

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

Globale Beschrijving van de Geraamde Verkeersongevalgegevens  
 over het derde kwartaal van 1979

R-80-21

Voorburg, juni 1980

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 de definitieve aantallen waarschijnlijk niet aanzienlijk van de geraamde aantallen zullen afwijken, moeten de voorlopige resultaten met voorzichtigheid gebruikt worden. Naast de verkeersongevalgegevens is ook enige informatie gegeven over o.a. de verkeersprestatie en weersomstandigheden.

Deze kwartaalbeschrijvingen zijn beperkt tot het aantal verkeersdoden, omdat dit aantal nauwelijks beïnvloed wordt door veranderingen in de ongevallenregistratie. De beschrijvingen hebben uitsluitend tot doel het signaleren van bepaalde ontwikkelingen. Op grond hiervan kunnen hypothesen ontwikkeld worden, die in de jaaranalyse kunnen worden getoetst. Dit heeft het voordeel dat - veel eerder dan voorheen - de noodzaak kan worden onderkend van voor het toetsen benodigde specifieke informatie en eerder maatregelen genomen kunnen worden om deze informatie te verzamelen.

Het materiaal is vooralsnog te beperkt voor het verklaren van de geconstateerde ontwikkelingen. Hiervoor zijn de beschikbare ongevalgegevens in dit stadium veelal niet gedetailleerd genoeg. Bovendien ontbreken voldoende, betrouwbare expositiegegevens. Hierdoor is het ook nog niet goed mogelijk verschillen in ontwikkelingen van risico te geven.

Veel van de in deze kwartaalbeschrijvingen geconstateerde veranderingen kunnen door toevalsfluctuaties worden veroorzaakt. Een daling nu kan gevolgd worden door een evengrote stijging volgend jaar, zonder dat er sprake behoeft te zijn van een wezenlijke verandering van de verkeersonveiligheid.

Weliswaar kan statistisch worden getoetst of verschillen significant afwijken, maar zonder informatie over de te verwachten ontwikkeling kan ook dit aanleiding zijn voor onjuiste conclusies.

BLIJZONDERHEDEN

Door een aantal omstandigheden is de globale beschrijving van het derde kwartaal later gereed gekomen dan oorspronkelijk was gepland. Allereerst bleken de gedetailleerde ongevalgegevens over de maand september 1979 in de bandmaand negen ditmaal betrekking te hebben op minder dan de helft van het geraamde aantal ongevallen voor de kalendermaand september. Het was niet verantwoord aan de hand van deze beperkte hoeveelheid informatie de globale beschrijving van het derde kwartaal te maken. Besloten werd hiervoor te wachten op de gegevens uit bandmaand tien. Deze bandmaand werd echter later ontvangen dan gebruikelijk was. Tenslotte werd enige vertraging ondervonden door een wijziging in de verwerkingsmethode bij de SWOV waarvan de resultaten de basis vormen voor deze globale beschrijving.

## 1. ONTWIKKELING AANTALLEN VERKEERSONGEVALLEN EN VERKEERSSLACHTOFFERS

### Aantallen verkeersongevallen met letsel en/of dodelijke afloop en verkeersslachtoffers 2 à 3% lager

Het aantal verkeersongevallen met letsel en/of dodelijke afloop was in het derde kwartaal 1979 ruim 2% lager dan in het derde kwartaal van 1978 (13.815). Bij de verkeersslachtoffers was deze daling bijna 3% (1978 = 16.729). Hierin wijkt het derde kwartaal 1979 maar weinig af van het overeenkomstige kwartaal in 1978. In beide kwartalen waren de aantallen wel duidelijk lager dan in 1976 en 1977, in welke jaren de aantallen in de derde kwartalen onderling nauwelijks verschilden.

