

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

Globale Analyse van de geraamde verkeersongevallencijfers over het eerste kwartaal van 1979

R-79-26

Voorburg, september 1979

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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 relatief grotere afwijkingen mogelijk.

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

De analyse is vooralsnog voornamelijk beschrijvend van karakter en blijft 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.

Cijfers 1978 definitief

Onlangs heeft het CBS de definitieve cijfers bekend gemaakt van het aantal verkeersongevallen op de openbare weg in 1978. Deze definitieve cijfers wijken nauwelijks af van de eerder gepubliceerde, voorlopige, cijfers over 1978. De wijzigingen hebben derhalve geen invloed op de teneur van uitspraken in eerdere SWOV-consulteren over de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in 1978.

Om misverstanden te voorkomen dienen echter voortaan geen cijfers meer te worden gebruikt die in deze consulteren zijn gegeven. In de nu volgende analyse is uitsluitend gebruik gemaakt van de definitieve cijfers over het jaar 1978.

1. ONTWIKKELING AANTALLEN VERKEERSONGEVALLEN EN VERKEERSSLACHTOFFERS
IN HET EERSTE KWARTAAL 1979

Bijzondere (weers)omstandigheden

In het eerste kwartaal 1979 had Nederland, evenals in 1963, te kampen met extreme winterse omstandigheden (sneeuw en ijzel).

In 1963 leidde dit tot een daling van het aantal verkeersdoden met ca. 30%. Hoeveel verkeersdoden men in het eerste kwartaal van 1979 onder "normale" omstandigheden had mogen verwachten is, vanwege de nog niet geheel verklaarde ontwikkelingen in de afgelopen jaren, moeilijk te bepalen. Veronderstelt men dat de daling die zich in de tweede helft van 1978 voordeed, ook in het eerste kwartaal van 1979 heeft doorgezet, dan had men onder "normale" omstandigheden ca. 465 verkeersdoden mogen verwachten. Naar het zich laat aanzien zal het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal 1979 hier nog ca. 30% onder liggen.

Tussen 1963 en 1979 is het verkeersbeeld aanzienlijk veranderd. In die periode verviervoudigde het aantal personenauto's en is het aantal vrachtauto's met 60% toegenomen. Verder is het aantal motoren, scooters en bromfietsen afgenomen en het aantal rijwielen toegenomen.

Door de beschreven factoren zal het op korte termijn, maar waarschijnlijk ook na een uitgebreide analyse, niet mogelijk zijn aan te geven in welke mate de daling in het eerste kwartaal 1979 veroorzaakt is door een voortgezette dalende trend en/of extreme weersomstandigheden.

Daarom zal deze kwartaalanalyse beperkt blijven tot een vergelijking van het eerste kwartaal 1979 met de overeenkomstige periode in 1978, zij het dat bij de verkeersdoden het kwartaal veelal, getoet op de bijzondere weersomstandigheden is opgesplitst in de maanden januari/februari en maart.

Aantallen verkeersongevallen en verkeersgewonden 30% lager

In het eerste kwartaal 1979 was het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en/of letsel ca. 30% lager dan in de overeenkomstige periode in 1978 (11.996). De sterkste daling trad op in januari en februari 1979, toen het aantal gemiddeld 37% lager was; in maart 1979 was het aantal ca. 18% lager dan in maart 1978. Bij het aantal gewonden is een zelfde beeld te zien.

Aantal in ziekenhuis opgenomen verkeersgewonden ongeveer 35% lager

Het aantal in een ziekenhuis opgenomen gewonden was in het eerste kwartaal 1979 ca. 35% lager dan in de overeenkomstige periode in 1978 toen het aantal opgenomen verkeersgewonden bijna 5000 bedroeg.

Aantal verkeersdoden ruim 40% lager

In het eerste kwartaal 1979 was het aantal verkeersdoden ruim 40% lager dan in de overeenkomstige periode in 1978 (569). In de periode januari/februari was het aantal verkeersdoden in 1979 zelfs 50% lager dan in 1978 (388). In de maand maart 1979 daalde het aantal verkeersdoden met 25% t.o.v. maart 1978 (181).

