en Vechtstreek	Zeeland
Haaglanden	Limburg-Noord
Rotterdam-Rijnmond	Limburg-Zuid
Zuid-Holland-Zuid	
Midden- en West-Brabant	
Brabant-Noord	
Brabant-Zuid-Oost	
Flevoland	

---

<sup>40</sup> In deze politieregio opereert geen team van het BVOM als surplus bij de reguliere handhaving.



## 7.2 Algemeen

In de figuren in de hiernavolgende drie paragrafen is te zien, dat de stijging van het gordelgebruik over het algemeen groter is in politieregio's waar de handhaving<sup>41</sup> is toegenomen dan in regio's waar de handhaving is afgenomen. Er is daarbij gekeken naar de handhaving door de VHT's en de toe- of afname betreffende de periode 2002-2004. Alleen bij de bestuurders is de stijging onafhankelijk van toe- of afgenomen handhaving. Bij de achterpassagiers is het verschil in stijging het sterkst. Bij die groep is het waarschijnlijk niet alleen handhaving geweest die de stijging heeft bewerkstelligd.

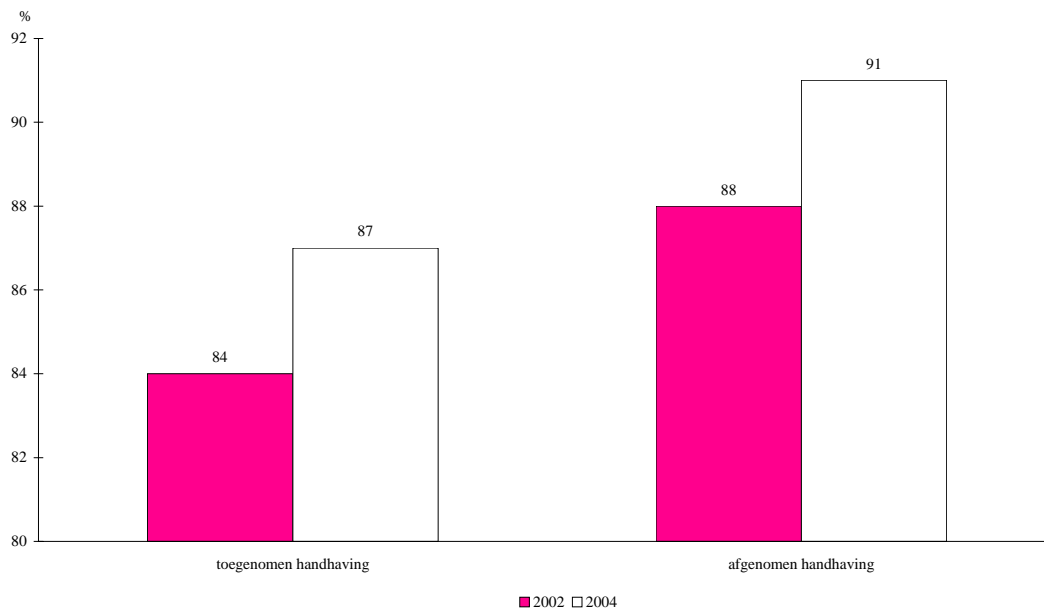
Verder is te zien, dat het gordelgebruik in de politieregio's met toegenomen handhaving in 2002 beduidend lager was dan in de regio's met afgenomen handhaving. Blijkbaar zijn VHT's minder op gordelgebruik gaan controleren in de regio's waarin de politie van oordeel was dat gordels al in voldoende mate werden gebruikt. Dit in tegenstelling tot regio's waarin relatief veel auto-inzittenden geen gordel droegen. In deze regio's hebben de VHT's de handhavingsinspanningen juist opgevoerd.

## 7.3 Bestuurders

---

90 / Gordelgebruik bestuurders bij toegenomen handhaving versus afgenomen handhaving (VHT's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

<sup>41</sup> In deze en overige paragrafen in dit hoofdstuk wordt hiermee de handhaving van het BVOM (+ de reguliere handhaving in Amsterdam-Amstelland) bedoeld.

Het gemiddelde gordelgebruik van bestuurders in de politieregio's met toegenomen handhaving is ten opzichte van 2002 significant toegenomen van 84% naar 87% en in de politieregio's met afgenomen handhaving is deze significant toegenomen van 88% naar 91%. De toename van het gordelgebruik is in beide groepen nagenoeg gelijk (3%).