### Aantal verkeersdoden even groot

Het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en het aantal verkeersdoden was in het derde kwartaal 1979 even groot als in het derde kwartaal 1978 (499 dodelijke ongevallen, 549 doden). Het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal van 1979 (en 1978) ligt 14% lager dan dat in de derde kwartalen van de jaren 1975 t/m 1977, waarin de aantallen doden onderling niet veel afweken (gem. 639).

### Aantal doden onder bromfietzers en voetgangers ca. 25% lager

Het aantal overleden inzittenden van personenauto's (zowel de bestuurders als passagiers) wijkt in het derde kwartaal 1979 nauwelijks af van het betreffende aantal in 1978 (248). In de periode 1975 t/m 1978 nam het aantal overleden inzittenden van personenauto's in het derde kwartaal licht af.

Het aantal overleden motorrijders was in het derde kwartaal 1979 ca. 25% hoger dan in 1978 (32). Het aantal fluctueert in de afgelopen jaren sterk, zonder dat er sprake is van een dalende of stijgende tendens. Het aantal in 1979 past in de reeks van de jaren 1975 t/m 1978.

Bij de groep "overig" (voornamelijk inzittenden van vracht- en bestelauto's) was het aantal doden in het derde kwartaal 1979 ruim 70% hoger dan in dezelfde periode van 1978 (14). Deze aantallen zijn statistisch gezien klein, zodat, ondanks een dalende tendens in de periode 1975 t/m 1978, aan deze toename in 1979 vooralsnog geen al te grote betekenis mag worden toegekend.

Een duidelijke daling deed zich wel voor bij het aantal overleden bromfietzers. Dit aantal was in het derde kwartaal 1979 niet alleen ca. 25% lager dan dat in 1978 (82), maar ook beduidend lager dan de aantallen in de derde kwartalen in de periode 1975 t/m 1977.

Het aantal overleden fietsers was in het derde kwartaal van 1979 ca. 17% hoger dan in 1978 (105), maar is wat lager dan de aantallen in de betreffende kwartalen van 1975 t/m 1977.

Het aantal overleden voetgangers was in het derde kwartaal van 1979 ca. 24% lager dan in hetzelfde kwartaal van 1978 (68). In de periode 1975 t/m 1978 is sprake van een dalende tendens, waar het aantal van 1979 goed bij aansluit.

#### Aantal doden onder 35 t/m 64-jarigen blijft afnemen

In de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar was het aantal doden in het derde kwartaal 1979 nagenoeg gelijk aan dat in 1978 (66).

Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 15 t/m 19 jaar was in het derde kwartaal 1979 weliswaar 17% hoger dan in de overeenkomstige periode van 1978 (100), maar was ongeveer gelijk aan het gemiddelde aantal in de periode 1975 t/m 1978 (gem. 125), zonder dat er in die periode sprake was van een duidelijke tendens. Bij de 20 t/m 34-jarigen lag het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal 1979 ca. 5% lager dan dat in het overeenkomstige kwartaal van 1978 (150). Dit laatste aantal was ongeveer gelijk aan het gemiddelde in de periode 1975 t/m 1978.

Ook het aantal verkeersdoden onder de 35 t/m 64-jarigen was in het derde kwartaal 1979 wat lager (ca. 6%) dan in hetzelfde kwartaal van 1978 (125). In de periode 1975 t/m 1978 was echter sprake van een licht dalende trend (gem. 10% per jaar), waarin het derde kwartaal van 1979 redelijk past.

Onder de 65-jaar-en-ouderen was het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal 1979 nagenoeg gelijk aan dat in 1978 (107). Ook bij deze leeftijdsgroep is in de periode 1975 t/m 1978 voor de derde kwartalen een dalende tendens van ruim 10% per jaar te zien, in welke reeks het aantal in 1979 niet duidelijk afwijkt.