Afgenomen ernst

Naarmate de ernst van het letsel zwaarder is, was de relatieve daling van het aantal slachtoffers in het eerste kwartaal 1979 groter: verkeersdoden zijn met 40% afgenomen, ziekenhuisopnamen met 35%, overige slachtoffers met 27%.

Uit voorgaande kan afgeleid worden dat in het eerste kwartaal de ernst van in het verkeer opgelopen letsels is afgenomen.

Daling verkeersdoden het sterkst onder tweewielerberijders (ca. 60%) en het minst onder inzittenden personenauto's (ca. 25%)

Onder de berijders van tweewielers (motoren en (brom)fietsen) was de daling van het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal 1979

het grootst, namelijk ruim 60% t.o.v. dat kwartaal in 1978 (190). In januari/februari was de daling in 1979 zelfs ca. 78% t.o.v. dezelfde periode in 1978 (132).

Ook onder inzittenden van personenauto's was de daling in januari/februari groter dan in maart t.o.v. de overeenkomstige perioden in 1978, namelijk resp. 30% (1978: 176) en 18% (1978: 71).

Afname verkeersdoden onder de leeftijdsgroep 20-34 jaar gering (15%), bij de leeftijdsgroep 65 jaar en ouder een daling van 60%

In de leeftijdsgroep 20-34 jaar was de daling van het aantal verkeersdoden het kleinst, namelijk 14% t.o.v. het eerste kwartaal (131). De sterkste daling trad op bij de leeftijdsgroep 65 jaar en ouder, waar het aantal verkeersdoden bijna 60% lager was dan in het eerste kwartaal 1978 (116). In de overige leeftijdsgroepen was de daling ca. 50%.

In de leeftijdsgroep 20-34 jaar is de geringe daling voor een deel het gevolg van de stijging van 22% in maart 1979 t.o.v. maart 1978 (37). Bovendien was de daling in de maanden januari en februari 1979 "slechts" 28% t.o.v. dezelfde periode in 1978 (94); bij de overige leeftijdsgroepen was de daling in januari en februari 1979 aanzienlijk groter, terwijl ook in de maand maart het aantal verkeersdoden in deze leeftijdsgroepen lager was dan in maart 1978. Bij de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder was de daling in de maanden januari en februari het grootst met ca. 66% t.o.v. 1978 (73).

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom was de daling van het aantal verkeersdoden groter bij het langzame verkeer dan bij het snelverkeer

De daling van het totale aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal 1979 was binnen en buiten de bebouwde kom even groot, namelijk ca. 40%. Voor het langzame verkeer was de daling ca. 55%, voor het snelverkeer ca. 30%.

De grootste daling betrof het langzame verkeer buiten de bebouwde kom in de maanden januari en februari 1979, namelijk 70% t.o.v. de overeenkomstige periode in 1978 (77). De kleinste daling betrof het

snelverkeer binnen de bebouwde kom in de maanden januari en februari, namelijk ca. 30% t.o.v. de overeenkomstige periode in 1978 (48).

In januari/februari 1979 daling van het aantal verkeersdoden tijdens de nachtelijke uren

Het aantal verkeersdoden in januari/februari 1979 nam 's nachts met ongeveer 65% af t.o.v. het aantal in 1978 (78). Dit was zowel door de week als in het weekeinde het geval. Overdag daalde het aantal verkeersdoden in januari/februari met ca. 45% (van 310 naar ca. 169). In maart 1979 was het aantal verkeersdoden op weekeinddagen nauwelijks verschillend van het jaar daarvoor (ca. 53). Op de werkdagen bleef het aantal verkeersdoden in maart 1979 bijna 40% onder dat in 1978 (130), uitsluitend als gevolg van de daling overdag.