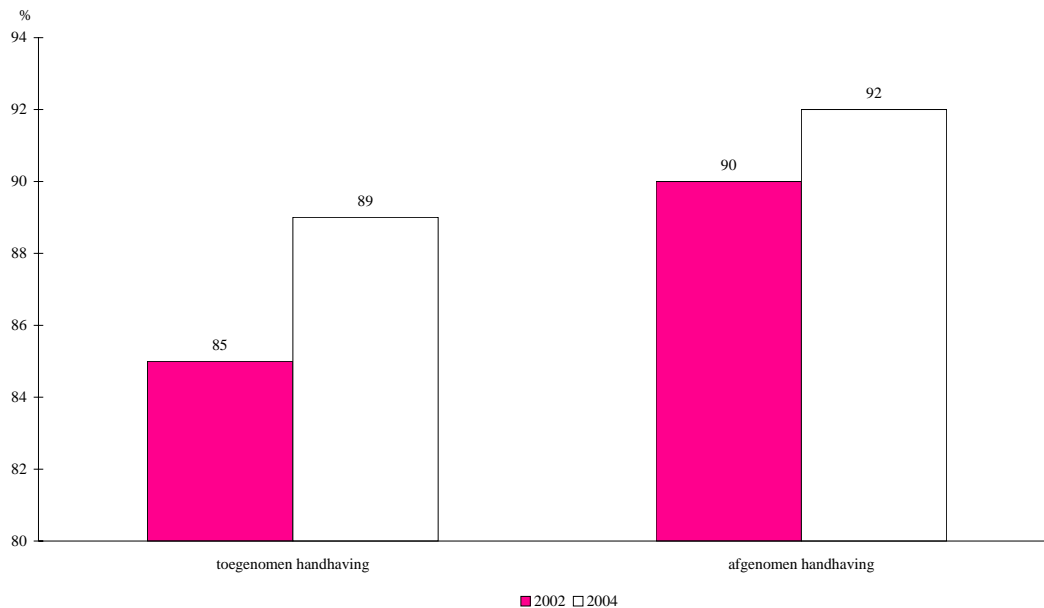
## 7.4 Voorpassagiers

Het gemiddelde gordelgebruik van voorpassagiers in de politieregio's met toegenomen handhaving is ten opzichte van 2002 toegenomen van 85% naar 89% en in de politieregio's met afgenomen handhaving is deze toegenomen van 90% naar 92%. In de hierna volgende figuur is te zien dat de toename van het gordelgebruik ongeveer 2 procentpunten groter is in politieregio's waar de handhaving is toegenomen dan in de regio's waar de handhaving is afgenomen (respectievelijk 4% en 2%).

---

91 | Gordelgebruik voorpassagiers bij toegenomen handhaving versus afgenomen handhaving (VHT's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

## 7.5 Achterpassagiers

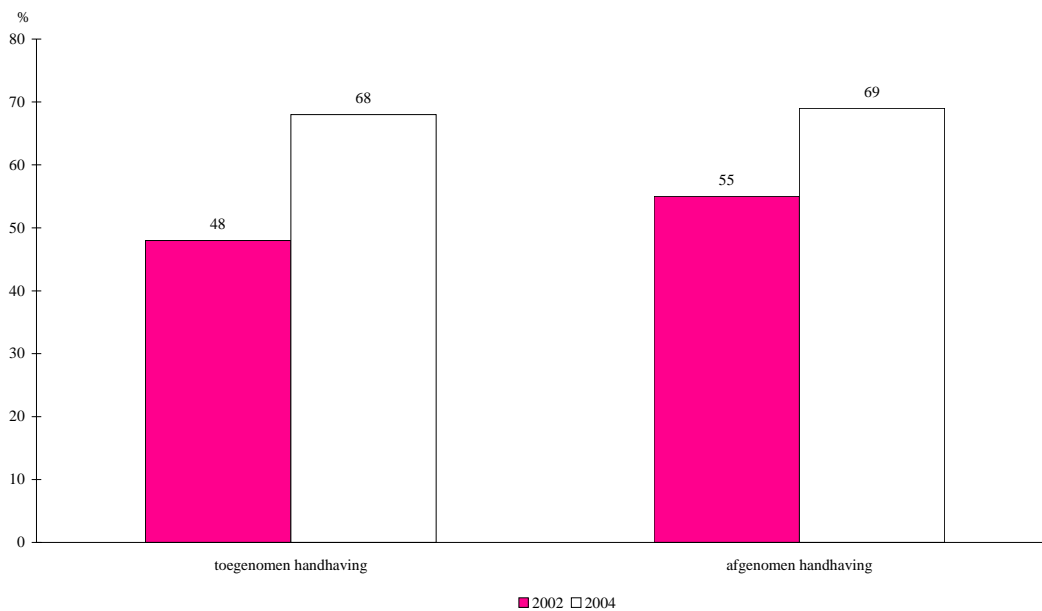
Ook bij de achterpassagiers is het gordelgebruik ten opzichte van 2002 in beide groepen politieregio's significant toegenomen.

In de laatste figuur is te zien dat de toename van het gordelgebruik bij achterpassagiers 6 procentpunten sterker is gestegen in politieregio's waar de handhaving is toegenomen dan in regio's waar de handhaving is afgenomen (van 48% naar 68% respectievelijk van 55% naar 69%).

---

92 | Gordelgebruik achterpassagiers bij toegenomen handhaving versus afgenomen handhaving (VHT's)

---



Bron: TNS NIPO, 2004

---

## **Bijlagen**

## **Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording**

# Voorbereiding

## Regio's en gemeenten

Het onderzoek Beveiligingsmiddelen In Auto's is in 2004 uitgevoerd in alle 25 politieregio's van Nederland. Hierbij hebben per politieregio in ieder geval drie metingen plaatsgevonden. In 9 politieregio's is op vier plaatsen gemeten. Dit is dezelfde opzet als in het onderzoek dat in 2002 heeft plaatsgevonden.

## Selectie meetlocaties

Bij de selectie van de meetlocaties is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bij eerdere metingen van het onderzoek geschikt bevonden locaties. Voor het beoordelen van deze locaties is de expertise van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ingezet. Sommige van de eerder gebruikte locaties waren nu niet meer geschikt vanwege een herindeling van de infrastructuur (aanleg van rotondes e.d.) en zijn hierdoor vervangen door andere locaties.

Voor het bepalen en beoordelen van nieuwe meetlocaties is gebruik gemaakt van de expertise van de verantwoordelijke(n) voor controles bij het betreffende politieregiokorps.

De locaties zijn op de volgende criteria geselecteerd:

- Kruispunt met verkeerslicht;
- Aanwezigheid middenberm;
- Op de locatie moest het mogelijk zijn om, op een voor alle verkeersdeelnemers en enquêteur veilige manier, automobilisten waar te nemen en enquêtes uit te delen.