Aantal verkeersdoden binnen en buiten de bebouwde kom nauwelijks afwijkend van 1978

Niet alleen was het totale aantal verkeersdoden in het derde kwartaal 1979 nagenoeg gelijk aan dat in 1978, maar ook de aantallen (en dus de verdeling) naar ongevallen binnen of buiten de bebouwde kom (1978: resp. 189 en 360). In deze derde kwartalen is echter wel sprake van een duidelijke afwijking ten opzichte van de periode 1975 t/m 1977, terwijl in die jaren geen dalende of stijgende tendens was te constateren.

Bij het snelverkeer was het aantal verkeersdoden binnen de bebouwde kom in het derde kwartaal 1979 weliswaar wat hoger (ca. 9%) dan in 1978 (69), maar het wijkt nauwelijks af van het gemiddelde in 1975 t/m 1977.

Buiten de bebouwde kom was het aantal doden onder het snelverkeer in het derde kwartaal 1979 ook wat hoger (ca. 6%) dan in hetzelfde kwartaal van 1978 (225), maar in beide jaren is dit ook wat lager dan in de periode 1975 t/m 1977.

De aantallen verkeersdoden onder de langzame verkeersdeelnemers zijn in 1979 zowel binnen als buiten de bebouwde kom wat lager (ca. 7 à 8%) dan in het derde kwartaal van 1978 (resp. 120 en 135). Binnen de bebouwde kom zijn de betreffende aantallen in 1978 en 1979 duidelijk lager dan die in de derde kwartalen van de jaren 1975 t/m 1977. Buiten de bebouwde kom was bij het aantal verkeersdoden onder de langzame verkeersdeelnemers een licht dalende tendens zichtbaar. Deze daling is statistisch gezien vooralsnog te gering om hieraan nu al enige betekenis toe te kennen.

Aantal verkeersdoden in de weekeindnachten 24% lager

Het aantal verkeersdoden was in het derde kwartaal 1979 op werkdagen overdag iets hoger (ca. 4%) dan in de overeenkomstige periode in 1978 (300). In de periode 1975 t/m 1978 was hierbij echter sprake van een dalende tendens.

In de nachtelijke uren van de werkdagen was het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal van 1979 nagenoeg gelijk aan dat in 1978 (44) en ook nauwelijks afwijkend van de aantallen in 1975 t/m 1977.

Overdag op de weekeinddagen was in het derde kwartaal 1979 het aantal verkeersdoden wat hoger (ca. 10%) dan in 1978 (117). Het aantal van 1979 blijft nog wel wat lager dan dat gedurende 1975 t/m 1977.

Het aantal verkeersdoden in de weekeindnachten was in het derde kwartaal 1979 zowel duidelijk lager (-24%) dan dat in 1978 (88) als lager dan in de periode 1975 t/m 1977 (gem. 94).

2. AANTAL VERKEERSDODEN IN EERSTE NEGEN MAANDEN CA. 16% LAGER,  
AANTAL GEWONDEN CA. 12% LAGER

In de eerste negen maanden van 1979 was het aantal verkeersongevallen met letsel en/of dodelijke afloop, evenals het aantal gewonden ca. 12% lager dan in de overeenkomstige periode van 1978 (40.027 resp. 46.544).

Bij de verkeersongevallen met dodelijke afloop en de verkeersdoden was sprake van een afname van ongeveer 16% (in 1978 resp. 1557 en 1724).

Deze afname is hoofdzakelijk veroorzaakt door de verschillen die optraden in het eerste kwartaal (zie hiervoor de Globale analyse van de geraamde verkeersongevallencijfers over het eerste kwartaal 1979, SWOV R-79-26).

In het tweede en derde kwartaal te zamen was in 1979 het aantal gewonden en het aantal verkeersdoden ca. 3% lager dan in de overeenkomstige periode van 1978 (resp. 32.629 en 1155).



### 3. ONTWIKKELING KERNCIJFERS VERKEER EN WEERSOMSTANDIGHEDEN

#### Verkeersprestatie

De afzet van autobrandstoffen was in het derde kwartaal van 1979 ongeveer 4% lager dan in 1978. Dit is opmerkelijk gezien de ontwikkeling van dit afzetcijfer: sinds 1975 steeg de afzet van autobrandstoffen (met uitzondering van het eerste kwartaal van 1979) met gemiddeld ongeveer 9% per jaar.