2. ONTWIKKELING KERNCIJFERS VERKEER EN WEERSOMSTANDIGHEDEN

Veel sneeuw en ijzel

In de maanden januari/februari 1979 werden in De Bilt (KNMI) 30 sneeuwdagen geregistreerd, tweemaal zo veel als normaal. Alleen in dezelfde periode in 1963 was het aantal sneeuwdagen even hoog. In maart 1979 was het aantal sneeuwdagen normaal.

Rijsnelheden vermoedelijk lager

Metingen in 1963 wezen op duidelijk lagere rijsnelheden bij sneeuwval (+ sneeuw op wegdek) in vergelijking met gemeten snelheden op droog wegdek.

Hoewel over januari/februari 1979 (nog) geen snelheidsmetingen beschikbaar zijn, is het te verwachten dat ook in 1979 tijdens de sneeuwperiode minder hard is gereden.

Reizigerskilometers bij personenauto's omlaag, bij de spoorwegen omhoog

Gegevens over de verkeersintensiteit van motorvoertuigen op belangrijke wegen buiten de bebouwde kom (verkeersindex) geven voor januari/februari 1979 een daling te zien van 10% t.o.v. dezelfde periode in 1978 terwijl op grond van de trend een stijging van ca. 5% verwacht had mogen worden. De maand maart 1979 gaf een t.o.v. 1978 weer de normale stijging van de verkeersindex te zien van 5%. Over het aantal reizigerskilometers is voor 1979 op dit moment alleen iets bekend over januari. Geconstateerd kan worden dat in deze maand het aantal reizigerskilometers in personenauto's ca. 12% lager was dan in januari 1978. Het aantal reizigerskilometers bij de spoorwegen daarentegen steeg met ca. 11%.

De daling van het aantal personenautoreizigerskilometers deed zich vooral voor bij "uitoefening van bedrijf of beroep" (afname van 20%) en bij "overig particulier gebruik" (afname van 17%).

De verhouding tussen het totale aantal reizigerskilometers per trein en per auto was in januari 1978 ongeveer 1:10,5.

Dit betekent dat indien één procent van degenen die gewoonlijk per personenauto reizen, in januari 1979 per trein zou hebben gereisd, dat een stijging van ongeveer 10% van het aantal reizigerskilometers bij de trein tot gevolg zou hebben gehad.

Uit metingen in 1963 is gebleken dat de intensiteit bij het langzame verkeer gedurende de extreem winterse periode sterk afnam.

Ook in januari en februari 1979 zal een dergelijke afname hebben plaatsgevonden, hetgeen bevestigd wordt door de zeer sterke daling van het aantal verkeersdoden onder het langzame verkeer.

Geconcludeerd kan worden dat naast de vermoedelijke verschuiving in het gebruik van type vervoermiddel, in totaliteit in januari 1979 minder verkeer op de weg geweest is dan onder normale omstandigheden verwacht had mogen worden.

3. SAMENVATTING

Het aantal verkeersdoden is in het eerste kwartaal van 1979 ruim 40% lager dan in het eerste kwartaal van 1978, terwijl het aantal gewonden in die periode met ongeveer 30% gedaald is. De ontwikkeling van het aantal ongevallen met dodelijke afloop en die van het aantal letselgevallen loopt hieraan parallel.

Voor de verschillende groepen verkeersdeelnemers was de afname van het aantal verkeersdoden het sterkst onder tweewielerberijders (ca. 60%) en het minst onder inzittenden personenauto's (ca. 25%). Was de afname van het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 20-34 jaar gering (15%), bij de leeftijdsgroep 65 jaar en ouder was sprake van een daling van 60%.

Deze dalingen zijn voor een belangrijk deel het gevolg van extreme winterse omstandigheden in januari en februari 1979. De winterse omstandigheden in die maanden hebben onder andere geleid tot:

- lagere expositie
(niet noodzakelijk te maken reizen werden in mindere mate gemaakt);
- lagere rijsnelheden
(vanwege de toestand van de wegen: sneeuw en ijzel op het wegdek, werd er minder hard gereden);
- verschuivingen in de keuze van vervoermiddel
(in plaats van de auto, motor en (brom)fiets maakte men bijv. gebruik van openbaar vervoer).

