

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

GLOBALE ANALYSE VAN DE GERAAMDE VERKEERSONGEVALLENCIJFERS OVER
GEHEEL 1978

R-79-23

Voorburg, mei 1979

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

BIJZONDERHEDEN

Bij het bekend worden van de voorlopige cijfers over 1978 zijn voor enkele maanden de eerder door het CBS gepubliceerde ramingen bijgesteld. Deze wijzigingen zijn overigens nauwelijks van invloed op de teneur van eerder door de SWOV per consult gedane uitspraken over de ontwikkeling van de betreffende perioden van 1978. Om misverstand te voorkomen dienen echter voortaan geen cijfers meer te worden gebruikt die in deze consulten zijn gegeven.

In het hierna volgende overzicht is uitsluitend gebruik gemaakt van de bijgestelde ramingen van het CBS.

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 het jaartotaal zal de afwijking ten hoogste 1% bedragen, naarmate de gegevens gedetailleerder worden zijn echter grotere afwijkingen mogelijk.

Voor een goed begrip is naast de verkeersongevallengegevens ook enige informatie gegeven over de verkeersprestatie, bezettingsgraden, gebruik autogordels en weersomstandigheden.

De analyse is vooralsnog 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 bovendien 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. Naar verwachting zullen de eerste gegevens eind 1979 openbaar worden.

1. ONTWIKKELING AANTALLEN VERKEERSONGEVALLEN EN VERKEERSSLACHTOFFERS IN 1978

Aantal verkeersongevallen en verkeersgewonden 5% lager

In 1978 bedroeg het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en/of letsel ca. 52.900. Dit betekent een daling van ca. 5% t.o.v. 1977. Was in het eerste halfjaar nog nauwelijks sprake van een daling van het aantal geregistreeerde ongevallen, in het tweede halfjaar bedroeg deze 9%. De afname was het grootst in het vierde kwartaal, nl. met 12%.

Bij het aantal verkeersgewonden is eenzelfde beeld te zien. Hier daalde het aantal van 64.476 in 1977 naar ca. 61.200 in 1978.

Aantal in ziekenhuis opgenomen verkeersgewonden ongeveer 7% lager

Het aantal in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden vertoont in 1978 een daling van ca. 7%. Het CBS geregistreeerde in 1978 ca. 20.990 in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden.

Aantal verkeersdoden 11% lager

Het CBS raamt het aantal verkeersdoden voor 1978 op ca. 2300. Dit betekent t.o.v. 1977 een daling van 11%. Hiermee is het aantal verkeersdoden lager dan dat in 1975 en het laagst sinds 1964. Naarmate het jaar vorderde werd het verschil tussen de aantallen verkeersdoden in 1977 en die in 1978 groter. In het eerste halfjaar van 1978 was het aantal verkeersdoden ca. 4% lager en in het tweede halfjaar ca. 17% lager dan in de overeenkomstige periode in 1977. Het feit dat het aantal verkeersdoden in 1978 sterker is afgenomen dan het aantal verkeersgewonden kan zowel wijzen op een afname van de ernst van de ongevallen als ook op verschillen in (verandering van) registratieniveau.

(Nog) geen sprake van trendmatige daling

De thans beschikbare cijfers over de aantallen verkeersdoden wijzen voor een belangrijk deel in de richting van onevenredige hoge aantallen in 1977 en, maar in mindere mate, onevenredige lage aantallen in 1978. Vooralsnog kan niet gesproken worden van een trendmatige daling.

In eerste halfjaar hoofdzakelijk daling verkeersdoden bij passagiers personenauto's (35%)

In het eerste halfjaar van 1978 nam het aantal verkeersdoden onder bestuurders van personenauto's t.o.v. de overeenkomstige periode van 1977 met ca. 7% toe. Het aantal overleden passagiers van personenauto's was echter ca. 35% (= ca. 100 verkeersdoden) lager. De aantallen voor 1977 moeten hier vermoedelijk echter wel als onevenredig hoog worden beschouwd.