In elke regio is zo veel mogelijk rekening gehouden met een goede spreiding van de locaties binnen het gebied. Tevens is een spreiding gemaakt naar de vier verschillende typen wegen<sup>40</sup>. Deze spreiding hield in dat in elke politieregio slechts eenmaal een bepaald type weg voorkomt, terwijl de verschillende type wegen even vaak voorkomen in het totaal van de metingen.

## Enquêteurs

De enquêteurs zijn aangesteld op basis van eerdere onderzoeksprojecten die zij bij TNS NIPO hebben gedaan. De meeste enquêteurs hadden in 2002 ook meegewerkt aan het BIA-onderzoek.

---

<sup>40</sup> *Binnen bebouwde kom-Lokaal verkeer; Binnen bebouwde kom-Gemengd Verkeer; Buiten bebouwde kom-N-weg en Buiten bebouwde kom-Snelweg*

Alle enquêteurs die zijn ingezet voor dit onderzoek voldoen tenminste aan de volgende eisen:

- Tenminste 18 jaar oud;
- Representatief;
- Flexibel inzetbaar;
- Accuraat;
- Doorzettingsvermogen;
- Verantwoordelijkheidsgevoel.

## **Instructie**

Voorafgaand aan de metingen hebben de enquêteurs een schriftelijk instructie ontvangen. Vervolgens zijn zij nog nagebeld door de projectleider van dit onderzoek om te vragen of men nog vragen had over de uit te voeren werkzaamheden.

## **Waarnemings- en enquêteformulieren**

Op het waarnemingsformulier zijn een aantal zaken aan bod gekomen, namelijk:

- Aantal personen in de auto;
- Type auto;
- Gordelgedrag automobilisten;
- Afstelling van de hoofdsteunen van de automobilisten.

Het aanvullende waarnemingsformulier over kinderzitjes ging in op:

- Leeftijd kind;
- Wijze van vervoer kind;
- Plaats kind (al dan niet op voorstoel);
- Aanwezigheid airbag op passagierstoel voorin;
- Instelling airbag (al dan niet uitgeschakeld).

Het waarnemingsformulier bevatte dit jaar een extra vraag: ‘Draagt de bestuurder van de auto waar het kind zich in bevind een driepunts gordel, een tweepunts gordel of geen gordel?’

In de uitgedeelde enquêtes werd de automobilist ondervraagd over de volgende onderwerpen:

- Aanwezigheid Airbag;
- Aanwezigheid (niet) Gordelsignaal;
- Aanwezigheid bepaalde voorzieningen;
- Afstelling hoofdsteunen;
- Gebruik autogordels;
- Perceptie gevaar niet gebruiken van autogordel;
- Bereik voorlichting over autogordels;
- Mening voorlichting over autogordels;
- Perceptie aantal gordelcontroles;
- Gebruik kinderzitje;

- Informatie(gemis) kinderzitje;
- Reden autogebruik;
- Aantal kilometers per jaar;
- Achtergrondvariabelen (leeftijd, geslacht, NAW-gegevens);
- Opmerkingen onderwerp en/ of vragenlijst.

De gebruikte formulieren zijn terug te vinden in de bijlagen 3 t/m 5.



# Veldwerk

## Plaats en tijd

- In 16 van de 25 politieregio's zijn drie metingen uitgevoerd en in de overige 9 politieregio's vier metingen.
- De metingen vonden voor de helft in het weekend plaats en voor de helft doordeweeks.
- Ook zijn de metingen ongeveer gelijk verdeeld over de ochtend- en de middaguren.
- Het veldwerk heeft in twee meetperioden plaatsgevonden. De eerste periode liep van 14 maart tot en met 28 maart en de tweede meting liep van 5 juni tot en met 20 juni. In beide periodes zijn 42 metingen uitgevoerd.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van alle veldwerkdata met bijbehorende meetlocaties.

## Tellen en afnemen van enquêtes

56 metingen zijn verricht door een meetteam van twee personen; dit team bestond uit één waarnemer en één enquêteur. Allen hadden een persoonlijk legitimatiebewijs van TNS NIPO. De overige 28 metingen zijn verricht door slechts de waarnemer. In elke politieregio zijn op minimaal twee locaties enquêtes uitgedeeld.

Voor de eigen veiligheid en die van het passerende verkeer waren de enquêteurs verplicht om een fluorescerend hesje te dragen. In de meeste gevallen is het verrichten van de waarnemingen in beginsel door de ene enquêteur gedaan en het uitdelen van de enquêtes door de andere enquêteur. Wanneer één van de activiteiten was afgerond, hielp de enquêteur die al klaar was de ander.

De enquêteurs noteerden hun waarnemingen wat betreft autogordels, hoofdsteunen en kinderzitjes en *alleen indien het verkeerslicht op rood stond* werden automobilisten aangesproken om hun medewerking voor de enquête te vragen. Bij problemen met de locatie, zoals gemerkte onveiligheid of een veranderde verkeerssituatie, is door de enquêteurs contact opgenomen met één van de projectleiders van TNS NIPO om tot een oplossing te komen.

## Aantallen

In de offerte zijn de volgende quota gespecificeerd:

- in totaal minimaal 20.000 waargenomen voertuigen;
- per meting minimaal 100 waargenomen voertuigen;
- per politieregio minimaal 500 waargenomen voertuigen;
- streven naar ongeveer 5.000 enquêtes;
- per politieregio minimaal 100 enquêtes;

- streven naar 1000 kinderformulieren. Als absoluut minimum geldt 500.

Alle quota zijn gehaald.