Ook moet er op worden gewezen dat er reeds in het derde en vooral vierde kwartaal van 1978 een sterke daling in het aantal verkeersdoden valt waar te nemen t.o.v. de overeenkomstige perioden in 1977. Als deze daling in 1979 heeft doorgezet, dan zou een deel van de daling van het aantal verkeersdoden van het eerste kwartaal van 1979 t.o.v. 1978 ook aan deze ontwikkeling moeten worden toegeschreven.

TABEL EN AFBEELDINGEN

Tabel 1. Verkeersdoden eerste kwartaal 1978 en 1979, naar wijze verkeersdeelname, naar leeftijdsgroep, naar plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom), naar langzaam en snelverkeer, naar werkdagen en weekeinddagen, naar dag en nacht.

Afbeelding 1. Ontwikkeling van de index van de 12-maandelijkse voortschrijdende totale 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).

Tabel 1. Verkeersdoden eerste kwartaal 1978 en 1979, naar wijze verkeersdeelnahme, leeftijdsgroep, plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom), naar langzaam en snelverkeer, naar werkdagen en weekeinddagen, naar dag en nacht.

	Januari + februari		Maart		Eerste kwartaal	
	1978	1979 ¹⁾	1978	1979 ¹⁾	1978	1979 ¹⁾
Pers.auto-pass.	50	40	33	20	83	60
Pers.auto-best.	126	85	54	51	180	136
Pers.auto totaal	176	125	87	71	263	196
Motorrijwiel	12	0	9	6	21	6
Brom-snorfiets	35	10	14	9	49	19
Fiets	85	19	35	26	120	45
Voetganger	68	35	30	19	98	54
Overigen	12	6	6	4	18	10
0 t/m 14 jaar	40	19	24	12	64	31
15 t/m 19 jaar	57	24	31	20	88	44
20 t/m 34 jaar	94	68	37	45	131	113
35 t/m 64 jaar	124	59	46	35	170	94
65 jaar en ouder	73	25	43	23	116	48
Binnen beb. kom	159	74	63	52	222	126
Buiten beb. kom	229	121	118	83	347	204
Langzaam verkeer	188	64	79	54	267	118
Snelverkeer	200	131	102	81	302	212
Bibeko langzaam	111	41	42	38	153	79
Bibeko snel	48	33	21	14	69	47
Bubeko langzaam	77	23	37	16	114	39
Bubeko snel	152	98	81	67	233	165
Werkdagen	260	134	130	81	390	215
Weekeinden	128	61	51	54	179	115
Dag	310	169	157	103	467	272
Nacht	78	26	24	32	102	58
Werkdag dag	234	124	122	71	356	195
Werkdag nacht	26	10	8	10	34	20
Weekeind dag	76	45	35	32	111	77
Weekeind nacht	52	16	16	22	68	38
Totaal	388	195	181	135	569	330