Het aantal verkeersdoden onder de motorrijders, bromfietzers, maar vooral bij de fietsers, nam in het eerste halfjaar van 1978 t.o.v. 1977 toe. Bij de voetgangers bleef het aantal verkeersdoden afnemen.

In derde kwartaal daling verkeersdoden bij motorrijders, bromfietzers en fietsers

In 1975, 1976 en 1977 was het totale aantal verkeersdoden in het derde kwartaal nagenoeg even groot, ca. 640. In het derde kwartaal van 1978 daalde het aantal verkeersdoden met ca. 14%. Dit werd veroorzaakt door een daling van het aantal verkeersdoden onder motorrijders, bromfietzers en fietsers met resp. ca. 50, 22 en 24%. In totaal nam in deze drie categorieën het aantal verkeersdoden met ca. 90 doden af. Vooral bij de motorrijders en bromfietzers staan tegen de lagere aantallen in 1978 de vermoedelijk onevenredig hoge aantallen in 1977.

Onder de overige groepen verkeersdeelnemers waren de aantallen verkeersdoden in 1978 nauwelijks verschillend van die in 1977.

In vierde kwartaal daling verkeersdoden vrij algemeen

Nam het aantal verkeersdoden in het vierde kwartaal in de periode 1975 t/m 1977 sterk toe (1977, 719 verkeersdoden), in 1978 is er sprake van een sterke afname (20%). De daling trad, met uitzondering van de motorrijders, bij alle categorieën verkeersdeelnemers op.

Daling verkeersdoden t.g.v. ongevallen buiten de bebouwde kom hoofdzakelijk onder het snelverkeer, die voor binnen de bebouwde kom onder langzaam verkeer

Buiten de bebouwde kom nam in 1977 nagenoeg over het gehele jaar het aantal verkeersdoden onder het snelverkeer (personenauto's, motoren, vrachtauto's e.d.) zeer sterk toe, in 1978 trad echter weer een daling op die bijna even groot was als de stijging in 1977 (in het eerste en tweede kwartaal vnl. passagiers personenauto's, in het derde kwartaal vnl. motorrijders, in het vierde kwartaal vnl. passagiers en bestuurders van personenauto's).

Binnen de bebouwde kom daalde vooral het aantal verkeersdoden onder het langzame verkeer (bromfietzers, fietsers en voetgangers).

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden onder het langzame verkeer buiten de bebouwde kom is vrij stabiel en neemt de laatste jaren gemiddeld met ongeveer 2% af.

Het aantal verkeersdoden binnen de bebouwde kom onder het snelverkeer was over de jaren 1974 t/m 1978 (met uitzondering van de periode eind 1976 begin 1977, waarin dit wat hoger was) vrij constant.

Daling verkeersdoden ouder dan 14 jaar met gemiddeld 12%, bij de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar geen verandering

Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar is in 1978 t.o.v. 1977 nauwelijks veranderd.

Bij de leeftijdsgroep 15 t/m 19 jaar was het aantal verkeersdoden in het eerste halfjaar van 1978 nog ca. 15% hoger dan in 1977, in

het tweede halfjaar daalde het met ruim 30%. Ook hier moet echter rekening worden gehouden met het vermoedelijk onevenredig hoge aantal in het tweede halfjaar van 1977.

In de leeftijdsgroepen boven de 20 jaar daalde het aantal verkeersdoden zowel in het eerste als tweede halfjaar, zij het dat de daling in het tweede halfjaar (15%) groter was dan in het eerste halfjaar (ca. 9%).

Aantal ongevallen met dodelijke afloop bij regen, hagel en/of sneeuw sterk gedaald

Het aantal dodelijke ongevallen bij regen, hagel en/of sneeuw zal volgens een zeer voorlopige raming in 1978 ongeveer 20% minder zijn dan in 1977, waarbij de vermindering in het tweede halfjaar het grootst is: ca. 30%.

