

CONSULT ten behoeve van de Permanente Contactgroep Verkeersveiligheid (PCGV) (Subgroep Statistiek)

Globale Analyse van de Geraamde Verkeersongevalcijfers over de Eerste Negen Maanden van 1978

R-78-30

Voorburg, december 1978

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

BLIJZONDERHEDEN

Bij het bekend worden van de ongevallencijfers over de eerste negen maanden van 1978 bleek dat door het CBS een aantal ramingen over het eerste halfjaar 1978 zijn bijgesteld. De belangrijkste wijziging vond plaats bij de verkeersdoden. Het gecorrigeerde aantal geraamde verkeersdoden voor het eerste halfjaar 1978 is thans ca. 1150 (was ca. 1115). Dit betekent dat de geraamde aantallen verkeersdoden, vermeld in de Globale analyse over het eerste halfjaar (SWOV R-78-29), gemiddeld 3% hoger moeten zijn. Dit is echter nauwelijks van invloed op de teneur van de toen gedane uitspraken. Om verwarring te voorkomen verdient het aanbeveling geen cijfers uit R-78-29 te gebruiken.

In het hierna volgende overzicht zijn de gecorrigeerde ramingen gebruikt.

## INLEIDING

Dankzij de medewerking van het CBS kan thans in het kader van het project UBI (Uitgebreide Beleidsinformatie) binnen een periode van vier maanden na de maand waarin de verkeersongevallen plaatsvonden beschikt worden over gedetailleerde, geraamde ongevalgegevens. Hoewel het niet de verwachting is dat de definitieve aantallen aanzienlijk van de geraamde aantallen zullen afwijken, dienen de voorlopige resultaten met de nodige voorzichtigheid gebruikt te worden.

Voor een goed begrip is naast de verkeersongevallengegevens ook enige informatie gegevens over de verkeersprestatie en weersomstandigheden.

De analyse is thans nog voornamelijk beschrijvend van karakter en blijkt hoofdzakelijk beperkt tot het aantal verkeersdoden, omdat de ontwikkelingen in deze groep nauwelijks beïnvloed worden door veranderingen in het registratieniveau. Ze heeft uitsluitend tot doel het signaleren van (on)gewenste ontwikkelingen. Hierdoor is het wel reeds mogelijk, veel eerder dan voorheen het geval was, tot actie over te gaan.

Het materiaal is helaas te beperkt om verklaringen te geven van de geconstateerde ontwikkelingen, omdat hiervoor de beschikbare ongevalgegevens in dit stadium veelal niet gedetailleerd genoeg zijn en voldoende, betrouwbare expositiegegevens ontbreken. Om dezelfde redenen is het ook nog niet goed mogelijk verschillen in ontwikkelingen van risico te geven.

Aan het verkrijgen van de voor verdergaande analyse zo noodzakelijke gegevens wordt o.a. in het kader van het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag met grote voortvarendheid gewerkt.

1. ONTWIKKELING AANTALLEN VERKEERSONGEVALLEN EN VERKEERSSLACHTOFFERS  
EERSTE NEGEN MAANDEN VAN 1978

Aantal verkeersongevallen en verkeersgewonden 1% lager

Is in het eerste halfjaar 1978 het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en/of letsel t.o.v. dat in 1977 licht gestegen (ca. 1%), het derde kwartaal 1978 vertoont (evenals het derde kwartaal 1977 t.o.v. 1976) een daling (ca. 4%).

Het totale aantal verkeersongevallen over de eerste negen maanden van 1978 is daardoor ca. 1% lager dan in de overeenkomstige periode van 1977: resp. 40600 en 41008.

Ook het aantal verkeersgewonden is in de eerste negen maanden van 1978 ongeveer 1% lager dan in dezelfde periode van 1977: resp. ca. 47230 en 47633.