¹⁾ 1979: voorlopige cijfers

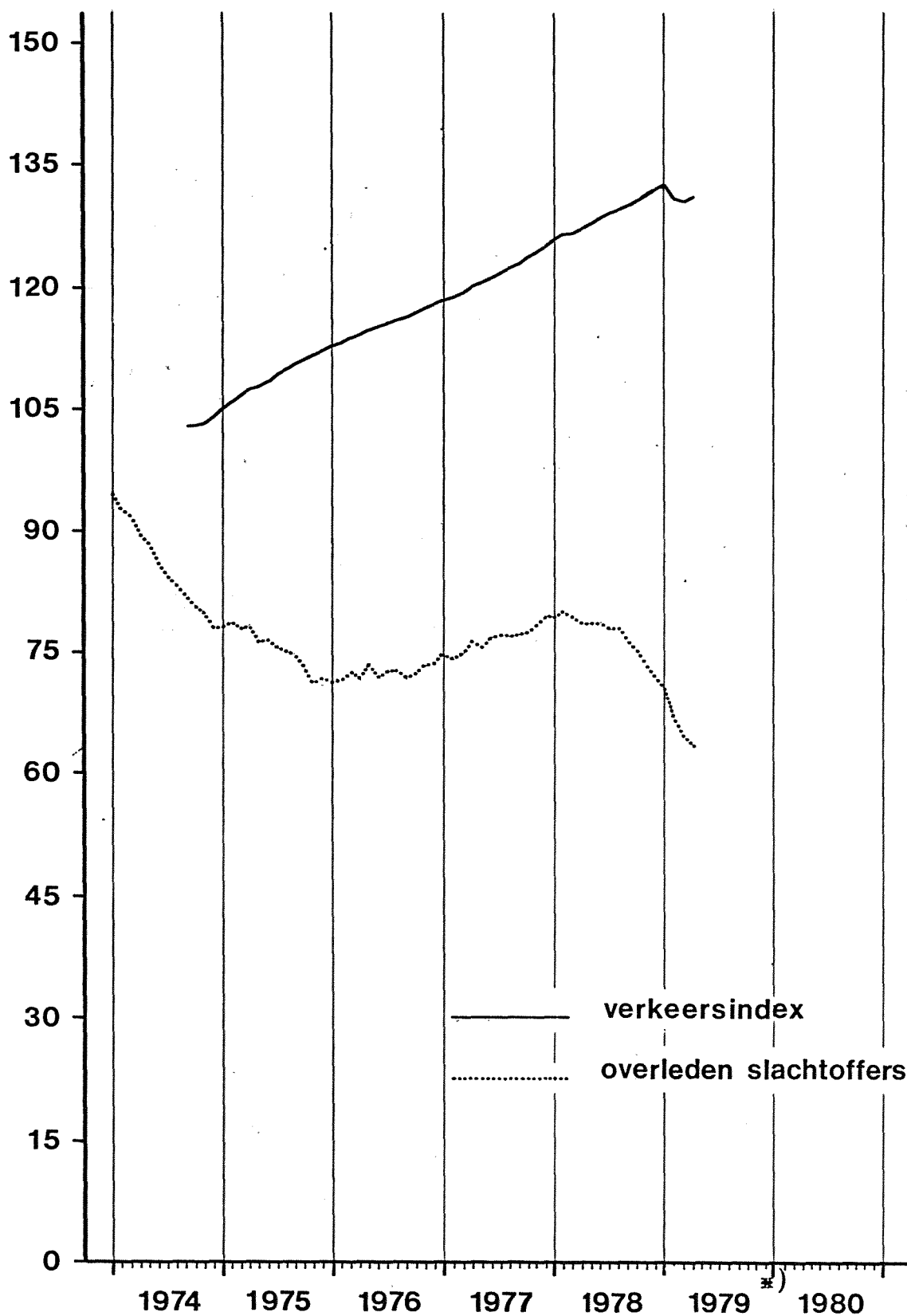
N.B. Snelverkeer : pers.auto + vrachtauto + motorrijwiel + overig;
 Langzaam verkeer: brom-/snorfiets + fiets + voetganger.
 Werkdagen : vanaf maandag 04.00 uur tot vrijdag 22.00 uur;
 Weekeinden : vanaf vrijdag 22.00 uur tot maandag 04.00 uur.
 Dag : vanaf 04.00 uur tot 22.00 uur;
 Nacht : vanaf 22.00 uur tot 04.00 uur.

GRAFIEK 1

ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS EN DE GEMIDDELDE VERKEERSINDEX VAN MOTORVOERTUIGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM.

(INDEXCIJFERS: 1972 = 100)

indexcijfer

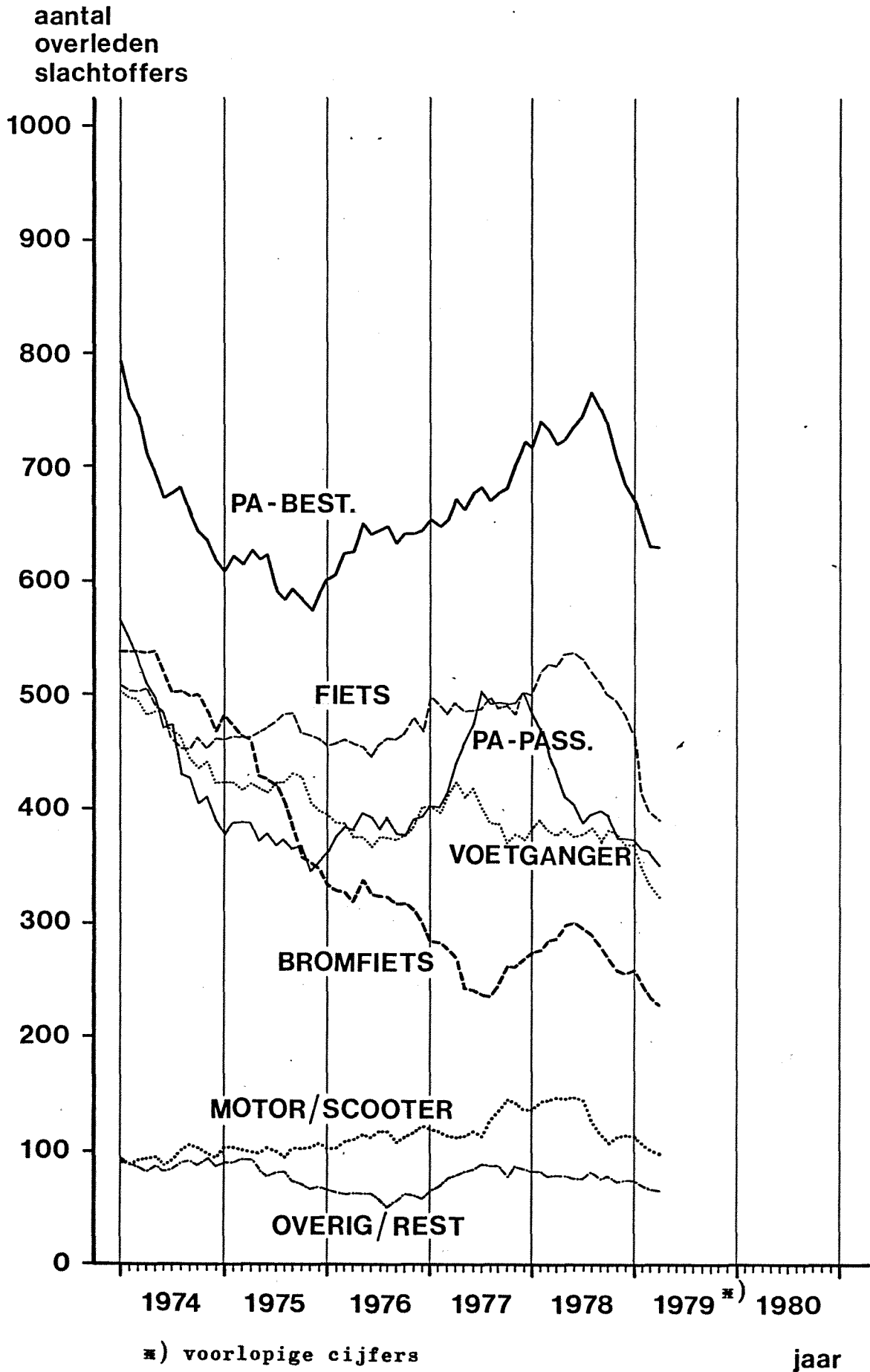


*) voorlopige cijfers

jaar

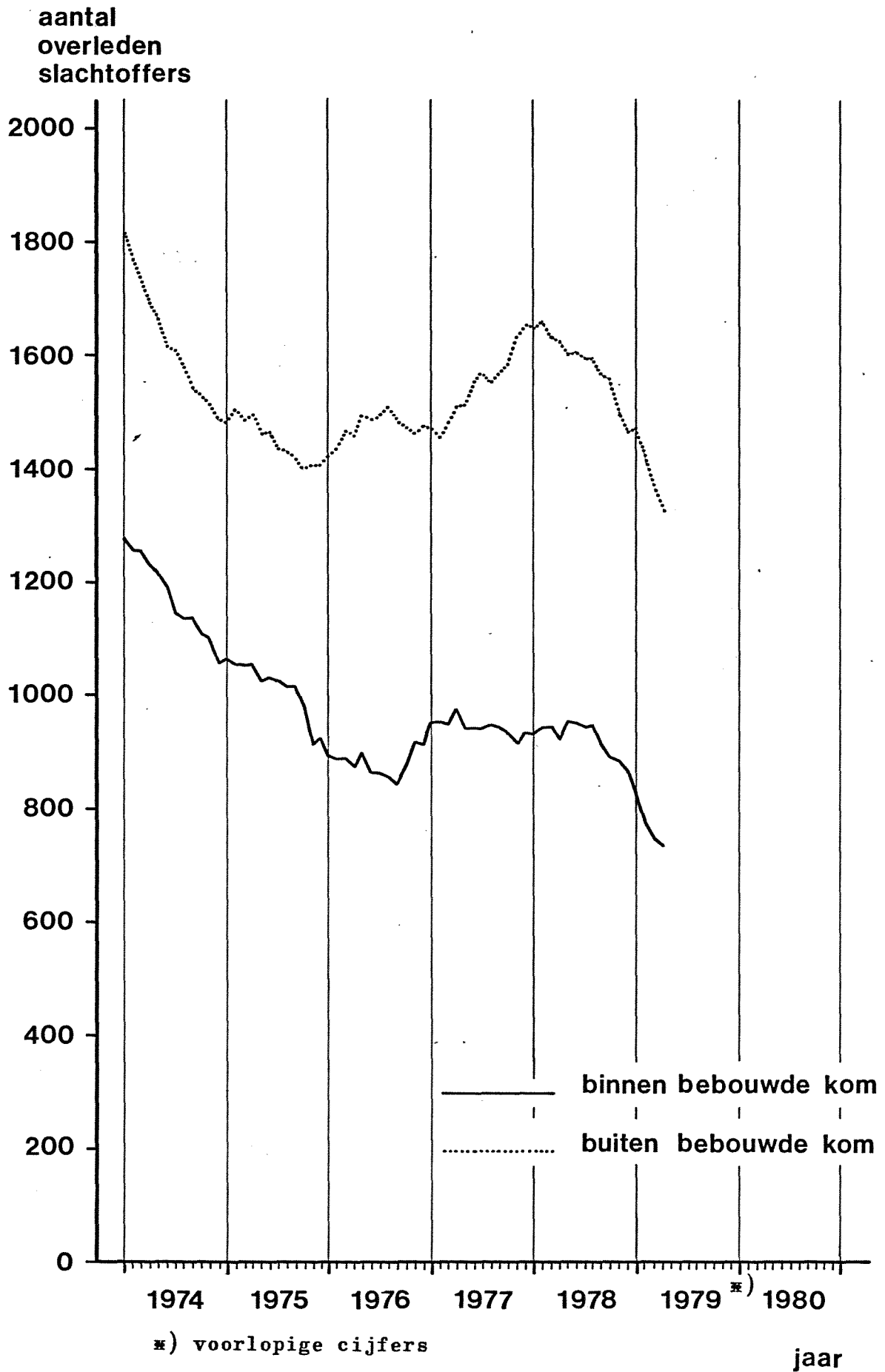
GRAFIEK 2

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