2. ONTWIKKELING KERNCIJFERS VERKEER EN WEERSOMSTANDIGHEDEN IN 1978

Stijging verkeersprestatie van ca. 5%

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

Bezettingsgraden personenauto niet belangrijk veranderd

Gegevens uit de maandelijkse CBS-personenauto-enquête geven voorts nog geen aanwijzingen dat de gemiddelde bezetting van personenauto's tot 1978 belangrijk is veranderd. Voor de eerste twee maanden van 1978 wordt echter een bezettingsgraad opgegeven van 1,8 (was voorheen 1,9), gelet op de "grote" afronding die hierbij diende te worden toegepast, kan er sprake zijn van een daling tussen $\frac{1}{2}$ en 10%.

Gebruik autogordels in 1978 gestegen

Uit SWOV-onderzoek is gebleken dat het draagpercentage bij autobestuurders in 1977 ongeveer 60% bedroeg buiten de bebouwde kom en 45% binnen de bebouwde kom. In 1978 bleek het percentage gordel dragers zowel binnen als buiten de bebouwde kom iets te zijn gestegen.

Minder uren neerslag

In 1978 waren er minder uren neerslag dan in 1977 (8%); in de eerste helft van het jaar was dat $3\frac{1}{2}$ % minder en in de tweede helft 12% minder.

3. OVERIGE INFORMATIE

Ook daling bij niet-verkeersongevallen

Sinds 1970 vertoont het aantal doden als gevolg van ongevallen in en om huis, in bedrijf e.d. een dalende tendens. Voor 1978 wordt wederom een daling verwacht.

Daling niet alleen in Nederland

Naar verwachting zal het aantal verkeersdoden ook in Frankrijk, West-Duitsland in 1978 lager maar in Denemarken en Groot-Brittannië hoger zijn dan in 1977 (België kon nog geen bruikbare informatie leveren).

4. SAMENGEVAT

De daling van het aantal verkeersdoden in 1978 t.o.v. 1977 wordt voor een belangrijk deel bepaald door

1. Een daling buiten de bebouwde kom onder inzittenden van het snelverkeer (in het eerste en tweede kwartaal vnl. passagiers personenauto, in het derde kwartaal vnl. motorrijders en in het vierde kwartaal vnl. passagiers en bestuurders van personenauto's). Bij de interpretatie hiervan moet er echter rekening mee worden gehouden dat de aantallen verkeersdoden onder de vermelde categorieën weggebruikers in de eerste drie kwartalen van 1977, vermoedelijk als onevenredig hoog moeten worden beschouwd.

2. Een daling binnen de bebouwde kom in het tweede halfjaar onder het langzame verkeer (vooral bij fietsers en bromfietzers). Alleen bij bromfietzers kan mogelijk gesproken worden van een onevenredig hoog aantal in 1977.