Aantal verkeersdoden ruim 8% lager

Evenals in het eerste en tweede kwartaal is het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal van 1978 lager dan in de overeenkomstige periode van 1977. In de eerste negen maanden van 1978 is dit aantal (ca. 1705) ongeveer 8% lager dan in de eerste negen maanden van 1977 (1864). Het is ook nog lager dan in de vergelijkbare perioden in 1975 en 1976, toen de aantallen verkeersdoden respectievelijk 1741 en 1773 bedroegen.

(Nog) geen sprake van trendmatige daling

Daling van het aantal verkeersdoden het grootst bij passagiers  
personenauto's en motorrijders

De thans beschikbare cijfers over de aantallen verkeersdoden wijzen voor een belangrijk deel meer in de richting van onevenredige hoge aantallen in 1977, dan naar een in 1978 gelijkmatig afnemende trend. In het eerste halfjaar van 1977 was vooral het aantal doden onder passagiers van personenauto's aan de hoge kant, in het derde kwar-

taal 1977 betrof dit vooral motorrijders en bromfietzers.

Met betrekking tot de verdere ontwikkeling zijn geen duidelijke uitspraken te doen.

Het aantal verkeersdoden onder de voetgangers vertoont de laatste jaren wel een geleidelijke daling.

Het aantal overleden fietsers blijft vrij stabiel, terwijl het aantal overleden bestuurders van personenauto's in de eerste negen maanden van 1978 ongeveer 4% hoger was dan in de overeenkomstige periode van 1977 (resp. ca. 515 en 495).

#### Nu zowel binnen als buiten de bebouwde kom daling aantal verkeersdoden

In het eerste halfjaar 1978 was hoofdzakelijk sprake van een daling van het aantal verkeersdoden buiten de bebouwde kom. In het derde kwartaal nam ook het aantal verkeersdoden binnen de bebouwde kom duidelijk af. Hierdoor geeft de periode van de eerste negen maanden van 1978 in totaal zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom een daling in het aantal verkeersdoden te zien.

#### Aantal verkeersdoden boven de 20 jaar met gemiddeld 12% gedaald

Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 0-14 jaar blijft vrij stabiel. Het aantal verkeersdoden in de eerste negen maanden 1978 verschilde niet veel van de overeenkomstige periode van 1977, resp. ca. 221 en 215.

Na een sterke stijging in de voorgaande kwartalen 1978 is het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 15-19 jaar in het derde kwartaal fors lager (ca. 25%) dan in 1977, waardoor de aantallen voor de eerste 9 maanden van 1977 en 1978 bijna gelijk zijn. De aantallen verkeersdoden in de leeftijdsgroep boven 20 jaar zijn in de eerste 9 maanden van 1978 gemiddeld ca. 12% lager dan in 1977.

## 2. ONTWIKKELING KERNCIJFERS VERKEERSPRESTATIE EN WEERSOMSTANDIGHEDEN EERSTE NEGEN MAANDEN VAN 1978

### Stijging verkeersprestatie van ca. 5%

Uit gegevens omtrent het aantal door personenauto's afgelegde kilometers en de verkeersindex (ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op wegen buiten de bebouwde kom) kan worden opgemaakt dat ook in het derde kwartaal de verkeersprestatie in vergelijking met 1977 gestegen is. Over de eerste negen maanden van 1978 mag een stijging van de verkeersprestatie (motorvoertuigen) verondersteld worden van ongeveer 5% ten opzichte van de overeenkomstige periode van 1977.

### Weinig verschil in weersomstandigheden

Uit de ter beschikking staande gegevens over de weersgesteldheid in 1978 en 1977 zijn vooralsnog geen eenduidige indicaties te krijgen voor het verklaren van de grote verschillen in de aantallen verkeersongevallen en slachtoffers tussen de eerste negen maanden van 1978 en die van 1977.

FIGUREN 1 t/m 3

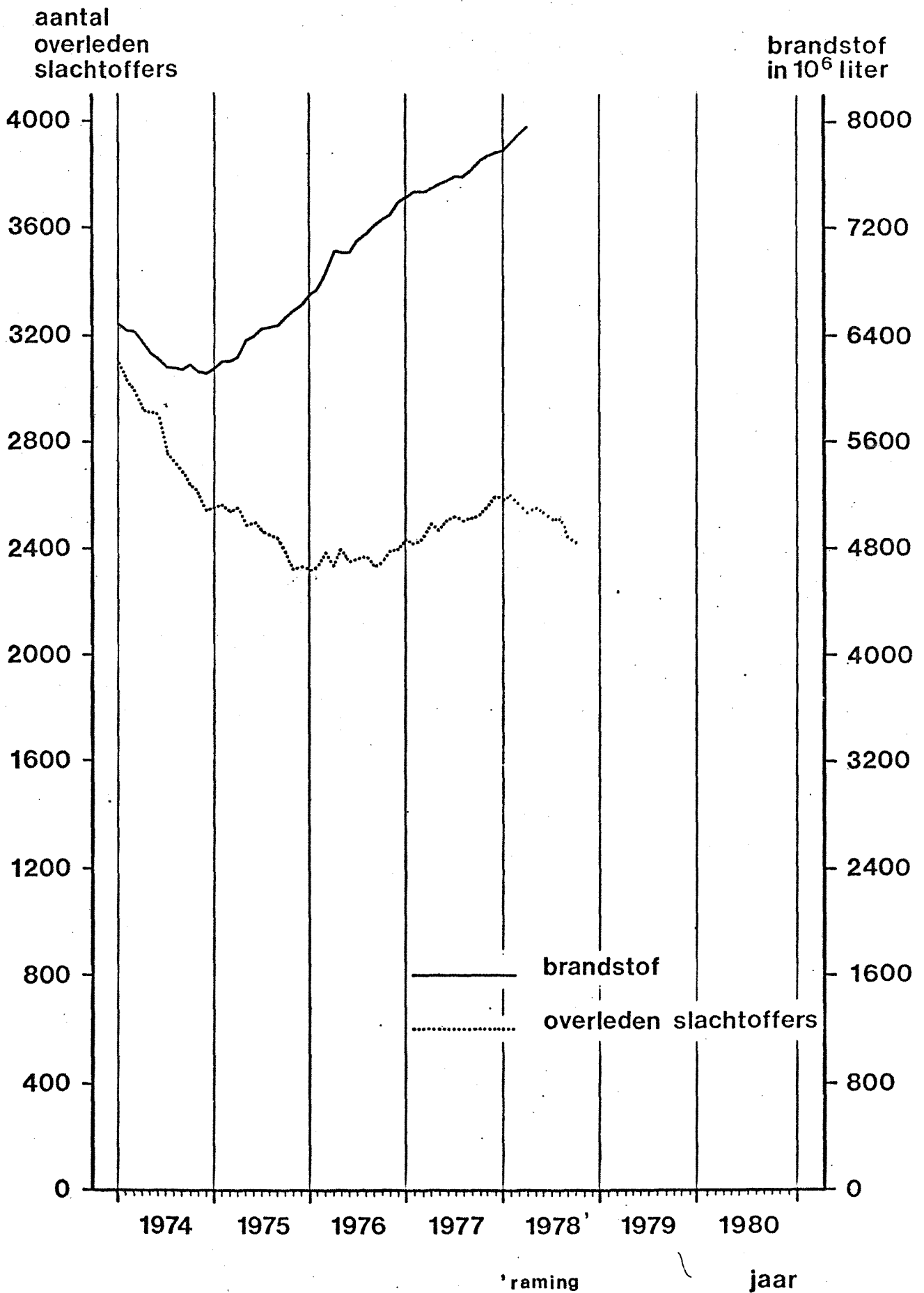
Figuur 1. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers en de afzet van motorbrandstof op de binnenlandse markt

Figuur 2. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar wijze van deelname

Figuur 3. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar wijze van bebouwing