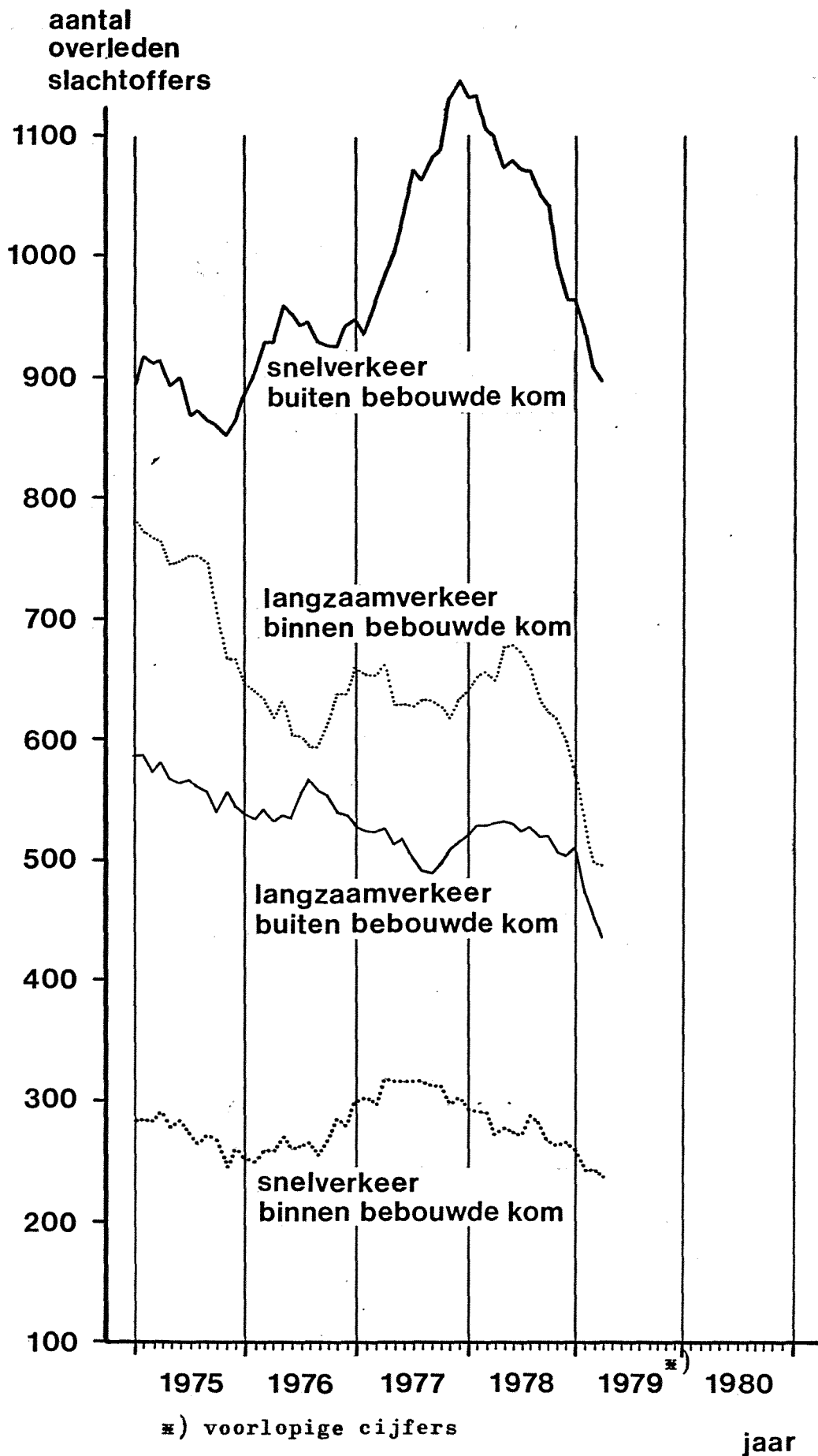
GRAFIEK 3

ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS NAAR BINNEN- EN BUITEN BEBOUWDE KOM.



GRAFIEK 4

ONTWIKKELING VAN DE 12- MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS NAAR BINNEN- EN BUITEN BEBOUWDE KOM EN NAAR LANGZAAM EN SNELVERKEER.



BIJLAGE C grafiek 4 overleden verkeersslachtoffers