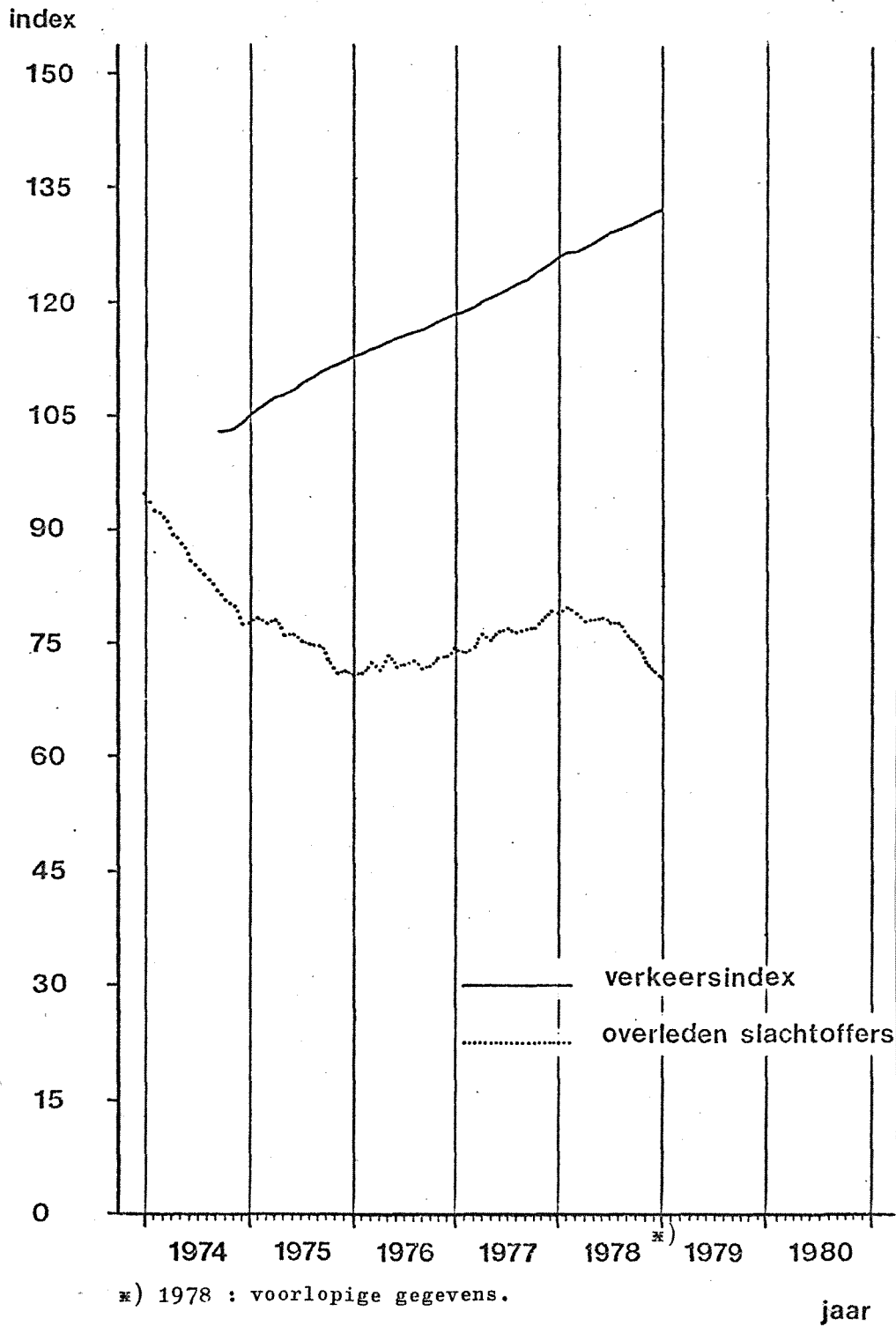
AFBEELDINGEN 1 T/M 4

Afbeelding 1. Ontwikkeling van de index van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers en van de gemiddelde verkeersintensiteit (verkeersprestatie) van motorvoertuigen buiten de bebouwde kom (1972 gem. = 100).