De verkeersindex van motorvoertuigen buiten de bebouwde kom (265 telpunten) was in het derde kwartaal van 1979 ongeveer 5% hoger dan in 1978. Deze stijging past in het beeld van de laatste jaren. Uit de gegevens uit de CBS-personenauto-enquête blijkt dat het gemiddelde maandkilometrage van personenauto's in Nederland in het derde kwartaal van 1979 nagenoeg gelijk was aan dat in de overeenkomstige periode van 1978. Uitgaande van een groter voertuigpark betekent dit een toename van het totale aantal motorvoertuigkilometers.

De ontwikkeling van de afzet van autobrandstoffen blijkt dus een duidelijk ander beeld te geven over de ontwikkeling van de verkeersprestatie dan die bij de verkeersindex en op grond van de CBS-personenauto-enquête. Gezien de onbekendheden bij de brandstofcijfers, zoals effect voorraadvorming, prijsmechanisme en invloed andere verbruikers dan personenauto's, is besloten de brandstofcijfers verder buiten beschouwing te laten.

Geconcludeerd kan dan worden dat de totale expositie van motorvoertuigen in het derde kwartaal van 1979 ca. 5% hoger is geweest dan in het derde kwartaal van 1978.

#### Weersomstandigheden

In juli en september 1979 registreerde het KNMI in De Bilt minder uren neerslag dan in die maanden van 1978. Het totale aantal geregistreerde uren neerslag in het derde kwartaal van 1979 bedroeg 77, tegenover 104 uren in 1978.

De gemiddelde windsnelheid (gemeten in meters per seconde) was in september 1979 wat lager dan in september 1978 (4,1 t.a.v. 5,5); de maanden juli en augustus gaven geen, of slechts een klein verschil te zien tussen 1978 en 1979.

4. SAMENVATTING BETREFFENDE HET DERDE KWARTAAL VAN 1979

Het aantal verkeersdoden in het derde kwartaal was in 1979, bij een iets hogere (ca. 5%) expositie van motorvoertuigen, nagenoeg gelijk aan dat in 1978. Wel is sprake van een algemene daling tijdens de nachtelijke uren in de weekeinden en van een daling bij de categorie bromfietzers.

De daling van het aantal doden in het derde kwartaal van de jaren 1979 en 1978 t.o.v. de jaren 1975/1977 is het sterkst bij de categorieën van het langzame verkeer binnen de bebouwde kom en dan vooral bij de voetgangers en bromfietzers.