In de onderstaande tabel worden de behaalde aantallen weergegeven:

---

93 | *Aantallen waarnemingen en enquêtes*

---

	Waarnemingen	Kinder- formulier en	Enquêtes	
			<i>Uitgedeeld (Bruto)</i>	<i>Ontvangen (Netto)</i>
Personenauto's	18.956		-	4.612
Grijs kenteken	1.877		-	375
<i>Onbekend</i>	<i>249</i>		-	<i>58</i>
<b>Totaal</b>	<b>21.082</b>	<b>1292</b>	<b>± 15.720</b>	<b>5.045</b>

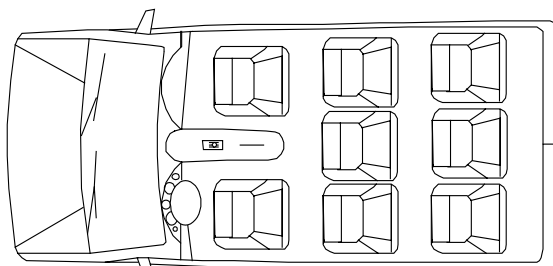
---

Uit de tabel is op te maken dat het responspercentage van de enquêtes circa 32% is. In 2002 was dit nog 35%.

## **Bijlage 2 Schema meetlocaties**

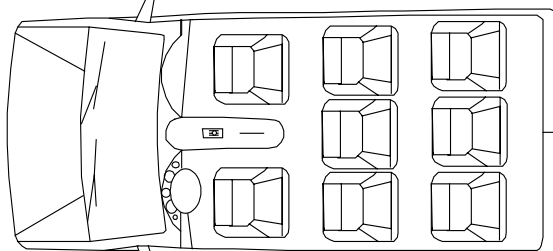
Datum	Locatie-code	Och/mid	Wk/Wknd	bi/bu	Wegtype	Politieregio	Gemeente	Provincie	Straat
14-mrt	81	ochtend	wknd	bi	Gem	Kennemerland	Haarlem	Noord Holland	Spanjaardslaan / Fonteinhaan
14-mrt	43	ochtend	wknd	bi	Lok	GeldMid	Arnhem	Gelderland	Velperplein
14-mrt	85	middag	wknd	bu	Snelw	Kennemerland	Hoofddorp	Noord Holland	A4 , afrit 'Hoofddorp'
14-mrt	60	middag	wknd	bu	N-weg	Gelderland-Zuid	Nijmegen	Gelderland	N326, Beek (tussen gemeente Nijmegen en gemeente Ubbergen), kruispunt Verbindingsweg/ St. Huber
15-mrt	9	ochtend	week	bi	Gem	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Beneluxlaan / Ds Martin Luther Kinglaan
15-mrt	10	middag	week	bu	Snelw	Utrecht	Zeist	Utrecht	A12 richting Arnhem, afslag Zeist
16-mrt	23	ochtend	week	bi	Lok	Haaglanden	Den Haag	Zuid Holland	De La Reijweg / Loosduinsekade
16-mrt	67	ochtend	week	bu	Snelw	Limburg-Zuid	Heerlen	Limburg	Nabij N281, Beerdalseweg, richting A76
16-mrt	84	middag	week	bu	Snelw	Zaanstreek-Waterland	Zaandam	Noord Holland	A8 vanuit richting Purmerend afrit Zaandam-Zuid beneden aan verkeerslichten
16-mrt	61	middag	week	bi	Lok	Limburg-Noord	Roermond	Limburg	Willem II Singel / Stationsplein
17-mrt	14	ochtend	week	bu	N-weg	Drenthe	Gieten	Drenthe	N34 / t.h.v. km 92.6
17-mrt	48	ochtend	week	bu	N-weg	NOGeld	Harderwijk	Gelderland	N302, bij overgang in Ceintuurbaan, richting Harderwijk vanaf A1, bij verkeerslichten net voor bebouw
17-mrt	42	ochtend	week	bi	Gem	NoordHN	Den Helder	Noord Holland	Kruising N250 Ruyghweg
17-mrt	22	middag	week	bu	N-weg	Twente	Goor	Overijssel	S15 / N346, km 0,1
17-mrt	38	middag	week	bi	Lok	Friesland	Leeuwarden	Friesland	Oostergoweg/Schans/Stationsweg
17-mrt	52	middag	week	bi	Lok	BrabZO	Eindhoven	Brabant	Bosdijklaan, richting Emmasingel, kruising Mathildelaan
18-mrt	36	ochtend	week	bu	Snelw	ZuidHZ	Gorinchem	Zuid Holland	Afrit A15, kruising met de N216 (Banneweg)
18-mrt	49	ochtend	week	bu	Snelw	BrabN	Den Bosch	Brabant	vanuit richting Utrecht afslag 21 Veghel beneden aan verkeerslichten
18-mrt	34	middag	week	bi	Gem	ZuidHZ	Oud-Beijerland	Zuid Holland	Kruising Beneden Oostdijk met de Koninginneweg
18-mrt	55	middag	week	bi	Gem	Midden- en West-Brabant	Tilburg	Brabant	Ringbaan West / Bredaseweg
20-mrt	16	ochtend	wknd	bi	Lok	Groningen	Groningen	Groningen	Kruising Stationsweg-Zuiderpark met Hereweg
20-mrt	69	ochtend	wknd	bi	Lok	Flevoland	Emmeloord	Flevoland	Scandinavijelaan / Urkerweg
20-mrt	73	middag	wknd	bi	Gem	IJsselland	Zwolle	Overijssel	Zuidbroeklaan / Ceintuurbaan
23-mrt	30	middag	week	bi	Gem	RdamRijnm	Rotterdam	Zuid Holland	Bij van Breeplein, to. Feyenoord-stadion, kruising bij SHELL station stadionlaan/ stadionweg/ marathon
27-mrt	26	ochtend	wknd	bu	N-weg	Haaglanden	Leidschendam	Zuid Holland	Veursestraatweg / Noordsingel
27-mrt	4	ochtend	wknd	bu	N-weg	Amstell	Aalsmeer	Noord Holland	Kruising N201 (Burg. Kasteleinweg) met van Cleeffkade
27-mrt	29	middag	wknd	bu	Snelw	HollandsM	Zoeterwoude	Zuid Holland	A4 richting A'dam, afrit Zoeterwoude Alphen a/d Rijn (N11)
27-mrt	7	middag	wknd	bu	Snelw	GooiVecht	Hilversum	Noord Holland	N525 nabij A1 afslag 8 Laren
27-mrt	77	middag	wknd	bi	Gem	Zeeland	Middelburg	Zeeland	Schroeweg
5-jun	54	ochtend	wknd	bi	Gem	BrabZO	Deurne	Brabant	Liesselseweg - Fabriekstraat/ H. van Doorneweg
5-jun	72	middag	wknd	bu	Snelw	Flevoland	Lelystad	Flevoland	Afrit A6 'Lelystad' N302
6-jun	24	ochtend	wknd	bi	Gem	Haaglanden	Delft	Zuid Holland	Nassaulaan/ Julianalaan
6-jun	83	ochtend	wknd	bu	N-weg	Zaanstreek-Waterland	Edam	Noord Holland	kruising N244 / N247 bij verkeerslichten richting Purmerend
6-jun	87	middag	wknd	bi	Gem	Zaanstreek-Waterland	Zaandam	Noord Holland	Kruising Vincent van Gogh en Westzijde bij verkeerslichten
7-jun	27	ochtend	week	bi	Lok	HollandsM	Noordwijk	Zuid Holland	Duinweg kruising van Uffordstraat/Van Panhuysenstraat
7-jun	28	middag	week	bu	N-weg	HollandsM	Leiden	Zuid Holland	N206 met kruising Haagweg
8-jun	2	middag	week	bi	Gem	Amstell	Amstelveen	Noord Holland	Kruising Beneluxlaan met Rembrandtweg
9-jun	58	ochtend	week	bi	Lok	Gelderland-Zuid	Tiel	Gelderland	Laan van Westroijen-Westroijensestraat (verkeer dat van Laan van Westr. linksaf slaat richting A15
9-jun	51	middag	week	bu	N-weg	BrabN	Oss	Brabant	Graafsebaan vanuit richting Noorden voor kruising Julianasingel
11-jun	41	ochtend	week	bi	Lok	NoordHN	Schagen	Noord Holland	Zuiderweg bij verkeerslichten Julianalaan in centrum
11-jun	78	middag	week	bi	Lok	Zeeland	Middelburg	Zeeland	Zandstraat / Het Groene Woud
12-jun	13	ochtend	wknd	bi	Gem	Drenthe	Emmen	Drenthe	Hondsrugweg / Ermerweg
12-jun	44	ochtend	wknd	bu	N-weg	GeldMid	Ede	Gelderland	N224 richting Arnhem
12-jun	32	ochtend	wknd	bu	Snelw	RdamRijnm	Hoogvliet	Zuid Holland	Vanaf A15 afslag Hoogvliet. Bij de stoplichten vanaf de snelweg naar de McDonalds
12-jun	17	middag	wknd	bi	Gem	Groningen	Hoogezand	Groningen	Kerkstraat / Meint Venningastraat
12-jun	46	middag	wknd	bi	Gem	NOGeld	Apeldoorn	Gelderland	Koning Stadhouderslaan
12-jun	31	middag	wknd	bi	Lok	RdamRijnm	Vlaardingen	Zuid Holland	Kruising Oosthavenkade met Schiedamseseweg
13-jun	3	ochtend	wknd	bu	Snelw	Amstell	Diemen	Noord Holland	Kruising Muiderstraat met Weteringweg (?)
13-jun	37	ochtend	wknd	bi	Gem	Friesland	Leeuwarden	Friesland	Julianalaan / Oostergoplein
13-jun	5	middag	wknd	bi	Lok	GooiVecht	Weesp	Noord Holland	Groeneweg kruising Achtergracht
13-jun	39	middag	wknd	bu	Snelw	Friesland	Sneek	Friesland	Autosnelweg Heerenveen-Sneek A7
13-jun	56	middag	wknd	bu	N-weg	Midden- en West-Brabant	Breda	Brabant	N269, Tiburg naar Goirle, bij op/afrit A58
16-jun	64	ochtend	week	bu	Snelw	Limburg-Noord	Venlo	Limburg	vanuit Eindhoven A67, afslag Velden-Venlo Noord, beneden bij T-splitsing met N271 tegenover Novote
16-jun	66	middag	week	bi	Lok	Limburg-Zuid	Kerkrade	Limburg	Niersprinkstraat / Koningsweg
17-jun	75	ochtend	week	bu	Snelw	IJsselland	Zwolle	Overijssel	Vanuit Meppel afslag Zwolle Noord (nr 20) beneden aan verkeerslichten
17-jun	21	middag	week	bu	Snelw	Twente	Enschede	Overijssel	A35 richting Enschede, afrit nr 27 Haaksbergen

### **Bijlage 3 Waarnemingsformulier gordels en hoofddeken**



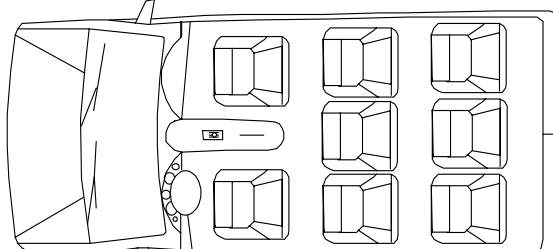
Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....



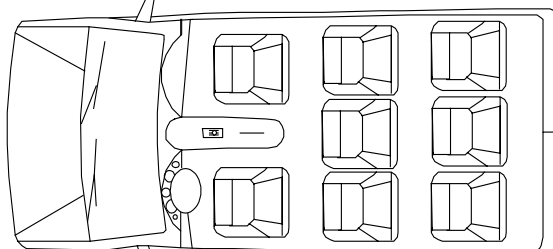
Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....



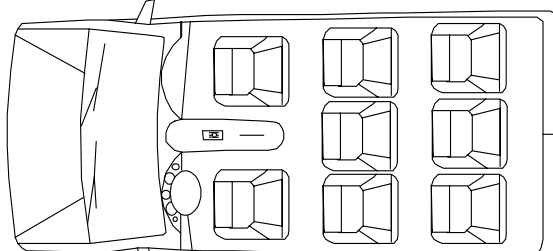
Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....



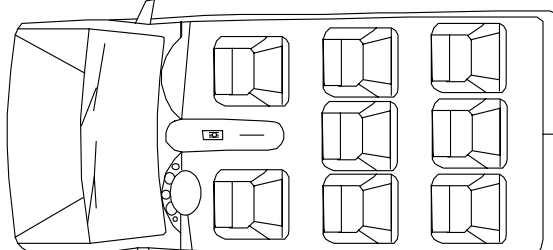
Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....



Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....



Noteer:

- ..... personen
- personenauto: t/m 5p | >5p
- grijs kenteken: t/m 3p | >3p
- waarneming hoofdsteunen
- opm. ....

Noteer bij controle van de **hoofdsteunen** achter de betreffende stoelen de volgende cijfers:

1 = bovenkant steun gelijk aan of hoger dan *bovenkant hoofd (goed)*; 2 = bovenkant steun binnen zone *onder bovenkant hoofd en bovenkant oren (matig)*; en 3 = gehele steun *onder bovenkant oren (slecht)*; 4 = geen hoofdsteun aanwezig (geen) 9 = weet niet

Noteer bij **gordelcontrole** een *diagonale* streep voor gedragen driepunts gordel, *streep langs achterzijde* van de stoel bij dragen tweepunts gordel en *kruis over stoel* als gordel niet gedragen. Noteer het getal 9 bij 'weet niet'. Het aantal waargenomen inzittenden dient te corresponderen met aantal genoteerde personen in rechter kolom.

## **Bijlage 4 Waarnemingsformulier kinderzitjes**

# Formulier Kinderen

Kom je een auto tegen met een kind, waarvan je vermoedt dat het jonger is dan twaalf jaar, begin de meting dan met dit formulier<sup>1</sup>.

**Vraag: Wat is de leeftijd van het kind?** ..... jaar oud (Let op: aan verzorgers vragen!)

## **Meting:**

### **1. Het kind wordt als volgt vervoerd:**

- los op een stoel (zonder gordel!)
- op schoot
- met een reiswieg
- met een babyzitje (liggend, naar achteren kijkend)
- in een kinderzitje (zittend, naar voren kijkend)
- op een zittingverhoger mét gordel
- op een zittingverhoger zónder gordel
- op een stoel mét gordel -> -> **2. Is de gordel een...**
  - driepuntsgordel en als zodanig gebruikt
  - driepuntsgordel die wordt gebruikt als tweepuntsgordel
  - tweepuntsgordel (heupgordel)

### **3. Bevindt het kind zich op de voorstoel?**

- Nee -> **Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)
- Ja -> Vervolg vragen bij kind op de voorstoel:
  - a. Heeft de auto een airbag op de passagierstoel vóórin?**
    - Ja -> **ga naar vraag b**
    - Nee -> **Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)
    - Weet niet -> **Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)
  - b. Kan volgens u de passagiersairbag worden uitgeschakeld?**
    - Weet niet -> **Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)
    - Nee -> **Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)
    - Ja -> **ga naar vraag c**

### **c. Staat de airbag op dit moment uitgeschakeld?**

- Ja
- Nee
- Weet niet
- Anders, namelijk .....

**Hartelijk dank voor uw medewerking!** (einde vragenlijst)

---

<sup>1</sup> Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat er slechts weinig jonge kinderen worden aangetroffen. Daarom krijgt de registratie van kinderen en kinderzitjes in principe voorrang op de waarneming van gordels. Als je in staat bent de waarneming te combineren, dan is dat uiteraard uitstekend. De formulieren mogen in de locatie-envelop.



## **Bijlage 5 Enquêteformulier**



*Uw kenmerk* enquête  
*Ons kenmerk* B6450

*Doorkiesnr.* 020 522 59 31  
*Datum* 5 maart 2004

*E-mail* ralph.de.jong@tns-nipo.com

**Betreft** Onderzoek verkeersveiligheid

Geachte heer, mevrouw,

Verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen is één van de kerntaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Verkeersveiligheid in úw auto betreft onder meer het juist gebruik van autogordels, de stand van uw hoofdsteun en bij kinderen het gebruik van kinderzitjes. Staat u zelf wel eens stil bij de verkeersveiligheid van uzelf en die van anderen?

Door even de tijd te nemen voor deze vragenlijst kunt u een persoonlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid van uzelf én van anderen.

Wilt u de vragenlijst invullen en liefst binnen twee weken naar TNS NIPO terug sturen via de bijgevoegde antwoordenvolp? Als blijk van waardering verloot TNS NIPO vier cadeaubonnen ter waarde van € 100,- onder de deelnemers.

Al uw antwoorden worden strikt vertrouwelijk behandeld en alleen door onze medewerkers gebruikt voor statistische samenvatting. Individuele gegevens worden daarbij nooit zichtbaar. Mocht u vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met één van ondergetekenden.

Alvast heel hartelijk dank voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,  
TNS NIPO

Ralph de Jong  
Projectleider

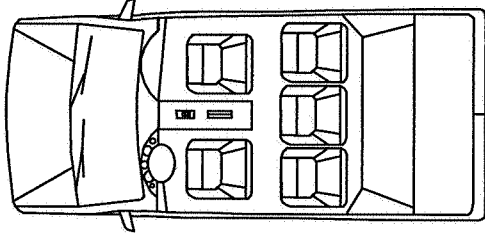
Karin Bodewes  
Projectleider



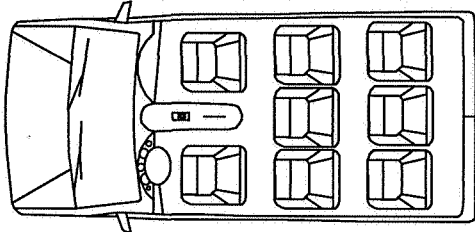
**Toelichting op het invullen van de enquête**  
Wij vragen u vriendelijk om bij elke vraag een antwoord aan te kruisen of op te schrijven, tenzij anders is aangegeven.

**1. Wilt u een kruis zetten op de zitplaats waarop u zat, op het moment dat u de enquête heeft ontvangen?**  
(U kunt maar één plaats aankruisen)

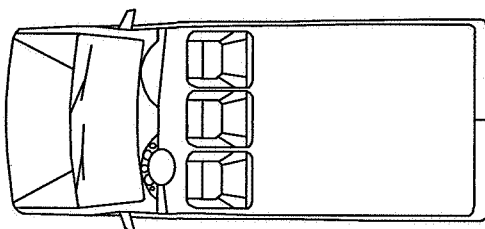
Personenauto (max. 5 zitplaatsen):



Minivan of spacewagon (max. 8 zitplaatsen):



Bestelauto:



**2. Was u de bestuurder toen u deze enquête kreeg uitgereikt?**

- |   |                       |     |                      |
|---|-----------------------|-----|----------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Ja  | ga naar vraag 3      |
| 2 | <input type="radio"/> | Nee | ga door naar vraag 9 |

**3. Wat is het bouwjaar van uw auto?**

.....  
 Dat weet ik niet

**4. Is uw auto voorzien van één of meer airbags en zo ja op welke plaatsen?**

(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)

- |   |                       |                                      |
|---|-----------------------|--------------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Nee, geen airbag(s)                  |
| 2 | <input type="radio"/> | Ja, airbag bestuurder (stuur)        |
| 3 | <input type="radio"/> | Ja, airbag voorpassagier (dashboard) |
| 4 | <input type="radio"/> | Ja, airbag zijkant voor (SIPS)       |
| 5 | <input type="radio"/> | Ja, airbag zijkant achter (SIPS)     |
| 6 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet                     |
| 7 | <input type="radio"/> | Anders, nl. ....                     |
|   |                       | .....                                |
|   |                       | .....                                |

**5. Heeft uw auto een voorziening, die waarschuwt bij het niet gebruiken van de gordel?**  
(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)

- |   |                       |                                       |
|---|-----------------------|---------------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Geluidssignaal alleen voor bestuurder |
| 2 | <input type="radio"/> | Controlelampje alleen voor bestuurder |
| 3 | <input type="radio"/> | Geluidssignaal voor alle inzittenden  |
| 4 | <input type="radio"/> | Controlelampje voor alle inzittenden  |
| 5 | <input type="radio"/> | Nee                                   |
| 6 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet                      |

**6. Heeft uw auto één van de volgende andere voorzieningen?**

(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)

- |   |                       |                                  |
|---|-----------------------|----------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Antiblokkeersysteem (ABS)        |
| 2 | <input type="radio"/> | Cruise control                   |
| 3 | <input type="radio"/> | Navigatiesysteem                 |
| 4 | <input type="radio"/> | Airco                            |
| 5 | <input type="radio"/> | Car kit autotelefoon             |
| 6 | <input type="radio"/> | Nee, geen van deze voorzieningen |

**7. Zijn de hoofdsteunen voor in uw auto verstelbaar?**

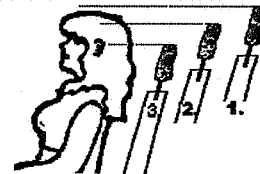
- |   |                       |                               |
|---|-----------------------|-------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Ja, wel verstelbaar           |
| 2 | <input type="radio"/> | Nee, niet verstelbaar         |
| 3 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet              |
| 4 | <input type="radio"/> | Ik heb geen hoofdsteunen voor |

**8. Zijn de hoofdsteunen achter in uw auto verstelbaar?**

- |   |                       |                                 |
|---|-----------------------|---------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Ja, wel verstelbaar             |
| 2 | <input type="radio"/> | Nee, niet verstelbaar           |
| 3 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet                |
| 4 | <input type="radio"/> | Ik heb geen hoofdsteunen achter |

**9. Wat is volgens u de juiste hoogte voor de bovenkant van de hoofdsteun?**

- |   |                       |                  |
|---|-----------------------|------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Stand 1          |
| 2 | <input type="radio"/> | Stand 2          |
| 3 | <input type="radio"/> | Stand 3          |
| 4 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet |



**10. Hoe hoog staat úw hoofdsteun meestal?**

- |   |                       |                  |
|---|-----------------------|------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | Stand 1          |
| 2 | <input type="radio"/> | Stand 2          |
| 3 | <input type="radio"/> | Stand 3          |
| 4 | <input type="radio"/> | Dat weet ik niet |

**11. Als één of meer hoofdsteunen in uw auto niet goed staan, hoe komt dat dan volgens u?**  
voor | achter

- |   |                       |                       |                                   |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 1 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | De steun kan niet hoog genoeg     |
| 2 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Problemen met zicht naar achteren |
| 3 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Wisselende lengte inzittenden     |
| 4 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Overig, nl.: .....                |
|   |                       |                       | .....                             |



**12. Hoe vaak draagt u zelf uw autogordel?**

1	<input type="radio"/>	Altijd
2	<input type="radio"/>	Bijna altijd
3	<input type="radio"/>	Meestal
4	<input type="radio"/>	Soms
5	<input type="radio"/>	Nooit

**13. Hoe gevaarlijk of ongevaarlijk vindt u het om in de volgende situaties zonder gordel om te rijden?**

		Binnen	buiten de bebouwde kom	
1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer gevaarlijk	
2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Enigszins gevaarlijk	
3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ongevaarlijk	
4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet	

**Volwassene op voor- of achterbank**

		voor	achter	
1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer gevaarlijk	
2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Enigszins gevaarlijk	
3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ongevaarlijk	
4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet	

**Kind op voor- of achterbank**

		voor	achter	
1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer gevaarlijk	
2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Enigszins gevaarlijk	
3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ongevaarlijk	
4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet	

**14. Heeft u wel eens voorlichting van de overheid en/of 3VO gehoord, gezien of gelezen over het gebruik van autogordels?**

1	<input type="radio"/>	Ja, de afgelopen 6 maanden (ga door naar vraag 15)
2	<input type="radio"/>	Ja, langer dan 6 maanden geleden (ga door naar vraag 20)
3	<input type="radio"/>	Nee (ga door naar vraag 20)
4	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet (ga door naar vraag 20)

**15. Op welke manier heeft u de afgelopen 6 maanden iets gehoord, gezien of gelezen over het gebruik van autogordels?**

*(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)*

1	<input type="radio"/>	Spots op landelijke radiozenders
2	<input type="radio"/>	Spots op regionale radiozenders
3	<input type="radio"/>	Folder
4	<input type="radio"/>	Artikelen in huis-aan-huisbladen
5	<input type="radio"/>	Borden langs de snelwegen
6	<input type="radio"/>	Borden langs de overige wegen
7	<input type="radio"/>	Reclame op autobussen
8	<input type="radio"/>	Internet
9	<input type="radio"/>	Andere wijze, nl. ....
10	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet

**16. Wat vindt u van de informatie die u de afgelopen 6 maanden heeft gezien, gehoord of gelezen?**

*(Graag aankruisen in hoeverre voor u van toepassing)*

1	Ongehoofwaardig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Geloofwaardig
2	Lelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mooi
3	Onduidelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Duidelijk
4	Niet informatief	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Informatief
5	Irritant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Niet irritant
6	Niet grappig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Grappig
7	Niet aansprekend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Aansprekend

**17. Welke van de volgende aspecten kwamen volgens u niet voldoende aan bod?**

*(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)*

1	<input type="radio"/>	Belang van gordelgebruik voorin
2	<input type="radio"/>	Belang van gordelgebruik achterin
3	<input type="radio"/>	Belang van gordelgebruik binnen de bebouwde kom
4	<input type="radio"/>	Belang van gordelgebruik buiten de bebouwde kom
5	<input type="radio"/>	Het juiste gebruik van de gordel
6	<input type="radio"/>	Anders, nl. ....
7	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet

**18. Bent u door de informatie die u heeft gehoord, gezien of gelezen de gordel vaker gaan dragen?**

1	<input type="radio"/>	Ja
2	<input type="radio"/>	Nee
3	<input type="radio"/>	Ik droeg de gordel al altijd

**19. Welke van de volgende leuzen werd(en) de laatste 6 maanden volgens u bij de voorlichting gebruikt?**

*(U kunt hier meerdere antwoorden invullen)*

1	<input type="radio"/>	"Autogordels altijd en overal"
2	<input type="radio"/>	"Autogordels gezonde gewoonte"
3	<input type="radio"/>	"Gordels om, ook achterin. Daar kun je mee thuis komen"
4	<input type="radio"/>	"Autogordels omdat het moet"
5	<input type="radio"/>	"Autogordels vast en zeker"
6	<input type="radio"/>	Anders, nl. ....
7	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet

**20. Hoe groot acht u de kans om in de volgende situaties door de politie te worden gecontroleerd op het gebruik van de gordel?**

*Binnen | buiten de bebouwde kom*

1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Eenmaal per jaar
2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Enkele malen per jaar
3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Minder dan eenmaal per jaar of nooit
4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet

*voorin | achterin*

5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Eenmaal per jaar
6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Enkele malen per jaar
7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Minder dan eenmaal per jaar of nooit
8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Dat weet ik niet

**21. Heeft u wel eens kinderen jonger dan 12 jaar in de auto?**

1	<input type="radio"/>	Ja	<i>(Ga door naar vraag 22)</i>
2	<input type="radio"/>	Nee	<i>(Ga naar vraag 26)</i>