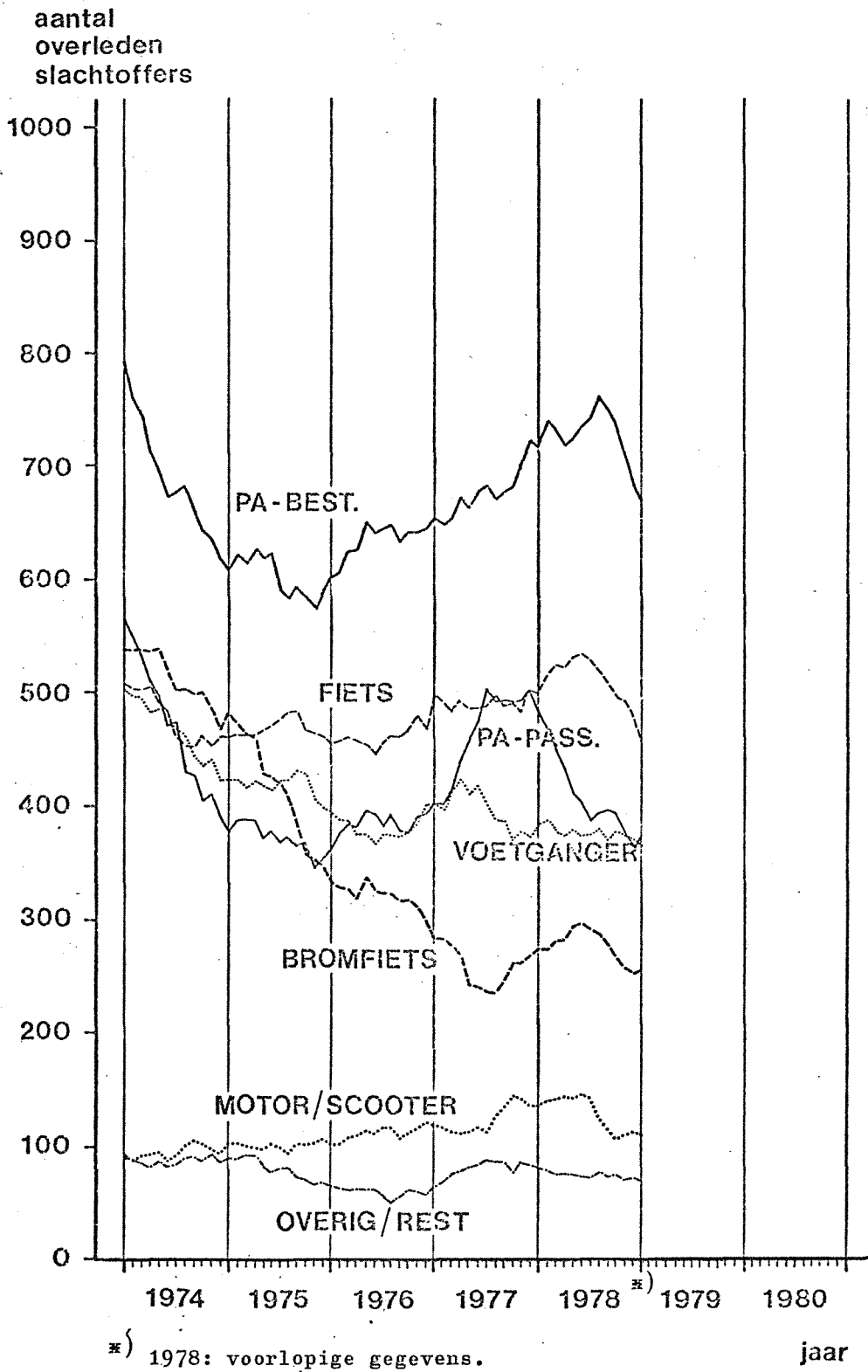
Afbeelding 2. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar wijze van verkeersdeelname.

Afbeelding 3. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom).