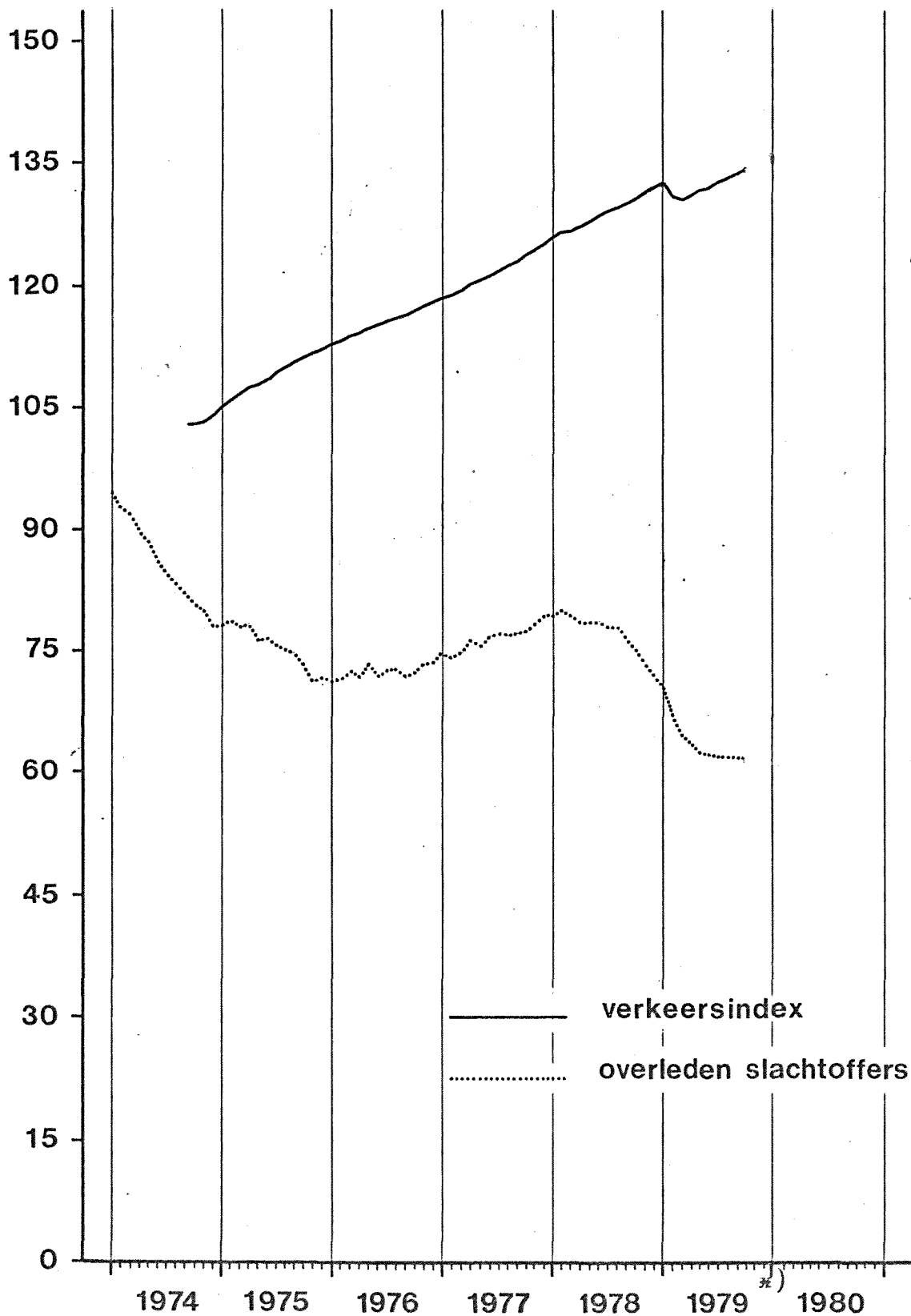
De leeftijdsgroepen van 35 jaar en ouder geven in genoemde jaren een sterkere daling te zien dan de jongere leeftijdsgroepen. Zowel het aantal ongevallen met letsel en/of dodelijke afloop als het aantal slachtoffers is in het derde kwartaal in 1979 t.o.v. 1978 2 à 3% lager.

# 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



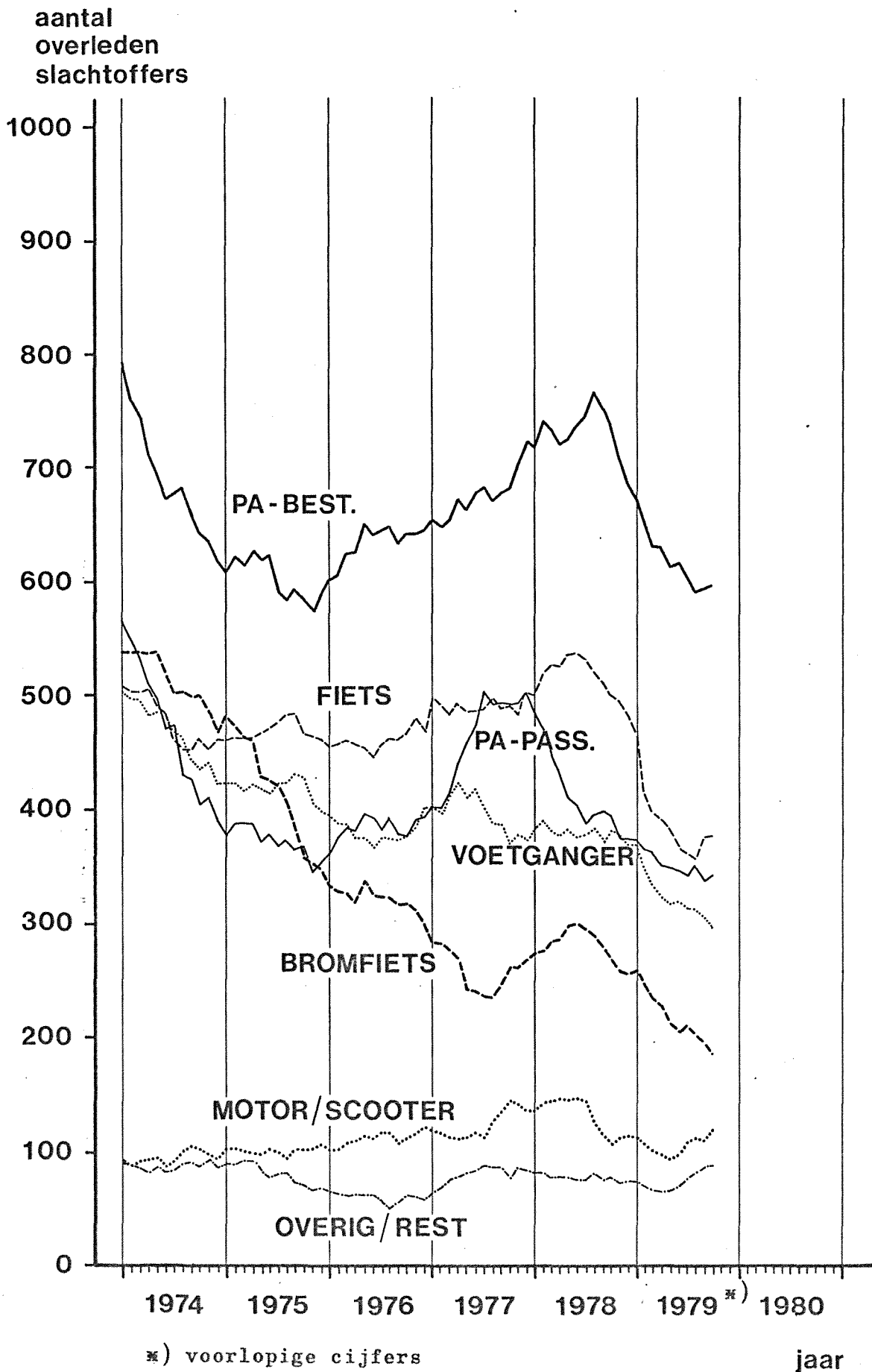
\*) voorlopige cijfers

jaar

## GRAFIEK 2

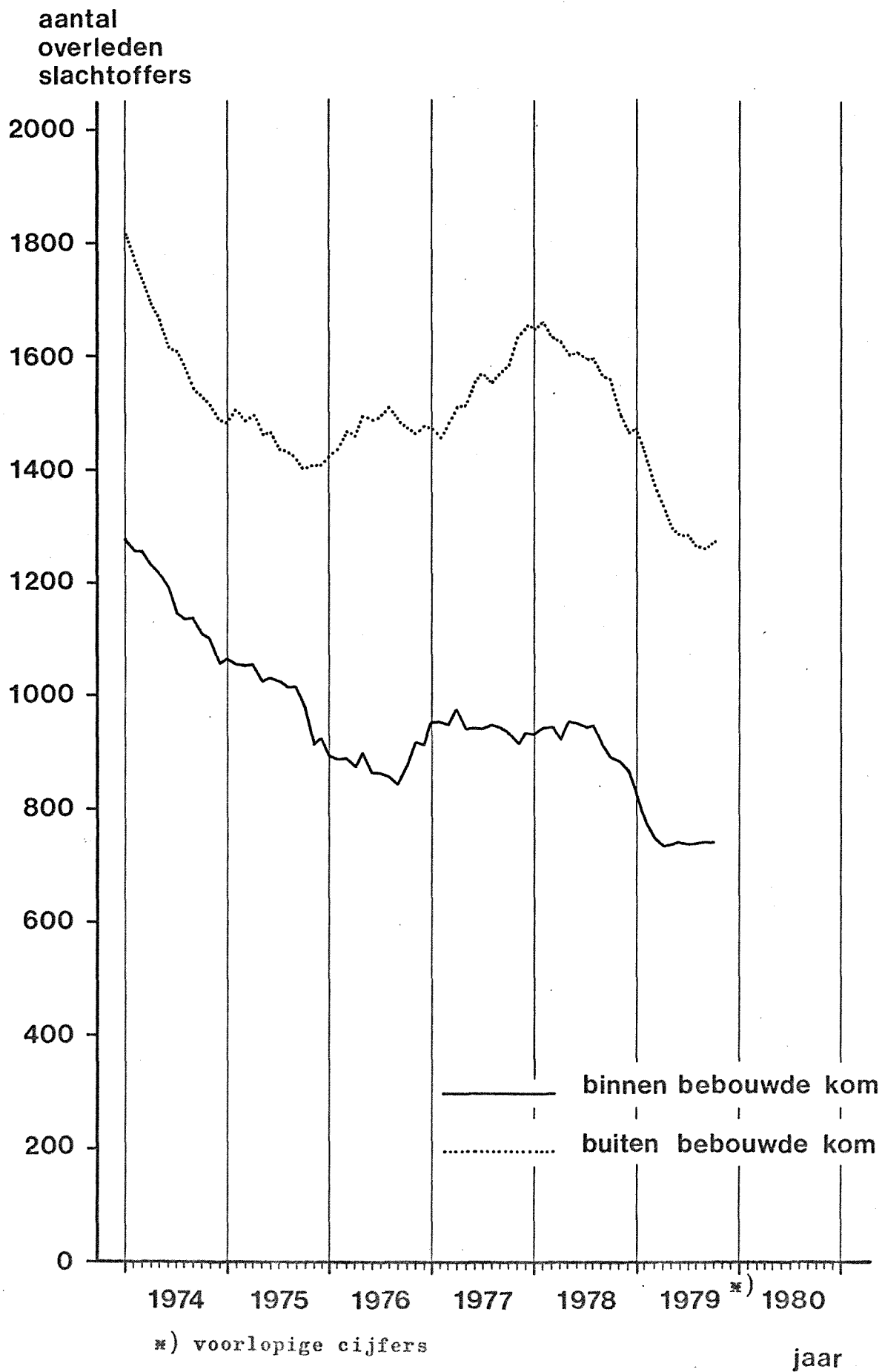
ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE  
TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS  
NAAR WIJZE VAN VERKEERSDEELNAME.

BIJLAGE F; grafiek 2 en 3: overleden verkeersslachtoffers. Behoort bij SWOV-memo.



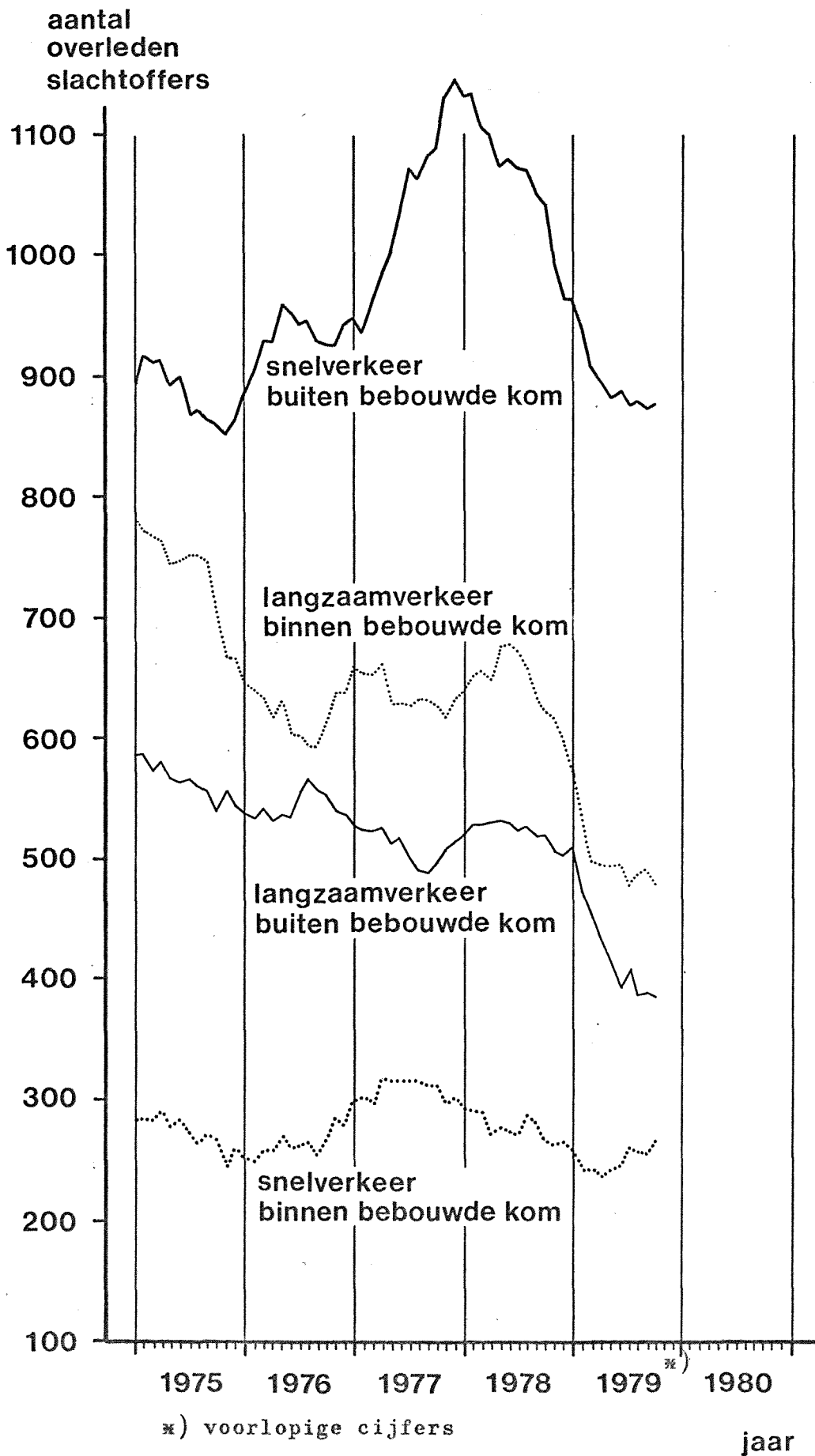
### GRAFIEK 3

## 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.



Behoort bij SVOV-memo.

BIJLAGE G; grafiek 4: overleden verkeersslachtoffers.

# GRAFIEK 5

## ONTWIKKELING VAN DE 12-MAANDELIJKS VOORTSCHRIJDENDE TOTALEN VAN OVERLEDEN VERKEERSSLACHTOFFERS NAAR LEEFTIJDGROEPEN