# GRAFIEK 1

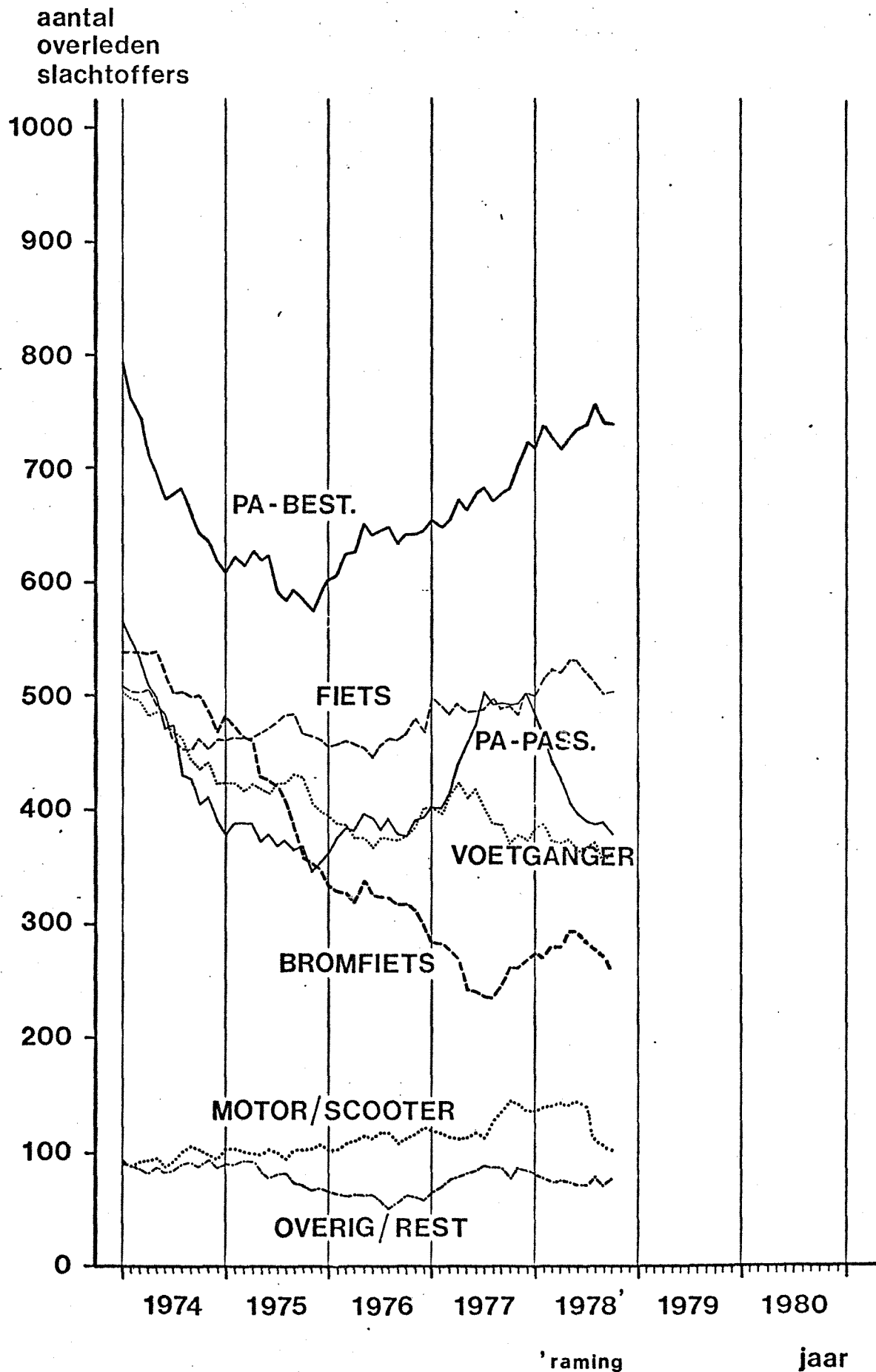
ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE  
TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS EN DE  
AFZET VAN MOTORBRANDSTOF OP DE BINNENLANDSE MARKT.





## GRAFIEK 2

ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE  
TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS  
NAAR WIJZE VAN DEELNAME.



### GRAFIEK 3

## ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS NAAR WIJZE VAN BEBOUWING.