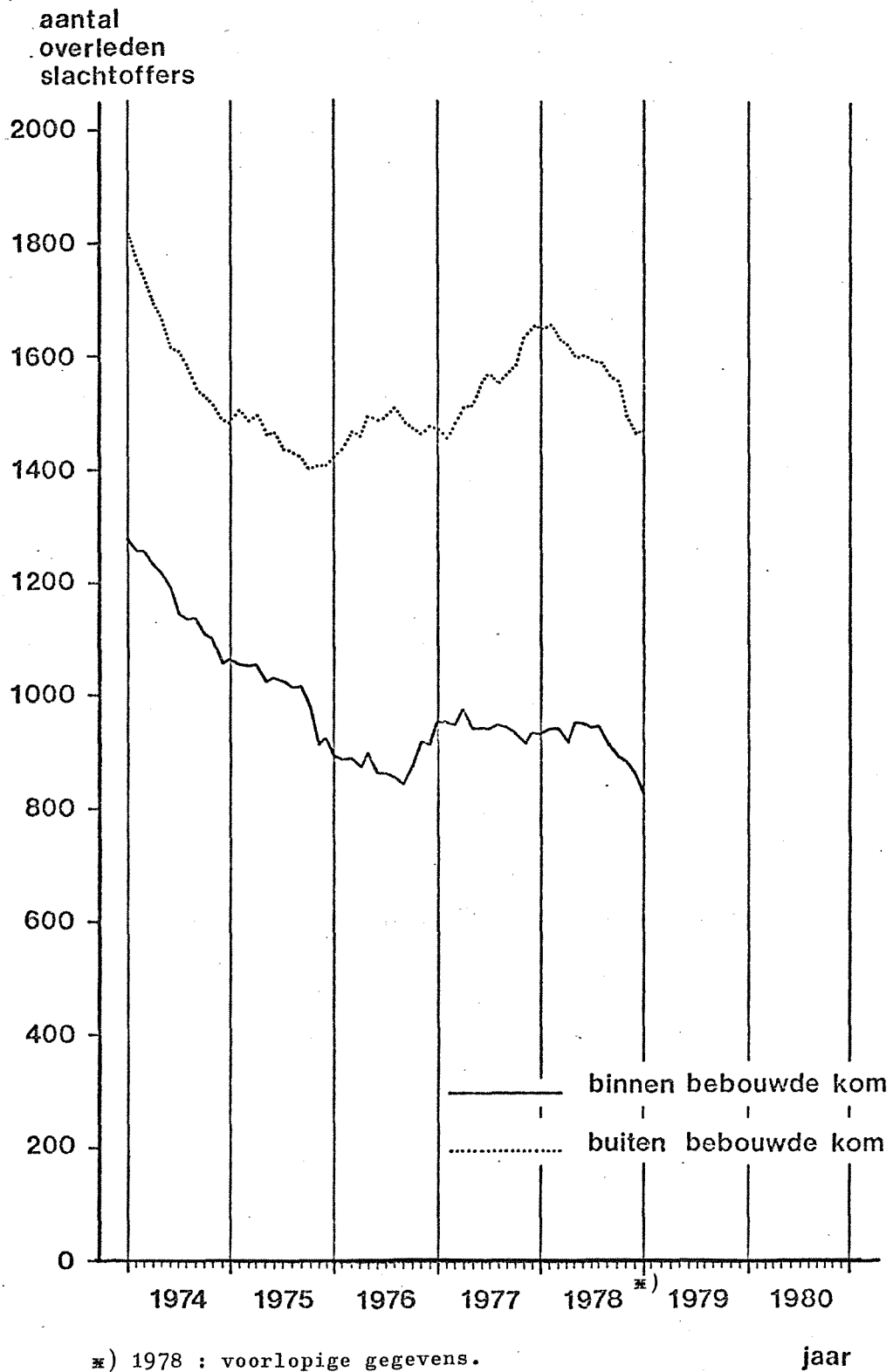
Afbeelding 4. Ontwikkeling van de 12-maandelijkse voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers bij langzaam en snelverkeer naar plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom).



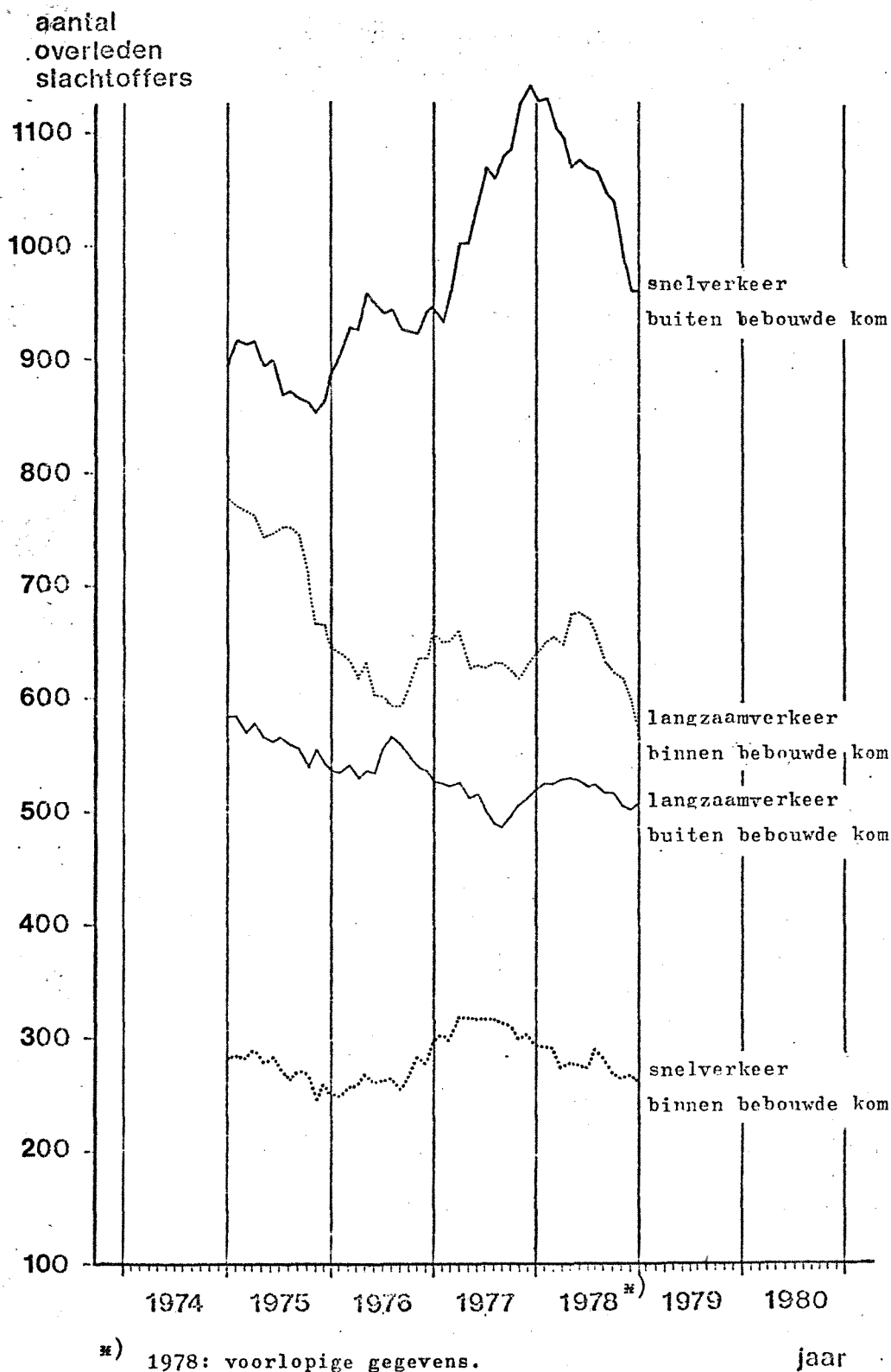
Afbeelding 1. Ontwikkeling van de index van de 12-maandelijks voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers en van de gemiddelde verkeersintensiteit (verkeersprestatie) van motorvoertuigen buiten de bebouwde kom (1972 gem. = 100).



Afbeelding 2. Ontwikkeling van de 12-maandelijks voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar wijze van verkeersdeelname.



Afbeelding 3. Ontwikkeling van de 12-maandelijks voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers naar plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom).



Afbeelding 4. Ontwikkeling van de 12-maandelijks voortschrijdende totalen van overleden verkeersslachtoffers bij langzaam en snelverkeer naar plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom).