

PERSONENAUTO'S BETROKKEN BIJ VERKEERSONGEVALLEN MET DODELIJKE AFLOOP IN
DE JAREN 1978 T/M 1982, NAAR LEEFTIJD VAN HET VOERTUIG

R-85-16

J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1985

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Doel van dit onderzoek is het zichtbaar maken van een veronderstelde toegenomen leeftijd van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de periode 1978 tot en met 1982.

Op grond van het feit dat gebruik moest worden gemaakt van geschatte bouwjaren, is het karakter van dit onderzoek exploratief. Voor zover er gezocht is naar een samenhang tussen een aantal ongevalsvariabelen en het verouderende personenautopark betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop, is het karakter van dit onderzoek kwalitatief.

Alleen personenauto's met een Nederlands kenteken betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop maakten deel uit van de onderzochte populatie.

Het onderzoek leverde de volgende resultaten op:

- Bij de onderzochte groep wordt een tendens zichtbaar die wijst op een veroudering van het personenautopark betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop.
- Als men de leeftijd van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop afzet tegen de variabele "plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom", en de variabele "type weg" (= autosnelweg, autoweg en overige wegen) dan blijkt dat buiten de bebouwde kom en vooral op autosnelwegen het verouderingsproces minder duidelijk zichtbaar is.
- Er is een samenhang waar te nemen tussen leeftijd en geslacht van bestuurders van personenauto's en het verouderende personenautopark betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop, nl: mannelijke bestuurders tot 30 jaar raken verhoudingsgewijze meer in "oudere" auto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop, dan mannelijke bestuurders in de leeftijd van 30 tot 60 jaar.
- Ook de veronderstelde samenhang met de variabele "beroep" is uit het onderzoek aannemelijk te maken. Vooral mannelijke automobilisten in de leeftijd van 30 tot 60 jaar zullen gebruik maken van "zaken"-auto's. Juist bij deze groep weggebruikers treedt er nagenoeg géén veroudering op van het personenautopark betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop.
- Als men de ongevallenquotienten van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop, op basis van het administratieve en het rijdend personenautopark met elkaar vergelijkt, blijkt dat de ongevals-

betrokkenheid groter is naarmate de auto's ouder zijn. Hieruit mag echter niet worden geconcludeerd dat dus auto's van oudere leeftijd onveiliger zijn.

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Opzet
3. Uitvoering
 - 3.1. Plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom
 - 3.2. Type weg
 - 3.3. Geslacht bestuurder
 - 3.4. Leeftijd bestuurder naar geslacht
4. Vergelijking met het totale administratieve personenautopark
5. Vergelijking met het rijdend personenautopark
6. Conclusie

Literatuur

Tabellen 1 t/m 15

Grafieken 1 t/m 28

Bijlage

VOORWOORD

In het kader van een trendoverzicht van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Nederland in de jaren zeventig is nagegaan of het mogelijk was een uitspraak te doen over de relatie tussen de leeftijd van personenauto's en het betrokken raken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop.

Op grond van de gegevens betreffende de aantallen aanwezige personenauto's (administratief park) mag verwacht worden dat de ongevalsbetrokkenheid ten aanzien van ongevallen met dodelijke afloop voor alle voertuigleeftijden ongeveer gelijk is, met uitzondering van personenauto's van nog géén jaar oud. Het blijkt echter dat de ongevalsbetrokkenheid berekend op grond van de aantallen afgelegde voertuigkilometers (rijdend park) groter is naarmate de personenauto's "ouder" zijn. Dit rapport laat zien dat deze relatie tussen de leeftijd en de ongevalsbetrokkenheid vooral bepaald wordt door geslacht en leeftijd van de bestuurder.

Als voor een reeks van jaren de koppeling van voertuiggegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) aan ongevallengegevens tot stand is gebracht kunnen generaliseerbare uitspraken worden gedaan over de relatie tussen de leeftijd van personenauto's en het betrokken raken bij ongevallen met dodelijke afloop.

Dit rapport is geschreven door mevrouw J.E. Lindeijer (afdeling Onderzoekondersteuning SWOV).

Prof. ir. E. Asmussen, directeur
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INLEIDING

Aan het einde van de jaren zeventig daalden - mede door de economische stagnatie - de verkoopcijfers van nieuw verkochte personenauto's ten opzichte van voorgaande jaren. De geïndexeerde verkoop van nieuwe personenauto's op basis van 1978=100 is als volgt: 1978=100; 1979=99; 1981=67 en 1982=70. Met andere woorden, de verkoop in 1982 is 30% minder dan die in 1978.

Deze daling is echter niet terug te vinden in het totale administratieve personenautopark van die jaren. Dit parkcijfer wordt jaarlijks door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vastgesteld aan de hand van de afgifte van Deel III van het kentekenbewijs.

Dat het totale park ongeveer gelijk bleef of iets steeg kan slechts betekenen dat men langer in dezelfde auto bleef rijden. Anders gezegd, het administratieve personenautopark werd ouder. De vraag rees of deze veronderstelling ook te zien was bij personenauto's betrokken bij verkeersongevallen.

Om daarover een uitspraak te kunnen doen heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV een exploratief onderzoek uitgevoerd naar de leeftijd - berekend met behulp van het bouwjaar - van personenauto's betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 tot en met 1982.

Als het al mogelijk is een trendbreuk aan te geven in het verloop van procentuele aandelen van "oudere" personenauto's, rijst de vraag of factoren als beroep, leeftijd en geslacht van de bestuurder hierop van invloed waren. Het beroep van een bestuurder wordt echter niet op het ongevallenformulier ingevuld; hierover zijn dus geen gegevens beschikbaar. Daarom is een aantal aannamen gedaan om de eventuele invloed van deze variabele zichtbaar te kunnen maken. Deze aannamen zijn:

- als men voor het werk lange afstanden per auto moet afleggen zal men vaker gebruik maken van een auto van de zaak;
- zakenauto's zijn vaak lease-auto's;
- lease-contracten worden niet direct beïnvloed door een economische stagnatie, in die zin dat men daardoor langer met dezelfde auto zal blijven rijden.

Dit betekent dat voor deze groep weggebruikers een mogelijk verouderingsproces van hun voertuigen niet te verwachten is.

Verder is aangenomen dat ongevallen waarbij deze groep betrokken raakt eerder zullen plaatsvinden op wegen buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom en dat door deze groep vooral gebruik wordt gemaakt van auto(snel)wegen.

Op grond van deze overwegingen zijn de leeftijdverdelingen van personen-auto's afgezet tegen de variabelen: plaats ongeval (binnen of buiten de bebouwde kom), type weg (autosnelweg, autoweg of overige wegen) en leeftijd en geslacht van de bestuurder.

Reeds in het begin van de jaren zeventig ontwikkelde de SWOV een computerprogramma waarmee, aan de hand van de lettercombinatie van het kenteken, het bouwjaar van een personenauto kan worden geschat. Maar hoe betrouwbaar waren deze schattingen? Toen er in 1983 een proefkoppeling tot stand werd gebracht tussen het ongevallenbestand (ongevallen met dodelijke afloop in 1981) van de SWOV en het kentekenbestand van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), via het koppelkenmerk "kenteken", kon de betrouwbaarheid van deze schattingen worden gemeten door de geschatte bouwjaar te vergelijken met de bouwjaar volgens opgaven van de RDW (Lindeijer, 1983).

Uit deze betrouwbaarheidstest kwam naar voren dat de geschatte bouwjaar voor 84% overeenstemden met de opgave van de RDW. Ca. 7% werd te laag geschat (personenauto's bleken in werkelijkheid één jaar jonger) en ca. 2% te hoog (de auto's bleken in werkelijkheid één jaar ouder). In 3% van de gevallen waren de werkelijke bouwjaar meer dan één jaar ouder dan geschat. Met andere woorden, ca. 7% van de personenauto's was één jaar jonger en ca. 5% was één of meer jaar ouder dan er op basis van de schatting werd verondersteld. Van ongeveer 4% van de kentekens kon om diverse redenen geen schatting van het bouwjaar worden gegeven. In Hoofdstuk 3 wordt hierop dieper ingegaan.

De geconstateerde bias door onderschatting wordt dus redelijk gecompenseerd door de bias veroorzaakt door overschatting. Er is geen sprake van een duidelijke systematische fout en op grond hiervan kan men stellen dat de betrouwbaarheid van de schattingen met behulp van het computerprogramma voldoende hoog is. Op grond van deze bevindingen is besloten het hierina te bespreken onderzoek uit te voeren met behulp van geschatte bouwjaar.

2. OPZET

Daar de RDW alleen een kenteken verstrekt aan in Nederland geregistreerde motorvoertuigen, met op het kenteken een aantal vaste voertuiggegevens, zijn uit het SWOV-bestand alleen personenauto's met een Nederlands kenteken geselecteerd. Dit betekent dat, waar in dit rapport gesproken wordt over "personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop", het niet alle personenauto's betreft.

Hoe groot het uitvalpercentage per jaar was is niet onderzocht, noch is gekeken hoe deze uitval verdeeld was over de diverse variabelen. Met andere woorden, generaliseerbare uitspraken naar aanleiding van dit onderzoek zijn niet mogelijk. Vandaar dat het onderzoek slechts een beschrijvend karakter draagt.

Vervolgens zijn met behulp van het computerprogramma de bouwjaren van de personenauto's geschat en toegevoegd aan de algemene ongevallengegevens. Daarna is, voor wat betreft de onafhankelijke variabelen, een aantal kruistabellen vervaardigd. De resultaten hiervan worden besproken in Hoofdstuk 3. In de Hoofdstukken 4 en 5 worden vergelijkingen uitgevoerd met betrekking tot het administratieve personenautopark en het rijdend personenautopark. Het rapport wordt besloten met een conclusie waarin een aantal algemene opmerkingen is opgenomen.

3. UITVOERING

Na het inbrengen van de kentekens in het computerprogramma bleek er een aantal lettercombinaties over te blijven waarmee geen bouwjaar kon worden geschat.

De RDW gaf bij navraag hiervoor de volgende verklaringen:

1. De lettercombinatie tussen de cijfers van de Z-serie zijn door de RDW gebruikt als "vervangende kentekens" (zoals: weggeraakte kentekens, opnieuw gekeurde voertuigen e.d.). Ook de Z-serie achter de cijfercombinatie is hiervoor gebruikt.
2. Kentekens worden afgegeven op grond van het "gebruik" van het voertuig. Dit kan betekenen dat, terwijl de RDW op grond van het gebruik ervan, een bedrijfswagenkenteken heeft uitgegeven, de politie als categorie-indeling personenauto vermeld.
3. Van militaire voertuigen houdt de RDW géén registratie bij.
4. Van bijzondere kentekens (bijv. CD-kentekens e.d.) zijn geen bouwjaarschattingen mogelijk. Deze groep is om die reden ondergebracht in de kolom "restgroep". In deze restgroep is verder ondergebracht "niet bestaande kentekens", "codeerfouten", e.d. (zie Tabel A).
5. Per jaar bleek er ook een klein aantal kentekens niet te zijn ingedeeld, welke volgens de opgegeven matrix van lettercombinaties van de RDW wel mogelijk was geweest (zie Tabel A, "wel in te delen").

Uit Tabel A komt naar voren dat het nuttig effect van het computerprogramma voor de schatting van bouwjaren in de loop der jaren afneemt. Dit wordt vooral veroorzaakt door de uitgifte van vervangende kentekens (hier de Z-serie's "midden" en "achter").

Daar het doel van dit onderzoek is een beeld te geven van de ontwikkeling van het "verouderingsproces" van het personenautopark, zijn niet de bouwjaren van de voertuigen in de tabellen opgenomen, maar het aantal jaren dat een voertuig oud is. Er is gebruik gemaakt van cumulatieve percentageverdelingen, waardoor eventuele verschuivingen (=trendbreuk) duidelijker weer te geven zijn.

Jaar	Z-serie ongeval midden 79-80	Z-serie achter 73-78	Bedrijfs- auto's	Milit. voert.	Rest- groep	Wel in te delen	Totaal	% van het aantal pers.auto's
1978	-	1	1	3	5	1	11	0,5%(N=2008)
1979	3	7	5	-	5	2	22	1,3%(N=1637)
1980	15	10	17	-	12	4	58	3,3%(N=1762)
1981	34	16	11	1	2	3	67	4,4%(N=1538)
1982	43	10	23	3	3	3	85	5,6%(N=1521)
Totaal	95	44	57	7	27	13	243	2,9%(N=8466)

N.B.: - De "Z-serie midden" is door de RDW uitgegeven in 1979 en 1980.

- De "Z-serie achter" is door de RDW uitgegeven in 1973 t/m 1978.

Tabel A. Aantal kentekens waarvan geen bouwjaarschatting werd gegeven, verdeeld naar jaar ongeval.

Tabel B.1 geeft een overzicht hoe de absolute aantallen naar voertuigleeftijd zijn verdeeld in de jaren 1978 t/m 1982. Tabel B.2 geeft vervolgens hiervan de cumulatieve percentageverdelingen.

N.B.: De absolute aantallen in Tabel B.1 zijn exclusief de aantallen van "niet in te delen kentekens" (zie Tabel A).

De reeds gemelde vermindering in aantallen is niet voor alle jaren even sterk, zo blijkt bijvoorbeeld dat in 1980 zelfs het totale aantal weer wat stijgt ten opzichte van 1979 en dat het verschil tussen 1981 en 1982 te verwaarlozen is. Daarbij valt op dat het aandeel van vier jaar oude auto's in 1982 iets is toegenomen in vergelijking met 1978 en dat het aandeel van tien jaar en oudere auto's in de loop van deze vijf jaren sterk toeneemt.

Door gebruik te maken van procentuele verdelingen wordt de invloed van de geconstateerde vermindering van het aantal personenauto's opgeheven en wordt een zinvolle vergelijking mogelijk.

Leeftijd voertuig in jaar ongeval	1978	1979	1980	1981	1982
Jonger dan 1 jaar	195	147	106	92	97
1 jaar	306	229	256	141	146
2 jaar	284	250	215	197	119
3 jaar	227	200	210	180	172
4 jaar	175	175	217	166	185
5 jaar	204	157	187	186	177
6 jaar	212	139	141	168	167
7 jaar	152	131	132	97	116
8 jaar	124	82	103	114	102
9 jaar	112	59	74	56	80
10 jaar en ouder	6	46	63	74	75
Totaal	1997	1615	1704	1471	1436

Tabel B.1. Absolute aantallen personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd voertuig.

Leeftijd voertuig in jaar ongeval	1978	1979	1980	1981	1982
Jonger dan 1 jaar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1 jaar en ouder	90,2	90,9	93,6	93,8	93,3
2 jaar en ouder	74,9	76,7	78,6	84,2	83,1
3 jaar en ouder	60,7	61,2	66,0	70,8	74,8
4 jaar en ouder	49,3	48,8	53,7	58,6	62,8
5 jaar en ouder	40,5	38,0	41,0	47,2	49,9
6 jaar en ouder	30,3	28,3	30,0	34,6	37,6
7 jaar en ouder	19,7	19,7	21,7	23,1	26,0
8 jaar en ouder	12,1	11,6	14,0	16,5	17,9
9 jaar en ouder	5,9	6,5	8,0	8,8	10,8
10 jaar en ouder	0,3	2,8	3,7	5,0	5,2

Tabel B.2. Cumulatieve percentages personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd voertuig.

De percentageverdelingen per jaar zijn voor de jaren 1978 en 1979 nagenoeg gelijk en dit geldt ook voor de verdelingen in 1981 en 1982. Dit zou kunnen betekenen dat het verouderingsproces zich vooral na 1980 openbaart.

In 1982 raakten ongeveer 10% meer auto's van twee jaar en ouder betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop dan in 1978 en dit verschil neemt toe tot ca. 13% voor vier jaar en oudere auto's, daarna nemen de absolute verschillen af tot ongeveer 5%. Verder blijkt de 75- en de 50-percentielwaarde in 1982 één jaar verschoven te zijn ten opzichte van 1978, nl. van twee en vier jaar en oudere auto's naar respectievelijk drie en vijf jaar en oudere auto's.

Grafiek 1 geeft een visuele weergave van Tabel B.2.

Resumerend kan worden vastgesteld dat er tussen 1978 en 1982 een tendens is waar te nemen dat er een verouderingsproces plaatsvindt bij personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop.

De 75-percentielwaarde laat zien dat personenauto's die bij ongevallen met dodelijke afloop betrokken raakten in 1982 gemiddeld één jaar ouder waren dan in 1978.

In de Inleiding is reeds gemeld dat de geconstateerde veroudering verschillend zal zijn voor bepaalde groepen weggebruikers. Het vermoeden bestaat dat deze verschillen zichtbaar gemaakt kunnen worden door de leeftijd van de voertuigen af te zetten tegen de variabelen: plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom, type weg en leeftijd en geslacht van de bestuurder. In de volgende paragrafen wordt dit nader uitgewerkt.

3.1. Plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom

In Tabel 1 is het aandeel van personenauto's naar leeftijd van het voertuig uitgesplitst naar plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom.

In Grafiek 2 zijn de cumulatieve percentageverdelingen van 1978 en 1982 voor binnen en buiten de bebouwde kom tegen elkaar afgezet. Daarbij valt op dat de verschillen tussen personenauto's die bij ongevallen buiten de bebouwde kom waren betrokken voor wat betreft de leeftijd wat groter zijn dan bij ongevallen binnen de bebouwde kom. Deze verschillen vallen geheel

weg bij personenauto's van 7 jaar en ouder. Ook blijkt bij ongevallen binnen de bebouwde kom het aandeel "nieuwe" auto's (in de zin van: tot 1 jaar oud) nagenoeg gelijk gebleven.

Bij ongevallen buiten de bebouwde kom was het aandeel van één jaar of jongere auto's in 1978 nog ongeveer 11% en in 1982 is dit gedaald tot ongeveer 6%.

Bij auto's betrokken bij ongevallen binnen de bebouwde kom treedt de trendbreuk in 1978 op bij drie jaar en oudere auto's, terwijl dit in 1982 pas bij vier jaar en ouder optreedt. Bij ongevallen buiten de bebouwde kom daarentegen is in 1978 een trendbreuk te zien bij twee jaar en ouder en in 1982 is dit verschoven naar drie jaar en ouder.

Dit betekent dat als men de leeftijd van personenauto's afzet tegen de variabele: plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom, er een verschil te zien is tussen de ontwikkeling van het verouderingsproces van personenauto's betrokken bij ongevallen binnen de bebouwde kom en die buiten de bebouwde kom.

In 1978 zijn er bij ongevallen binnen de bebouwde kom gemiddeld "oudere" auto's betrokken dan buiten de bebouwde kom. In 1982 zijn de verdelingen bij ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom voor nul, één en twee jaar oude auto's gelijk, daarna lopen de verdelingen voor het derde, vierde, vijfde en zesde jaar iets uit elkaar.

3.2. Type weg

Vervolgens is - in combinatie met de plaats van het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom - de variabele "type weg" bekeken. Type weg is gesplitst in autosnelweg, autoweg en overige wegen. Aangenomen is dat autosnelwegen en autowegen per definitie buiten de bebouwde kom liggen. Deze aanname bleek in de praktijk niet geheel juist te zijn. Tabel C geeft een overzicht van het aantal personenauto's betrokken bij ongevallen op deze wegen die volgens de politieregistratie binnen de bebouwde kom plaatsvonden.

Daar het aannemelijk is dat autowegen en autosnelwegen binnen de bebouwde kom voor het merendeel "doorgaande routes" zijn en het verkeersbeeld binnen en buiten de bebouwde kom op dit soort wegen niet sterk van elkaar

	1978	1979	1980	1981	1982	Totaal
Autosnelweg	2	-	5	3	2	12
Autoweg	6	43	14	15	7	85
Totaal	8	43	19	18	9	97

Tabel C. Aantallen personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autosnelwegen en autowegen binnen de bebouwde kom over de jaren 1978 t/m 1982.

zal afwijken, is deze groep toch beschouwd als "buiten de bebouwde kom" vallend.

Grafiek 3 en 4 geven een beeld van het verloop van de voertuigleeftijd bij ongevallen op autosnelwegen en autowegen. De gegevens hiervoor komen uit Tabel 2. Grafiek 5 en 6 geven een beeld van dit verloop op "overige wegen" naar binnen en buiten de bebouwde kom (zie Tabel 3).

De ontwikkeling van het verouderingsproces van personenauto's betrokken ongevallen op autosnelwegen (zie Grafiek 3) geeft het volgende beeld: in 1978 ligt de trendbreuk bij het derde levensjaar. Hiermee wordt bedoeld dat na het derde levensjaar van personenauto's het aandeel van oudere jaren niet in dezelfde mate afneemt als voor die tijd. In 1982 ligt de trendbreuk bij het vierde levensjaar. Deze verschuiving kan ook op een andere wijze worden geïllustreerd nl.: in 1978 bestond het aandeel van drie jaar en oudere auto's uit 50% van het totaal en in 1982 is dit aandeel gestegen met ongeveer 20%.

Autowegen laten een andere ontwikkeling zien (zie Grafiek 4). Hierbij moet rekening worden gehouden met een sterke daling van het aantal personenauto's betrokken bij ongevallen op dit type weg in 1982 (zie Tabel 2). Als ook hier wordt aangenomen dat deze daling gelijk verdeeld is over de diverse leeftijdsjaren van de voertuigen, dan kan het volgende worden opgemerkt:

1. In 1978 is er geen duidelijke trendbreuk aan te wijzen.
2. In 1979 tot en met 1981 is het aandeel van vijf jaar en oudere auto's gemiddeld minder dan in 1978, terwijl het aandeel van één, twee en drie jaar oude auto's gemiddeld hoger ligt. Anders gezegd, het aandeel van vier jaar en oudere auto's blijft voor de jaren 1978 tot en met 1981 gelijk.
3. De cumulatief procentuele verdeling van 1982 wijkt sterk af van de andere verdelingen.

Uit Grafiek 5 komt naar voren dat het aandeel "nieuwe" auto's bij ongevallen op overige wegen buiten de bebouwde kom (in de zin van één jaar of jonger) tussen 1978 en 1982 nagenoeg gelijk is gebleven. Het aandeel van drie jaar en oudere auto's blijkt dan in 1982 ongeveer 15% hoger te liggen dan in 1978, daarna lopen beide verdelingen redelijk parallel. Met andere woorden, in de verdeling van 1982 is bij het aandeel van drie jaar en oudere auto's een trendbreuk waar te nemen (in 1981 geldt dit voor twee jaar en oudere auto's).

Lag de 75-percentielwaarde in 1978 nog bij twee jaar en oudere auto's en de 50-percentielwaarde bij vier jaar en oudere auto's, in 1982 liggen deze waarden respectievelijk bij drie en vijf jaar.

Bij ongevallen binnen de bebouwde kom (zie Grafiek 6) liggen de verschillen tussen de aandelen van de diverse voertuigleeftijden niet zo duidelijk. Het meest opvallende in deze grafiek is dat zowel de verdelingen van 1978 tot en met 1980 onderling als de verdelingen van 1981 en 1982 onderling weinig van elkaar verschillen. Ook hier treedt er in 1982 een trendbreuk op na het derde jaar, terwijl dit voor 1981 ligt bij het tweede jaar.

Om de geconstateerde verschillen tussen de ontwikkeling van het verouderingsproces op autosnelwegen en autowegen op een andere manier zichtbaar te maken, is in Tabel D een overzicht gegeven van de absolute verschillen tussen de cumulatief procentuele verdeling van 1982 en de verdelingen van de jaren daarvoor.

Leeftijd voertuig in jaar ongeval	Autosnelwegen				Autowegen			
	1982- 1978	1982- 1979	1982- 1980	1982- 1981	1982- 1978	1982- 1979	1982- 1980	1982- 1981
1 jaar en ouder	+ 9,1	+10,2	+ 2,3	+ 4,1	+10,1	+ 4,9	+ 4,5	+ 3,9
2 jaar en ouder	+13,5	+ 9,2	+ 8,1	+ 1,1	+ 9,4	+ 5,4	+ 4,9	+ 2,1
3 jaar en ouder	+19,6	+16,2	+11,1	+ 5,8	+13,0	+12,4	+10,0	+ 6,8
4 jaar en ouder	+16,0	+12,9	+ 7,8	+ 8,0	+ 6,8	+ 6,2	+ 7,2	+ 6,1
5 jaar en ouder	+ 6,3	+ 7,8	+ 1,7	+ 3,1	+ 8,7	+12,5	+11,2	+10,8
6 jaar en ouder	+ 3,7	+ 6,1	- 2,0	+ 1,0	+ 4,3	+ 8,6	+11,2	+ 6,4
7 jaar en ouder	+ 2,7	+ 3,4	- 4,3	+ 2,4	+ 9,6	+12,1	+12,0	+12,9
8 jaar en ouder	+ 1,0	- 0,7	- 3,1	- 2,2	+ 8,1	+11,9	+10,1	+ 7,6
9 jaar en ouder	+ 0,7	- 1,1	+ 0,1	- 0,6	+ 2,9	+ 6,2	+ 5,1	+ 0,1
10 jaar en ouder	+ 1,9	+ 0,7	+ 0,4	- 1,6	+ 5,3	+ 2,8	+ 4,7	- 0,8

Tabel D. Verschillen tussen de cumulatief procentuele aandelen van de leeftijden van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autosnelwegen en autowegen in 1982 en de voorgaande jaren.

De gedachte hierachter is: als er in de loop der jaren geen verschuiving is opgetreden dan is de verdeling in 1982 ongeveer gelijk aan die van de voorgaande jaren. Is dit echter niet het geval - zoals reeds is aangetoond - dan geven de absolute verschillen tussen de diverse verdelingen, uitgaande van een vast vergelijkingsjaar, de optredende trendbreuken weer

Leeftijd voertuig in jaar ongeval	Binnen de bebouwde kom				Buiten de bebouwde kom			
	1982- 1978	1982- 1979	1982- 1980	1982- 1981	1982- 1978	1982- 1979	1982- 1980	1982- 1981
1 jaar en ouder	+ 1,4	+ 2,1	+ 0,2	- 1,1	+ 2,3	+ 1,0	- 2,2	- 1,3
2 jaar en ouder	+ 6,3	+ 5,2	+ 4,1	- 2,3	+ 8,4	+ 6,2	+ 3,5	- 1,1
3 jaar en ouder	+11,8	+ 9,3	+ 7,8	+ 1,2	+15,0	+15,1	+ 8,1	+ 4,9
4 jaar en ouder	+10,7	+10,4	+ 7,1	+ 2,0	+15,7	+16,9	+ 9,9	+ 4,4
5 jaar en ouder	+ 7,5	+ 6,8	+ 7,3	0	+11,0	+14,1	10,0	+ 2,8
6 jaar en ouder	+ 5,0	+ 2,5	+ 3,6	- 0,6	+ 9,5	+12,8	+10,2	+ 4,8
7 jaar en ouder	+ 6,2	+ 1,7	+ 3,3	+ 1,4	+ 6,4	+ 8,0	+ 4,6	+ 2,2
8 jaar en ouder	+ 6,4	+ 4,8	+ 2,5	+ 0,9	+ 5,9	+ 6,8	+ 4,7	+ 1,2
9 jaar en ouder	+ 4,5	+ 2,8	+ 1,1	+ 1,4	+ 6,0	+ 5,4	+ 3,9	+ 3,0
10 jaar en ouder	+ 5,2	+ 1,7	+ 1,3	+ 0,3	+ 5,1	+ 3,0	+ 1,2	+ 0,5

Tabel E. Verschillen tussen de cumulatief procentuele aandelen van de leeftijden van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 en de voorgaande jaren op overige wegen, naar plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom.

Deze absolute verschillen zijn uitgezet in de Grafieken 7 en 8. Grafiek 7 laat zien dat het verschil tussen 1982 en 1978 t/m 1980 sterk daalt na het derde levensjaar, maar dat in 1981 dit verschil pas na het vierde levensjaar sterk daalt.

Grafiek 8 vertoont in vergelijking met Grafiek 7 een grillig beeld. De enige regelmatigheid hier is dat er om het andere levensjaar een sterke stijging dan wel daling tussen de aandelen ten opzichte van 1982 valt waar te nemen.

Voor de categorie "overige wegen" is in Tabel E een zelfde vergelijking uitgevoerd als voor autosnelwegen en autowegen. Hierbij is gebruik gemaakt van de verdelingen uit Tabel 3.

Uit Grafiek 9 komt naar voren dat de verschillen tussen 1982 en 1978/1979 sterk dalen na het vierde jaar, dat voor de verschillen tussen 1982 en 1980 dit pas optreedt na het zesde jaar, terwijl dit voor de verschillen tussen 1982 en 1981 optreedt na het derde en na het zesde jaar.

Bij ongevallen binnen de bebouwde kom (zie Grafiek 10) ligt de trendbreuk voor de verdeling van 1982 ten opzichte van 1978 bij het derde jaar, in de vergelijking met 1979 is dit verschoven naar het vierde jaar, terwijl in de vergelijking met 1980 de stijging eindigt bij het derde jaar en de daling pas inzet na het vijfde jaar. De vergelijking met 1981 schommelt daarentegen rond de nullijn.

Samengevat kan het volgende worden gezegd: op autosnelwegen raken "jongere" auto's meer bij ongevallen betrokken dan op andere wegen, maar ook hier is het aandeel van oudere auto's - in de loop van de vijf jaar - toegenomen. Dit verouderingsproces is ook op de andere typen wegen zichtbaar, met uitzondering van autowegen, waar de voertuigleeftijden in de jaren 1978 tot en met 1981 niet veel van elkaar afwijken. De verdelingen in 1982 wijken daarvan af, maar dit kan veroorzaakt zijn door de sterke daling van het aantal personenauto's in dat jaar op autowegen. Op overige wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, raken oudere auto's meer bij ongevallen betrokken.

3.3. Geslacht bestuurder

In Tabel 4 is het aandeel mannelijke en vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop naar leeftijd van het voertuig weergegeven. Bij een vergelijking naar geslacht moet hier rekening worden gehouden met het geringe aantal vrouwelijke bestuurders in verhouding tot mannelijke bestuurders. Wel komt duidelijk naar

voren dat het aantal vrouwelijke bestuurders dat in een jaar betrokken raakt bij ongevallen met dodelijke afloop in vergelijking met mannelijke bestuurders tussen 1978 en 1982 is toegenomen. In 1978 was de verhouding 1:7, in 1982 is dit 1:5.

In 1978 vertoont het aandeel mannelijke bestuurders in bij ongevallen betrokken personenauto's van drie jaar en ouder een minder snelle afname dan dat van de groep mannelijke bestuurders in "jongere" auto's (zie Grafiek 11). In 1982 is dit beeld omgekeerd, met dit verschil dat het aandeel mannelijke bestuurders in bij ongevallen betrokken personenauto's van drie jaar en ouder is toegenomen met 15%. Met andere woorden, zowel in 1978 als in 1982 ligt de trendbreuk rond de groep van drie jaar en oudere auto's, maar de ontwikkelingen er voor en er na met betrekking tot de procentuele aandelen zijn verschillend.

De procentuele aandelen van bij ongevallen betrokken personenauto's met vrouwelijke bestuurders, onderverdeeld naar leeftijd van het voertuig, zijn voor de jaren 1978 tot en met 1980 ongeveer gelijk aan elkaar (zie Grafiek 12). Het aandeel "nieuwe" auto's neemt in 1980 met ongeveer 5% af, in 1981 verdwijnt deze afname om in 1982 weer te voorschijn te komen. Vanaf het aandeel van twee jaar en oudere auto's zijn in 1982 de aandelen per leeftijdsjaar met ongeveer 10% toegenomen ten opzichte van 1978. Zowel voor mannelijke als voor vrouwelijke bestuurders geldt dat ze in de periode tussen 1978 en 1982 in gemiddeld oudere auto's betrokken raken bij ongevallen met dodelijke afloop. Voor vrouwelijke bestuurders zet dit proces vooral in na 1980. De toename van ongeveer 10% bij alle leeftijden van bij ongevallen betrokken voertuigen met vrouwelijke bestuurders na 1980 kan samenhangen met het feit dat voor deze groep bestuurders de auto vaak een tweede auto in het gezin betreft en de kans groot is dat deze eerder tweedehands zal zijn in een tijd van economische recessie.

3.4. Leeftijd bestuurder naar geslacht

Daar het absolute aantal vrouwelijke autobestuurders per jaar vrij gering is, zijn van de cumulatieve percentageverdelingen geen grafische voorstellingen gegeven (zie Tabel 5B t/m 9B).

Op pragmatische gronden is gekozen voor leeftijdsklassen van 10 jaar. Dit houdt overigens in dat in de klasse 10 tot 20-jarige bestuurders alleen

de 18- en 19-jarigen voorkomen. Het absolute aantal van de groep mannelijke bestuurders van deze leeftijd is in 1978 tot en met 1982 ongeveer even groot als het absolute aantal mannelijke bestuurders in de leeftijdsklasse 60 tot 70 jaar (zie Tabel 5A t/m 9A). Mannelijke bestuurders tussen de 20 en 40 jaar vormen het grootste aandeel (ca. 61%).

Uit deze laatstgenoemde serie tabellen zijn de Grafieken 13 t/m 22 geconstrueerd.

De Grafieken 13 t/m 17 laten zien hoe het aandeel van de diverse leeftijdsklassen mannelijke bestuurders procentueel verdeeld is naar leeftijd van het voertuig. Hierbij valt op dat het procentuele aandeel van 18- en 19-jarigen bestuurders voor alle leeftijden van voertuigen ongeveer gelijk is aan het procentuele aandeel van de leeftijdsklasse bestuurders van 70 tot 80 jaar. Het aandeel van de groep bestuurders van 30 tot 60 jaar neemt sterk af naarmate het voertuig ouder is.

Anders gezegd, jonge mannelijke bestuurders tot 30 jaar rijden meer in oudere auto's dan de groep bestuurders tussen de 30 en 60 jaar. Bij de "oudere" bestuurders (boven de 60 jaar) is sprake van ongeveer hetzelfde beeld als dat bij de jongeren.

In de Grafieken 18 t/m 22 wordt voor iedere leeftijdsklasse een beeld gegeven hoe de ontwikkeling van het aandeel mannelijke bestuurders van oudere voertuigen betrokken bij een ongeval in de loop van de vijf jaar toeneemt.

Bij de groep 18 en 19-jarige bestuurders (Grafiek 18) blijkt in 1982 82,5% van de bij ongevallen betrokken auto's ongeveer twee jaar ouder zijn dan in 1978 (resp. twee jaar en ouder t.o.v. vier jaar en ouder). Bij de 75-percentielwaarde is de verschuiving van drie jaar en ouder naar vijf jaar en ouder auto's waar te nemen. De trendbreuk voor deze groep ligt in 1982 dan ook bij vijf jaar en ouder auto's (= het punt waar het aandeel van oudere voertuigen gaat afnemen).

Bij de groep bestuurders van 20 tot 30 jaar (Grafiek 19) is in 1982 80% van de auto's drie jaar en ouder, terwijl dit in 1978 twee jaar en ouder was. De 75-percentielwaarde verschuift van ongeveer twee jaar en ouder auto's in 1978 naar ongeveer vier jaar en ouder auto's in 1982. In vergelijking met de vorige groep mannelijke bestuurders mag men stellen dat bij deze groep ook een verschuiving optreedt naar twee jaar ouder

auto's, maar dat deze verschuiving betrekking heeft op auto's die één jaar jonger zijn.

Bij de groep bestuurders van 30 tot 40 jaar (Grafiek 20) is een verschuiving naar oudere auto's dan in 1978 minder duidelijk. Deze bestuurders zijn voor een groot deel in meer "jongere" auto's bij een ongeval betrokken dan de voorgaande groepen. De verschuiving treedt hier pas naar voren bij de 65-percentielwaarde, waarbij dit percentage ongevallen in 1978 plaats vindt met twee jaar en oudere auto's en dat dit in 1982 verschuift naar drie jaar en oudere auto's.

Bij de bestuurdersgroep 40 tot 50 jaar (Grafiek 21) blijkt dat er bij ongevallen in 1980 zelfs een negatieve verschuiving optreedt ten opzichte van 1978, nl. naar ongeveer een half jaar jongere auto's. In 1982 zijn de procentuele aandelen van één en twee jaar en oudere auto's gelijk aan de verdelingen in 1978, alleen bij drie jaar en oudere auto's ontstaat er een verschuiving naar een half jaar ouder. Verder vertonen de beide verdelingen (1978 en 1982) weinig verschillen.

Bij de groep 50 tot 60-jarige bestuurders (Grafiek 22) lopen de verdelingen van 1978 en 1980 nagenoeg gelijk met elkaar. Ook de trendbreuken voor beide verdelingen liggen bij de drie jaar en oudere auto's. In 1979 zijn er twee trendbreuken waar te nemen, nl. bij twee jaar en oudere en bij vier jaar en oudere auto's. In 1981 is dit het geval bij respectievelijk drie en vier jaar en oudere auto's. Ook hier treedt er bij de 65-percentielwaarde in 1982 een verschuiving op naar auto's die één jaar ouder zijn.

Samengevat blijkt uit het voorgaande dat er samenhang is waar te nemen tussen de variabelen leeftijd en geslacht bestuurder en het verouderende personenautopark dat bij ongevallen betrokken raakt. Vooral de groep "jongeren" bepalen deze tendens, nl.: mannelijke bestuurders tot 30 jaar rijden in beduidend "oudere" auto's dan de leeftijdsgroepen boven de 30 jaar.

Ook de veronderstelde samenhang met de variabele "beroep" (zie Inleiding) is uit het bovenstaande aannemelijk te maken. Vooral mannelijke automobilisten in de leeftijd van 30 tot 60 jaar zullen gebruik maken van een auto van de zaak. Juist bij deze groep weggebruikers treedt nagenoeg geen veroudering op van het personenautopark betrokken bij ongevallen met doodelijke afloop.

4. VERGELIJKING MET HET TOTALE ADMINISTRATIEVE PERSONENAUTOPARK

Om een antwoord te kunnen geven op de vraag of het verouderingsproces zoals dit in het voorgaande naar voren is gekomen, overeenstemt met het veronderstelde verouderingsproces in het totale administratieve personenautopark, wordt in dit hoofdstuk een vergelijking gemaakt tussen de verdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop en het administratieve personenautopark onderverdeeld naar de leeftijd van de voertuigen.

Het administratieve personenautopark wordt door het CBS aan de hand van de afgegeven kentekens Deel III vastgesteld. De peildatum hiervoor is 1 augustus, de gegevens worden gepubliceerd rond oktober van dat jaar. Om nu een vergelijking te kunnen maken met personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop (peildatum 1 januari) is als volgt gehandeld. Uit bijvoorbeeld de publikatie "Statistiek van de motorvoertuigen 1981" geldt het totale aantal personenauto's met bouwjaar 1980 als de beste schatting van het totale aantal personenauto's van 0 jaar oud in het jaar van ongeval 1980.

In Tabel 10 zijn zowel de procentuele aandelen per levensjaar van de personenauto's als hun cumulatief procentuele aandeel weergegeven. Vervolgens is in Tabel 11 een cumulatief procentuele vergelijking gemaakt tussen het totale personenautopark en personenauto's die bij ongevallen met dodelijke afloop waren betrokken. In Grafiek 23 t/m 26 is dit nog eens grafisch weergegeven.

Zowel in het personenautopark als bij personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop treedt er een verschuiving op. Merkwaardig hierbij is echter dat de cumulatieve verdeling van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop van een bepaald jaar (bijvoorbeeld 1979) veel overeenkomst vertoont met de cumulatieve verdeling van het totale administratieve personenautopark van het daaropvolgende jaar (hier bijvoorbeeld 1980).

5. VERGELIJKING MET HET RIJDEND PERSONENAUTOPARK

Uit Tabel 12 blijkt dat met "jonge" personenauto's beduidend meer gereden wordt dan met personenauto's van meer oudere leeftijd.

Op grond hiervan zou men mogen verwachten dat de ongevalsbetrokkenheid van jongere personenauto's dan ook groter is dan die van oudere.

Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt echter het omgekeerde, namelijk dat als de aantallen afgelegde voertuigkilometers worden verrekend de ongevalsbetrokkenheid bij ongevallen met dodelijke afloop groter is naarmate de personenauto's ouder zijn (zie Tabel 14 en Grafiek 27).

Om de geconstateerde discrepantie tussen de verwachte en werkelijke ongevalsbetrokkenheid te verduidelijken is gebruik gemaakt van op twee manieren berekende ongevallenquotiënten van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop, nl: het ongevallenquotiënt op basis van de aanwezige aantallen personenauto's (het administratieve park) en dat op grond van de afgelegde voertuigkilometers (het rijdend park). Dit laatste is mogelijk dankzij een nieuwe door het CBS jaarlijks gehouden enquête onder personenautobezitters (zie ook Harris, 1982). Hierbij wordt tevens een grotere betrouwbaarheid van het materiaal bereikt dan met een vroegere methode (CBS, 1984). Op grond van deze resultaten zijn in dit rapport de volgens de "oude" methode berekende gemiddelde jaarkilometrages verhoogd met 5,9% (zie Tabel 12).

Tabel 15 bevat de basisgegevens (= kolom A, B en C) voor de twee verschillende berekeningen van de gemiddelde ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982, alsmede de uitkomsten op basis van het administratieve (= kolom D) en het rijdend personenautopark (= kolom E).

Beide ongevallenquotiënten zijn ook grafisch uitgezet (zie Grafiek 28). Uit deze grafiek komt duidelijk naar voren dat, volgens de uitkomsten op basis van het administratieve personenautopark, een groter aandeel "jonge" personenauto's bij ongevallen met dodelijke afloop betrokken zou moeten raken dan er op basis van het rijdend personenautopark werkelijk betrokken raakt.

De grotere betrokkenheid van "oudere" personenauto's bij ongevallen met dodelijke afloop moet overigens met voorzichtigheid worden geïnterpre-

teerd. In par. 3.4 is bijvoorbeeld aangetoond dat jonge mannelijke bestuurders verhoudingsgewijze in oudere auto's rijden en juist deze categorie heeft een hoger ongevalsrisico (Harris, 1982).

6. CONCLUSIE

Uit de voorgaande hoofdstukken is het volgende beeld ten aanzien van het verouderingsproces van personenauto's, betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop, naar voren gekomen.

1. In de loop van de vijf onderzochte jaren blijkt 75% van de personenauto's gemiddeld één jaar ouder te zijn dan in 1978.
2. Kijkt men naar de plaats van het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom dan lijkt het verouderingsproces zich bij ongevallen buiten de bebouwde kom later in de tijd te voltrekken dan binnen de bebouwde kom, doch de verschillen zijn niet groot.
3. Als men naast de plaats van het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom ook de variabele "type weg" in ogenschouw neemt, komt bij de categorie autosnelwegen naar voren dat het verouderingsproces van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop vooral na 1981 pas zichtbaar wordt. Bij autowegen is daarentegen een grillig beeld te zien, waaruit men geen conclusies kan trekken. Het beeld op overige wegen buiten de bebouwde kom vertoont overeenstemming met dat op autosnelwegen, met dit verschil dat hier pas na het vijfde en zesde leeftijdjaar van de auto de verschillen tussen 1982 en voorgaande jaren afneemt. Op autosnelwegen was dit tot 1981 het derde jaar, na 1981 is dit het vierde jaar.
4. In 1982 komen de procentuele verdelingen van mannelijke en vrouwelijke bestuurders, verdeeld over de voertuigleeftijden, redelijk met elkaar overeen en laten een verschuiving naar één jaar oudere auto's zien ten opzichte van 1978. De ontwikkeling van deze verschuiving loopt bij vrouwelijke bestuurders anders (in de loop van de vijf jaar) dan bij mannelijke bestuurders.
5. Alleen als gekeken wordt naar geslacht en leeftijd van de bestuurder dan blijken mannelijke bestuurders tot 30 jaar onevenredig veel in oudere auto's te rijden welke betrokken raken bij ongevallen met dodelijke afloop. De groep mannelijke bestuurders in de leeftijdsklasse van 40 en 50 jaar blijkt in de loop van de vijf jaar niet in verhoudingsgewijze oudere auto's bij ongevallen te zijn betrokken, wat doet vermoeden dat hier sprake is van een samenhang tussen beroep en het onderzochte fenomeen. Het aantal vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop is te gering om een uitspraak te doen in hoeverre de onderverdeling naar leeftijdsklassen samenhangt met de tendens

om met oudere auto's bij ongevallen te zijn betrokken. Wel neemt dit aantal in de loop der jaren toe.

De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd dat een samenhang is aangetoond tussen leeftijd, geslacht en beroep van de bestuurder van personenauto's en een verouderend personenautopark betrokken bij verkeersongevallen met dodelijke afloop.

6. Op grond van de gegevens betreffende het administratieve personenautopark zou de ongevalsbetrokkenheid ongeveer gelijk verdeeld moeten zijn over alle voertuigleeftijden (met uitzondering van personenauto's jonger dan 1 jaar). De ongevalsbetrokkenheid op grond van de aantallen afgelegde voertuigkilometers (rijdend park) blijkt groter te zijn naarmate de personenauto's ouder zijn. Bij het trekken van conclusies moet men echter rekening houden met het gegeven dat vooral jonge mannelijke bestuurders in "oudere" auto's rijden én dat hun ongevalsrisico hoger ligt dan dat van oudere mannelijke bestuurders die verhoudingsgewijze in jongere personenauto's rijden.

Bij het interpreteren van deze uitkomsten moet verder nog met het volgende rekening worden gehouden:

1. Het aantal personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop is in de loop der jaren verminderd met ongeveer 30%.
2. Er is geen onderzoek verricht naar de uitval van voertuigen waarvan geen kenteken bekend was of waarvan op grond van het kenteken geen bouwjaar kon worden geschat.
3. Uit een publikatie in RAI-actueel d.d. 22 december 1982 (zie Bijlage) blijkt dat er medio 1980 een breuk te zien is in zowel het verloop van de gemiddelde leeftijd als in de gemiddelde levensduur van personenauto's. Was de gemiddelde levensduur in de jaren zeventig nog 9 jaar, in de jaren tachtig wordt dit op 10 jaar gerekend.

Dit is niet alleen in ons land geconstateerd maar ook in Amerika, alsmede in Zweden. Dit kan betekenen dat de hier gevonden verschuiving naar één jaar oudere auto's voor een deel daardoor kan worden verklaard.

LITERATUUR

- CBS (1984). Het bezit en gebruik van personenauto's 1983. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1984.

- Harris, S. (1982). Verkeersrisico's in Nederland 1978-1980; Een vergelijkend onderzoek naar de aantallen doden gerelateerd aan de in het verkeer afgelegde afstanden in de jaren 1978, 1979 en 1980. R-82-45. SWOV, Leidschendam, 1982.

- Lindeijer, J.E. (1983). Proefkoppeling van het kentekenbestand aan het ongevallenbestand. Rapport over de opzet en resultaten van een proefkoppeling van voertuiggegevens aan ongevallengegevens. R-83-47. SWOV, Leidschendam, 1983.

- Maas, M.W. (1982). De politieregistratie van verkeersgewonden in ziekenhuizen; Een onderzoek naar de compleetheid, representativiteit en betrouwbaarheid van de registratie van in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden. R-82-34. SWOV, Leidschendam, 1982.

TABELLEN 1 T/M 15

Tabel 1. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom en leeftijd van het voertuig.

Tabel 2. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval autosnelweg of autoweg en leeftijd van het voertuig.

Tabel 3. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval op overige wegen (excl. autosnelweg of autoweg) binnen of buiten de bebouwde kom en leeftijd van het voertuig.

Tabel 4. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke en vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Tabel 5A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1978 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 5B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1978 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 6A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 6B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 7A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1980 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 7B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1980 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 8A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1981 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 8B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1981 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 9A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 9B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

Tabel 10. Percentageverdeling en cumulatieve percentageverdeling van het aandeel in het totale personenautopark in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Tabel 11. Cumulatieve percentageverdelingen van het aandeel in het totale personenautopark en het aandeel betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Tabel 12. Gemiddeld herwogen jaarkilometrage van personenauto's in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig (Bron: CBS: Het bezit en gebruik van personenauto's 1979 t/m 1982).

Tabel 13. Aantallen van het administratieve personenautopark (op basis van uitgifte Deel III) en personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Tabel 14. Ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer naar leeftijd van het voertuig (volgens bouwjaar).

Tabel 15. Basisgegevens en berekeningswijze (gemiddelde) ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Tabel 1. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom en leeftijd van het voertuig.

	BINNEN BEB. KOM					BUITEN BEB. KOM				
	1978	1979	1980	1981	1982	1978	1979	1980	1981	1982
Bouwjaar = ongevalsjaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 jaar en ouder	91.7	90.3	92.6	94.4	93.2	89.5	91.2	94.4	93.4	93.3
2 jaar en ouder	76.5	76.8	78.7	85.1	83.2	74.2	76.7	78.8	83.6	83.0
3 jaar en ouder	61.7	63.0	65.8	72.1	73.8	60.2	60.4	66.3	70.0	75.3
4 jaar en ouder	51.5	50.9	54.5	59.8	62.6	48.3	47.8	53.4	57.9	62.9
5 jaar en ouder	41.8	41.8	41.4	48.5	49.4	40.0	36.1	40.9	46.5	50.2
6 jaar en ouder	31.0	32.5	31.6	35.8	35.8	30.0	26.2	29.3	34.0	38.6
7 jaar en ouder	20.0	23.6	22.6	24.4	26.4	19.6	17.7	21.4	22.5	25.7
8 jaar en ouder	12.2	12.8	15.9	17.4	18.2	12.1	11.0	13.1	16.1	17.7
9 jaar en ouder	6.2	7.6	9.8	9.5	10.6	5.8	5.9	7.0	8.5	10.9
10 jaar en ouder	0,3	3.7	4.1	5.2	5.4	0,3	2.4	3.5	4.9	5.1
Totaal.	N= 629	N= 538	N= 611	N= 517	N= 500	N= 1368	N= 1077	N= 1093	N= 954	N= 936

Tabel 2. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval autosnelweg of autoweg en leeftijd van het voertuig.

	AUTOSNELWEGEN					AUTOWEGEN				
	1978	1979	1980	1981	1982	1978	1979	1980	1981	1982
het zelfde jaar.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 jaar en ouder	85.5	84.4	92.3	90.5	94.6	86.0	91.2	91.6	92.2	96.1
2 jaar en ouder	66.9	71.2	72.3	79.3	80.4	70.9	74.9	76.4	79.1	80.3
3 jaar en ouder	50.0	53.4	58.5	63.8	69.6	58.1	58.7	61.1	64.3	71.1
4 jaar en ouder	40.3	43.4	48.5	48.3	56.3	47.1	47.7	46.7	47.8	53.9
5 jaar en ouder	33.9	32.4	38.5	37.1	40.2	36.0	32.2	33.5	33.9	44.7
6 jaar en ouder	25.8	23.4	31.5	28.5	29.5	27.3	23.0	20.4	25.2	31.6
7 jaar en ouder	16.1	15.4	23.1	16.4	18.8	18.0	15.5	15.6	14.7	27.6
8 jaar en ouder	9.7	11.4	13.8	12.9	10.7	11.6	7.8	9.6	12.1	19.7
9 jaar en ouder	5.6	7.4	6.2	6.9	6.3	7.6	4.3	5.4	10.4	10.5
10 jaar en ouder.	0.8	2.0	2.3	4.3	2.7	-	2.5	0.6	6.1	5.3
Totaal.	N=124	N=129	N=130	N=116	N=112	N=172	N=283	N=167	N=115	N=76

Tabel 3. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 verdeeld naar plaats ongeval op overige wegen (excl. autosnelweg of autoweg) binnen of buiten de bebouwde kom en leeftijd van het voertuig.

	BINNEN BEBOUWDE KOM					BUITEN BEBOUWDE KOM				
	1978	1979	1980	1981	1982	1978	1979	1980	1981	1982
het zelfde jaar.	100.0	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 jaar en onder	91.7	91.0	92.9	94.2	93.1	90.6	91.9	95.1	94.2	92.9
2 jaar en onder	76.6	77.7	78.8	85.2	82.9	75.5	77.7	80.4	85.0	83.9
3 jaar en onder	61.8	64.3	65.8	72.4	73.6	61.7	61.6	68.6	71.8	76.7
4 jaar en onder	51.5	51.8	55.1	60.2	62.2	49.4	48.2	55.2	60.7	65.1
5 jaar en onder	41.7	42.4	41.9	49.2	49.2	41.4	38.3	42.4	49.6	52.4
6 jaar en onder	30.8	33.3	32.2	36.4	35.8	31.1	27.8	30.4	35.8	40.6
7 jaar en onder	20.0	24.5	22.9	24.8	26.2	20.3	18.7	22.1	24.5	26.7
8 jaar en onder	12.1	13.7	16.0	17.6	18.5	12.5	11.6	13.7	17.2	18.4
9 jaar en onder	6.3	8.0	9.7	9.4	10.8	5.5	6.1	7.6	8.5	11.5
10 jaar en onder.	0.3	3.8	4.2	5.2	5.5	0.3	2.4	4.2	4.9	5.4
Totaal.	N= 621	N= 498	N= 594	N= 500	N= 492	N= 1080	N= 705	N= 813	N= 740	N= 756

Tabel 4. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke en vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

	MANNELYKE BESTUURDEKS					VROUWELYKE BESTUURDEKS				
	1978	1979	1980	1981	1982	1978	1979	1980	1981	1982
het zelfde jaar.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 jaar en ouder	90.1	91.0	93.4	94.0	93.0	91.2	90.3	96.1	91.9	95.2
2 jaar en ouder	75.1	77.5	78.6	84.8	82.7	73.6	71.9	79.3	79.0	86.0
3 jaar en ouder	60.2	61.8	66.6	71.2	74.9	63.6	58.1	64.1	66.7	76.0
4 jaar en ouder	49.3	49.4	54.8	58.7	62.8	48.4	45.6	48.8	56.5	64.6
5 jaar en ouder	41.0	38.8	41.9	47.5	50.0	37.2	33.6	36.7	45.7	51.1
6 jaar en ouder	31.0	28.9	31.1	34.8	38.0	25.2	24.4	25.0	33.3	36.7
7 jaar en ouder	20.5	20.2	22.7	23.5	25.9	14.4	16.1	16.8	21.5	26.6
8 jaar en ouder	12.5	12.6	14.6	17.0	17.7	9.2	4.6	11.3	14.5	19.2
9 jaar en ouder	6.2	6.9	8.3	9.0	10.9	4.0	3.2	6.3	8.6	10.5
10 jaar en ouder.	0.3	3.1	3.8	5.1	5.1	-	0.9	3.1	4.8	6.1
Totaal.	N=1740	N=1386	N=1439	N=1270	N=1195	N=250	N=217	N=256	N=186	N=229

Tabel 5A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1978 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	N=2
1 jaar en ouder	94.1	92.0	87.2	90.8	86.0	87.4	94.6	-	-
2 jaar en ouder	83.2	78.7	67.3	75.4	73.0	69.9	83.9	100.0	-
3 jaar en ouder	77.2	67.0	48.7	57.9	54.0	51.5	69.6	83.3	N=1
4 jaar en ouder	66.3	57.0	39.3	44.6	40.2	42.7	55.4	66.7	-
5 jaar en ouder	57.4	48.6	32.2	35.0	32.2	39.1	50.0	66.7	-
6 jaar en ouder	43.6	36.7	24.9	25.4	22.4	23.3	44.6	66.7	-
7 jaar en ouder	31.7	24.6	15.7	16.7	13.2	14.6	28.6	66.7	-
8 jaar en ouder	22.8	14.4	10.2	7.9	7.5	9.7	23.2	66.7	-
9 jaar en ouder	12.9	7.4	5.0	3.8	1.7	3.9	12.5	50.0	-
10 jaar en ouder	0.9	-	0.8	0.4	-	-	-	16.7	-
Totaal.	N= 101	N= 675	N= 382	N= 240	N= 174	N= 103	N= 56	N= 6	N= 3

Tabel 6A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1 jaar en ouder	98.7	93.8	87.2	86.6	91.0	89.8	87.5	92.9	
2 jaar en ouder	89.9	85.5	65.6	76.2	66.4	78.4	72.5	85.7	
3 jaar en ouder	78.5	72.1	48.1	51.7	52.5	61.4	67.5	64.3	
4 jaar en ouder	75.9	60.6	36.3	39.0	35.2	42.0	55.0	35.7	
5 jaar en ouder	64.6	48.3	28.8	30.8	26.2	26.1	42.5	.	
6 jaar en ouder	54.4	35.9	20.9	23.3	18.0	14.8	35.0	28.6	
7 jaar en ouder	38.0	25.0	13.4	16.9	13.9	11.4	27.5	.	
8 jaar en ouder	27.8	15.6	7.5	12.2	5.7	5.7	20.0	14.3	
9 jaar en ouder	11.4	8.5	5.3	5.2	3.3	4.5	12.5	.	
10 jaar en ouder	6.3	4.2	1.6	2.3	0.8	2.3	5.0	7.1	
Totaal.	N= 79	N= 551	N= 320	N= 172	N= 122	N= 88	N= 40	N= 14	-

Tabel 6B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	
1 jaar en ouder	100.0	91.1	91.4	85.7	95.0	75.2	-	100.0	
2 jaar en ouder	90.0	75.9	77.6	57.1	55.0	62.7	100.0	.	
3 jaar en ouder	80.0	62.0	62.1	46.4	45.0	43.9	.	.	
4 jaar en ouder	70.0	49.4	48.3	35.7	35.0	25.1	50.0	.	
5 jaar en ouder	50.0	38.0	31.0	32.1	30.0	.	-	.	
6 jaar en ouder	20.0	30.4	20.7	17.9	25.0	12.6	-	75.0	
7 jaar en ouder	-	20.3	17.2	14.3	15.0	6.3	-	.	
8 jaar en ouder	-	6.3	3.4	7.1	-	-	-	.	
9 jaar en ouder	-	5.1	1.7	3.6	-	-	-	25.0	
10 jaar en ouder	-	2.5	-	-	-	-	-	-	
Totaal.	N=10	N= 79	N= 58	N= 28	N= 20	N= 16	N= 2	N= 4	

Tabel 7A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1980 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	
1 jaar en ouder	99.0	95.2	88.7	90.0	96.6	94.4	93.6	-	
2 jaar en ouder	94.1	86.2	70.0	65.0	72.4	80.9	80.9	100.0	
3 jaar en ouder	89.1	75.1	59.0	50.0	53.8	65.2	76.6	80.0	N=1
4 jaar en ouder	81.2	65.2	43.7	36.1	44.8	50.6	66.0	60.0	
5 jaar en ouder	66.3	52.1	30.3	25.0	35.9	33.7	51.1	.	
6 jaar en ouder	54.5	38.5	20.8	17.2	26.9	24.7	42.6	40.0	
7 jaar en ouder	40.6	28.5	14.4	11.7	19.3	20.2	31.9	.	
8 jaar en ouder	22.8	19.2	9.5	6.1	12.4	12.4	21.3	.	N=1
9 jaar en ouder	11.9	11.1	4.3	4.4	6.2	7.9	19.1	.	
10 jaar en ouder	5.0	5.2	1.2	1.7	2.8	5.6	10.6	20.0	
Totaal.	N= 101	N= 543	N= 327	N= 180	N= 145	N= 89	N= 47	N= 5	

Tabel 7B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1980 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend.
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	
1 jaar en ouder	.	98.9	94.9	96.6	93.5	95.8	85.7	-	
2 jaar en ouder	90.9	85.1	83.1	79.3	67.7	58.3	.	-	
3 jaar en ouder	.	73.4	61.0	65.5	61.3	41.7	.	N=1	
4 jaar en ouder	45.5	55.3	50.8	48.3	38.7	29.2	71.4	-	
5 jaar en ouder	36.4	43.6	33.9	37.9	32.3	16.7	.	-	
6 jaar en ouder	.	28.7	23.7	24.1	22.6	8.3	57.1	-	
7 jaar en ouder	27.3	19.1	15.3	.	16.1	4.2	28.6	-	
8 jaar en ouder	9.1	13.8	10.2	17.2	12.9	-	-	-	
9 jaar en ouder	-	6.4	6.8	13.8	6.5	-	-	-	
10 jaar en ouder	-	4.3	5.1	3.4	-	-	-	-	
Totaal.	N=11	N=94	N=59	N=29	N=31	N=24	N=7	N=1	

Tabel 8A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1981 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend.
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	
1 jaar en ouder	.	94.2	92.4	93.5	92.0	96.7	100.0	-	
2 jaar en ouder	.	89.2	80.0	82.9	76.0	77.1	86.4	100.0	
3 jaar en ouder	97.0	77.8	62.9	65.3	57.6	59.0	79.5	.	
4 jaar en ouder	92.1	66.8	47.3	47.6	48.8	44.3	68.2	83.3	
5 jaar en ouder	76.2	57.2	38.1	32.9	36.0	31.1	56.8	.	
6 jaar en ouder	63.4	40.4	26.0	25.3	26.4	18.0	52.3	66.7	N=1
7 jaar en ouder	49.5	27.4	16.2	17.6	16.0	9.8	34.1	50.0	
8 jaar en ouder	33.7	20.0	12.4	12.9	10.4	6.6	27.3	33.3	N=1
9 jaar en ouder	19.8	9.6	7.0	7.6	4.0	3.3	18.2	.	
10 jaar en ouder	11.9	5.2	3.8	5.3	3.2	1.6	6.8	16.7	
Totaal.	N=101	N=446	N=315	N=170	N=125	N=61	N=44	N=6	N=2

Tabel 8B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1981 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	
1 jaar en ouder	94.1	93.0	91.9	88.5	89.5	84.6	100.0	-	
2 jaar en ouder	88.2	76.6	75.7	84.6	78.9	76.9	71.4	-	
3 jaar en ouder	76.5	71.9	62.2	61.5	63.2	53.8	.	-	
4 jaar en ouder	70.6	67.2	40.5	46.2	57.9	33.3	.	-	
5 jaar en ouder	.	56.3	32.4	34.6	42.1	.	.	-	
6 jaar en ouder	52.9	37.5	18.9	23.1	26.3	26.7	57.1	100.0	
7 jaar en ouder	47.1	23.4	13.5	15.4	15.8	20.0	14.3	33.3	
8 jaar en ouder	41.2	17.2	10.8	11.5	-	15.4	-	-	
9 jaar en ouder	23.5	9.4	8.1	.	-	.	-	-	
10 jaar en ouder	5.9	6.3	2.7	7.7	-	7.7	-	-	
Totaal.	N=17	N=64	N=37	N=26	N=19	N=13	N=7	N=3	

Tabel 9A. Cumulatieve percentageverdeling van mannelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	
1 jaar en ouder	97.7	94.9	89.2	90.2	91.2	95.7	92.5	-	
2 jaar en ouder	93.2	86.4	73.5	76.7	80.7	89.4	85.0	100.0	
3 jaar en ouder	80.6	81.5	64.5	67.7	67.5	78.7	72.5	80.9	
4 jaar en ouder	83.0	73.1	49.3	48.9	52.6	61.7	67.5	77.8	
5 jaar en ouder	77.3	60.4	36.2	36.8	36.8	47.9	50.0	.	
6 jaar en ouder	62.5	44.5	27.2	27.8	20.1	36.2	42.5	66.7	
7 jaar en ouder	43.2	31.6	18.7	16.5	18.4	19.1	35.0	55.6	
8 jaar en ouder	33.0	20.9	14.2	9.0	13.2	13.8	17.5	.	
9 jaar en ouder	18.2	13.1	8.6	6.8	6.1	8.5	.	33.3	
10 jaar en ouder	12.5	6.0	2.2	2.3	1.8	5.3	12.5	22.2	
Totaal.	N= 80	N= 445	N= 268	N= 133	N= 114	N= 94	N= 40	N= 9	

Tabel 9B. Cumulatieve percentageverdeling van vrouwelijke bestuurders van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 verdeeld naar leeftijd bestuurder en leeftijd van het voertuig.

	10 + 19 jaar	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 jaar en ouder	onbekend
hetzelfde jaar	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-		
1 jaar en ouder	-	93.7	97.9	97.6	80.0	95.5	-		
2 jaar en ouder	-	87.3	79.2	92.7	80.0	81.8	100.0		
3 jaar en ouder	-	81.0	70.8	78.0	64.0	72.7	.		
4 jaar en ouder	100.0	70.9	60.4	65.9	52.0	50.0	66.7		
5 jaar en ouder	62.5	58.2	41.7	58.5	44.0	36.4	50.0		
6 jaar en ouder	.	45.6	.	31.7	40.0	27.3	.		
7 jaar en ouder	37.5	30.4	29.2	19.5	28.0	13.6	.		
8 jaar en ouder	25.0	19.0	25.0	14.6	20.0	.	33.3		
9 jaar en ouder	-	8.9	16.7	9.8	8.0	9.1	16.7		
10 jaar en ouder	-	3.8	14.6	7.3	-	4.5	-		
Totaal.	N= 8	N= 79	N= 48	N= 41	N= 25	N= 22	N= 6	-	

Tabel 10. Percentageverdeling en cumulatieve percentageverdelingen van het aandeel in het totale personenautopark in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

	1979		1980		1981		1982	
	%	Cum. %	%	Cum. %	%	Cum. %	%	Cum. %
hetzelfde jaar	13.3	100.0	10.4	100.0	9.0	100.0	9.1	100.0
1 jaar en ouder	14.1	86.4	13.1	89.6	10.5	92.0	8.8	90.9
2 jaar en ouder	13.8	72.3	13.8	76.5	13.1	81.5	10.3	82.1
3 jaar en ouder	12.4	58.5	13.4	62.7	13.7	68.4	12.7	71.8
4 jaar en ouder	11.5	46.1	11.8	49.3	13.2	54.7	13.2	59.1
5 jaar en ouder	9.4	34.6	10.8	37.5	11.4	41.5	12.6	45.9
6 jaar en ouder	7.9	25.2	8.2	26.7	9.9	30.1	10.4	33.3
7 jaar en ouder	6.9	17.3	6.9	18.5	6.9	20.2	8.4	22.9
8 jaar en ouder	4.6	10.4	5.0	11.6	5.3	13.3	5.3	14.5
9 jaar en ouder	2.9	5.8	3.0	6.6	3.5	8.0	3.7	9.2
10 jaar en ouder	2.9	2.9	3.6	3.6	4.5	4.5	5.5	5.5
TOTAAL	N = 4.197.458		N = 4.313.142		N = 4.351.127		N = 4.406.343	

Tabel 11. Cumulatieve percentageverdelingen van het aandeel in het totale personenautopark en het aandeel betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

	1979		1980		1981		1982	
	PARK	DOD. ONG.	PARK	DOD. ONG.	PARK	DOD. ONG.	PARK	DOD. ONG.
het zelfde jaar	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 jaar en ouder	86.4	90.9	89.6	93.6	92.0	93.8	90.9	93.3
2 jaar en ouder	72.3	76.7	76.5	78.6	81.5	84.2	82.1	83.1
3 jaar en ouder	58.5	61.2	62.7	66.0	68.4	70.8	71.8	74.8
4 jaar en ouder	46.1	48.8	49.3	53.7	54.7	58.6	59.1	62.8
5 jaar en ouder	34.6	38.0	37.5	41.0	41.5	47.2	45.9	49.9
6 jaar en ouder	25.2	28.3	26.7	30.0	30.1	34.6	33.3	37.6
7 jaar en ouder	17.3	19.7	18.5	21.7	20.2	23.1	22.9	26.0
8 jaar en ouder	10.4	11.6	11.6	14.0	13.3	16.5	14.5	17.9
9 jaar en ouder	5.8	6.5	6.6	8.0	8.0	8.8	9.2	10.8
10 jaaren ouder	2.9	2.8	3.6	3.7	4.5	5.0	5.5	5.2

Tabel 12. Gemiddeld herwogen jaarkilometrage van personenauto's in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig (Bron: CBS: Het bezit en gebruik van personenauto's 1979 t/m 1982).

	1979	1980	1981	1982.
0	22.345	23.192	22.451	19.900
1	19.909	21.074	20.333	20.000
2	17.685	18.215	18.109	19.220
3	15.356	15.567	15.567	16.990
4	13.661	13.661	13.661	15.270
5	12.496	12.708	11.967	13.820
6	11.543	11.649	11.014	13.340
7	10.696	10.802	10.378	11.950
*) 8	9.849	9.425	8.896	11.910
*) 9	9.849	9.425	8.896	9.590 ^{**)}
*) 10 jaar of ouder.	9.849	9.425	8.896	9.590
jaargem. ^{***)} 0 t/m 9 jaar	14.339	14.572	14.127	15.207

*) Voor voertuigen van 8 jaar en ouder wordt in de jaren 1979 t/m 1981 in de CBS-publikaties hetzelfde gemiddelde jaarkilometrage opgegeven.

**) In 1982 wordt voor voertuigen van 9 jaar en ouder hetzelfde gemiddelde jaarkilometrage opgegeven.

***) Het algemeen jaargemiddelde jaarkilometrage is berekend over alle voertuigen van 0 t/m 9 jaar.

Tabel 13. Aantallen van het administratieve personenautopark (op basis van uitgifte Deel III) en personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

	1979		1980		1981		1982	
	PARK ¹⁾	DOD. ONG ²⁾	PARK	DOD. ONG	PARK	DOD. ONG	PARK	DOD. ONG
0	556.070	147	450.350	106	386.564	92	402.317	97
1	593.414	229	566.414	256	452.638	141	387.898	146
2	580.102	250	593.702	215	563.690	197	451.765	119
3	579.410	200	577.378	210	590.342	180	560.118	172
4	484.356	175	510.880	217	570.184	166	582.668	185
5	385.320	157	463.548	187	492.336	186	554.228	177
6	356.322	139	353.252	141	426.346	168	458.227	167
7	289.872	131	296.054	132	298.866	97	369.889	116
8	191.540	82	216.056	103	227.436	114	234.103	102
9	120.724	59	128.520	74	150.070	56	164.806	80
10 jaar of ouder.	120.328	46	156.988	63	192.798	74	240.324	75
	4.197.458	1615	4.313.142	1704	4.357.127	1471	4.406.343	1436

Bron. De parkcijfers komen uit de CBS-"Statistiek van de motorvoertuigen". De aantallen personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop komen uit het "SWOV-bestand".

1). De publikaties van het CBS zijn gebaseerd op het per 1 augustus van een jaar aanwezige bestand van uitgegeven kentekens Deel III door de RDW. Daar de ongevalgegevens de periode januari tot en met december betreffen zijn voor de parkcijfers de aantallen voor bijvoorbeeld 1982 overgenomen uit de publikatie van 1983.

2). Alle personenauto's met een Nederlands kenteken, welke met behulp van het computerprogramma in bouwjaar konden worden ingedeeld.

Tabel 14. Ongevingsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer naar leeftijd van het voertuig (volgens bouwjaar).

	1979	1980	1981	1982
0	1.2	1.0	1.1	1.2
1	1.9	2.1	1.5	1.9
2	2.4	2.0	1.9	1.4
3	2.5	2.3	2.0	1.8
4	2.6	3.1	2.1	2.1
5	3.3	3.2	3.2	2.3
6	3.4	3.4	3.6	2.7
7	4.2	4.1	3.1	2.6
8	4.3	5.1	5.6	3.7
9	5.0	6.1	4.2	6.1
10 jaar of ouder.	-	-	-	-

Opmerking. Deze cijfers zijn verkregen door steeds het aantal personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per voertuigleeftijd te delen door het produkt van het betreffende aantal personenauto's (administratief park) (Tabel 13) en het overeenkomstige gemiddelde jaarkilometrage (Tabel 12) (rijdend park).

Tabel 15. Basisgegevens en berekeningswijze (gemiddelde) ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

	A	B	C	D	E
0	448.825	21.972	111	2,5	1,1
1	500.091	20.349	193	3,9	1,9
2	547.314	18.307	195	3,6	1,9
3	561.812	15.870	191	3,4	2,1
4	537.022	14.063	186	3,5	2,5
5	473.858	12.748	177	3,7	2,9
6	398.536	11.887	154	3,9	3,3
7	313.670	10.957	119	3,8	3,5
8	217.283	10.020	100	4,6	4,6
9	141.030	9.440	67	4,8	5,0

A = gemiddelde aantallen personenauto's (= administratief park) 1979 t/m 1982

B = gemiddelde aantallen gewogen voertuigkilometers 1979 t/m 1982

C = gemiddelde aantallen personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop 1979 t/m 1982

D = berekende ongevallenquotiënten (voertuigen met ongevallen met dodelijke afloop per 10^4 voertuig) $(C \times 10^4)/(A)$

E = berekende ongevallenquotiënten (voertuigen met ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 km) $(C \times 10^8)/(A \times B)$

Grafiek 1. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 2. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 en 1982 voor plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 3. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autosnelwegen in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 4. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autowegen in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 5. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen buiten de bebouwde kom in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 6. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 7. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op auto-snelwegen tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 8. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autowegen tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 9. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen buiten de bebouwde kom tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 10. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen binnen de bebouwde kom tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 11. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop met mannelijke bestuurders in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 12. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop met vrouwelijke bestuurders in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 13. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1978 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.

Grafiek 14. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.

Grafiek 15. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1980 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.

Grafiek 16. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1981 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.

Grafiek 17. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1982 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.

Grafiek 18. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 18- + 19-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 19. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 20- t/m 29-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 20. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 30- t/m 39-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 21. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 40- t/m 49-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 22. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 50- t/m 59-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 23. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1979 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 24. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1980 naar leeftijd van het voertuig.

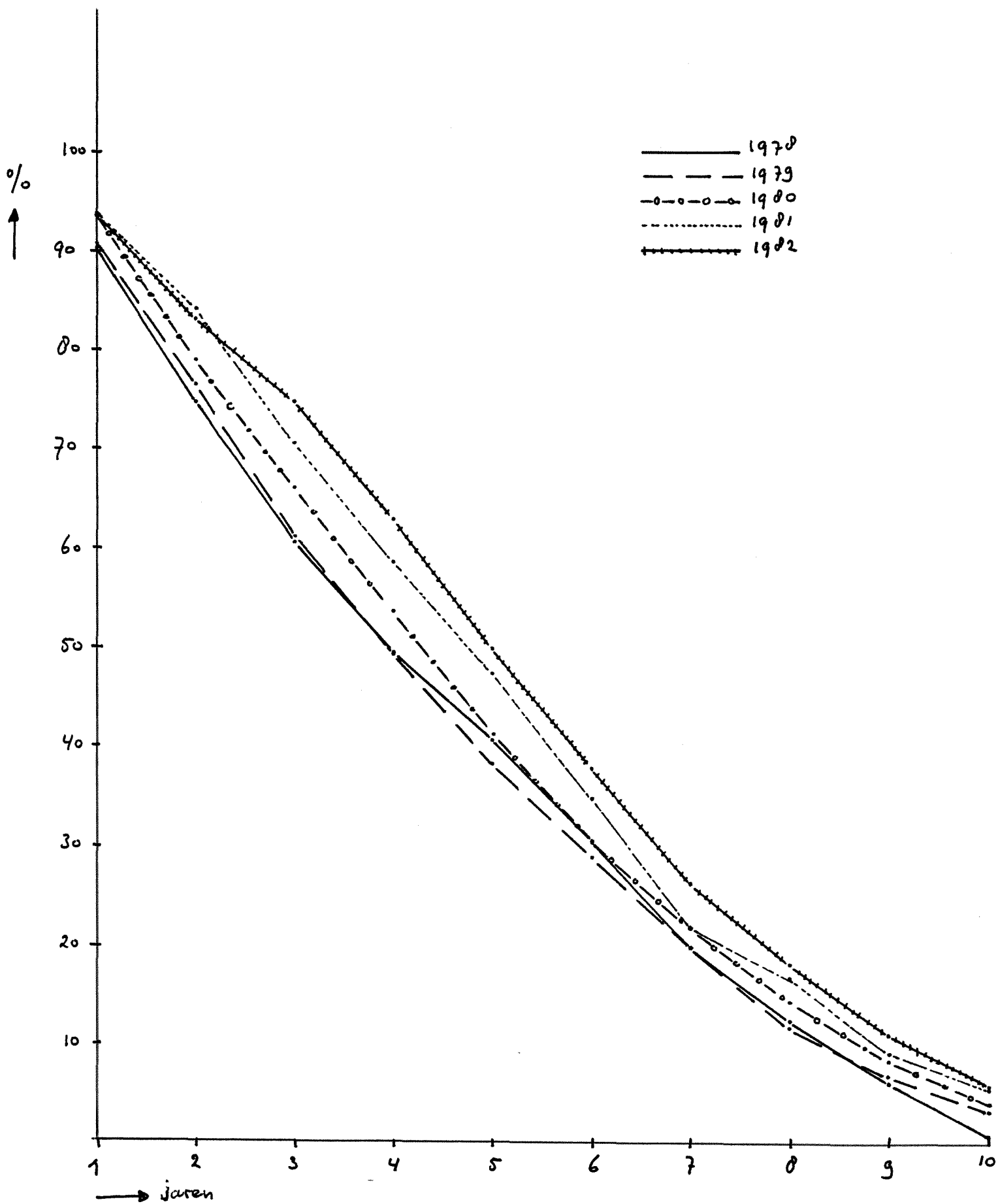
Grafiek 25. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1981 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 26. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1982 naar leeftijd van het voertuig.

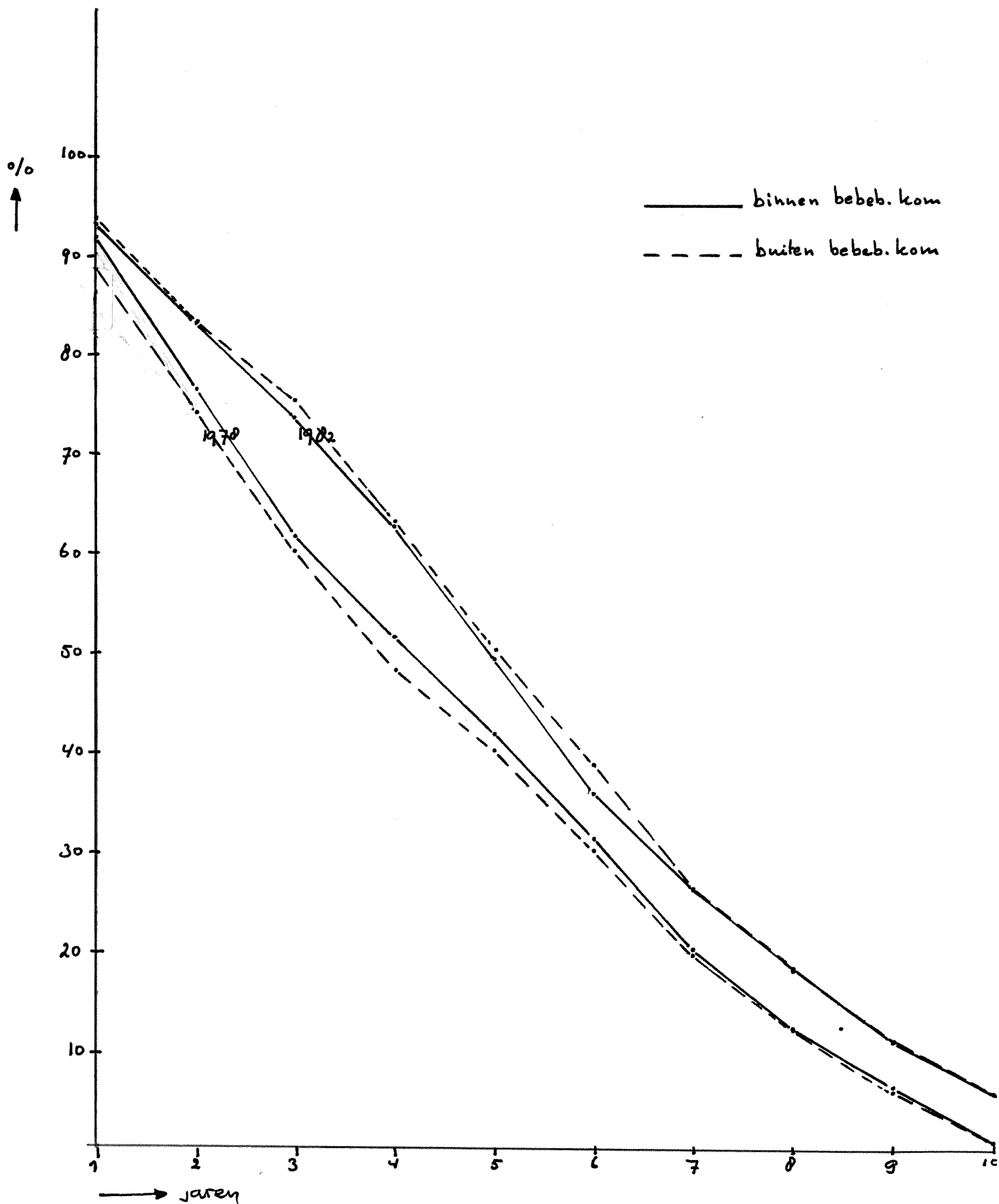
Grafiek 27. Ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij
ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer in de jaren 1979
t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

Grafiek 28. Gemiddelde ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

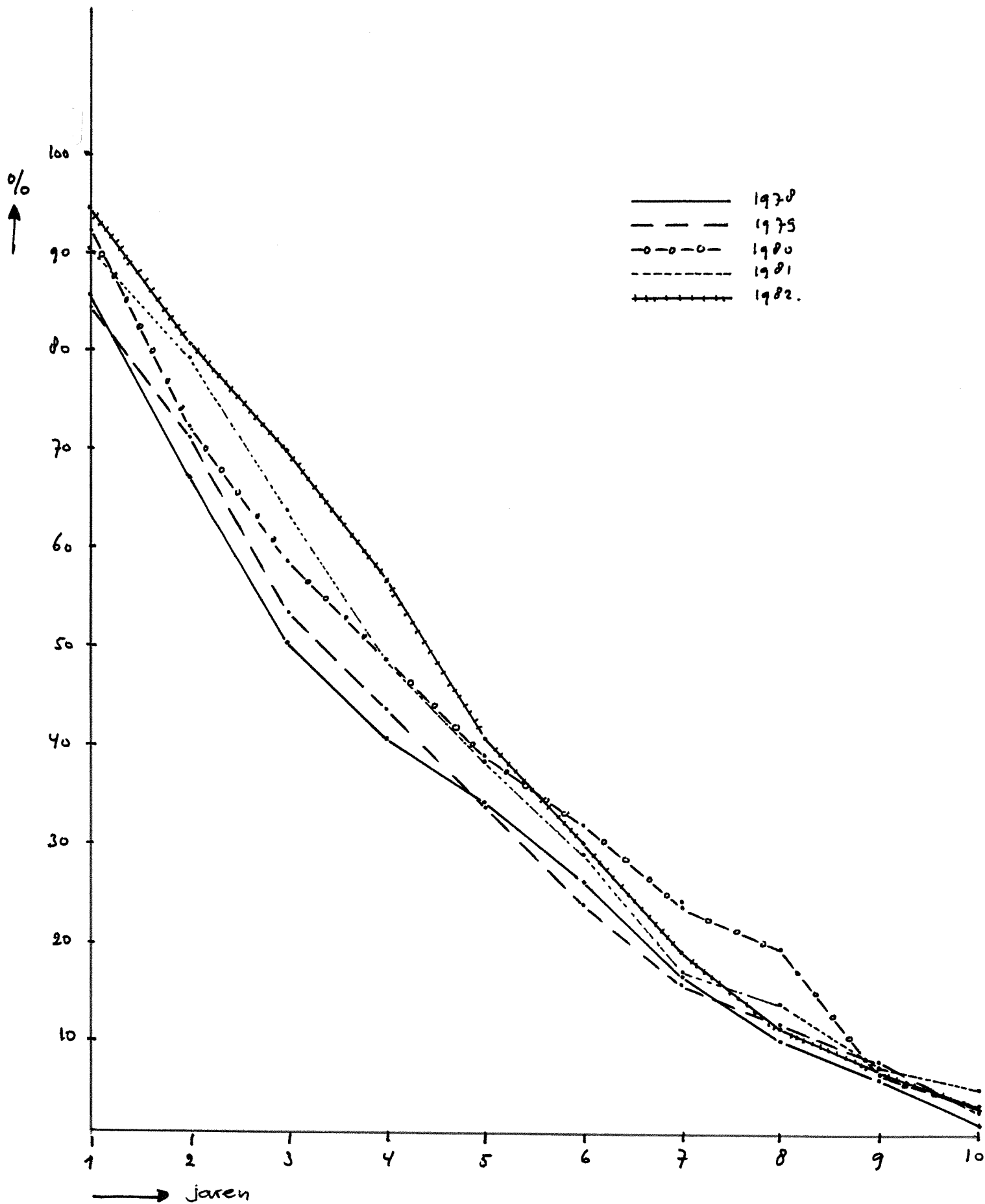
Grafiek 1. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



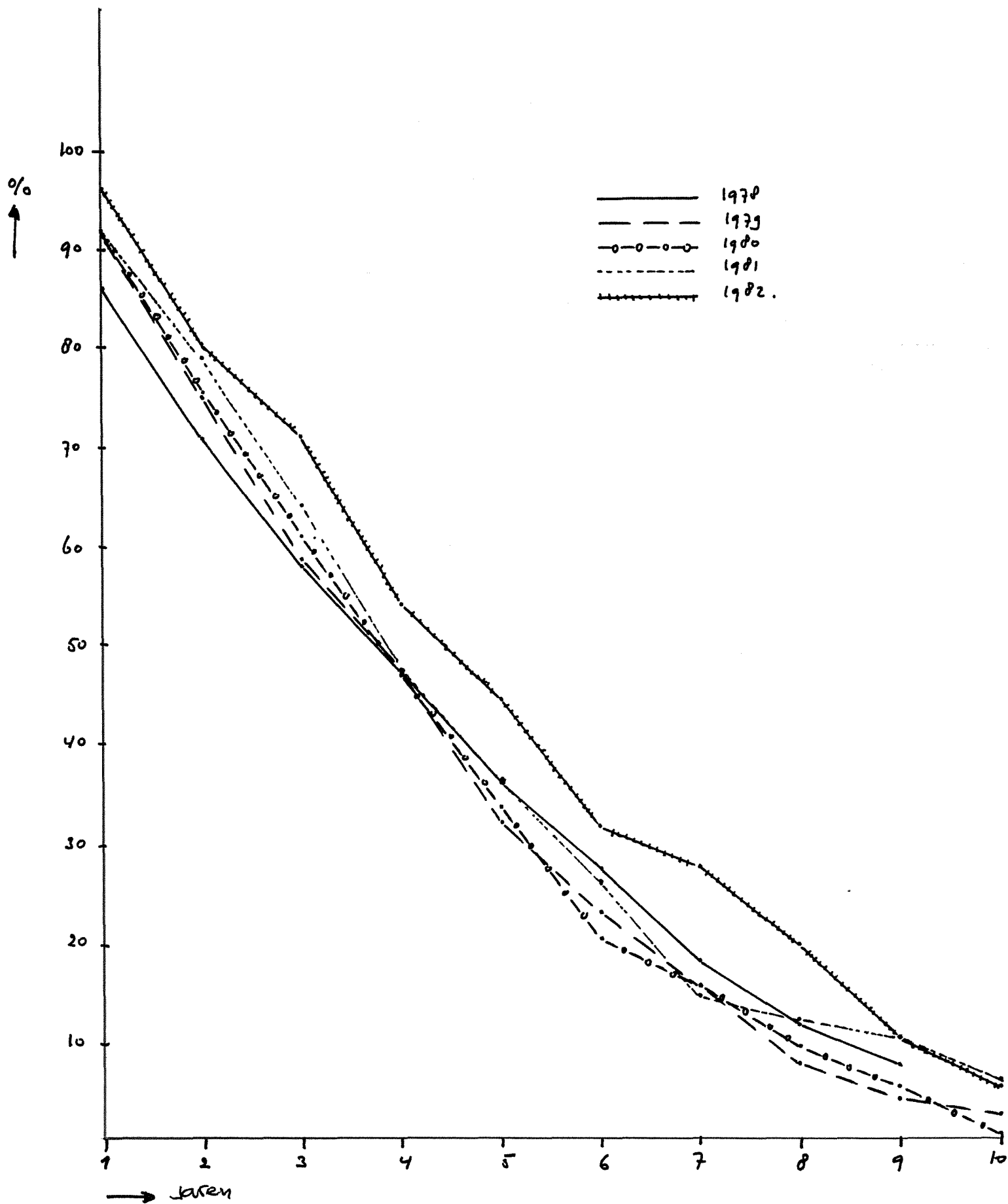
Grafiek 2. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 en 1982 voor plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom naar leeftijd van het voertuig.



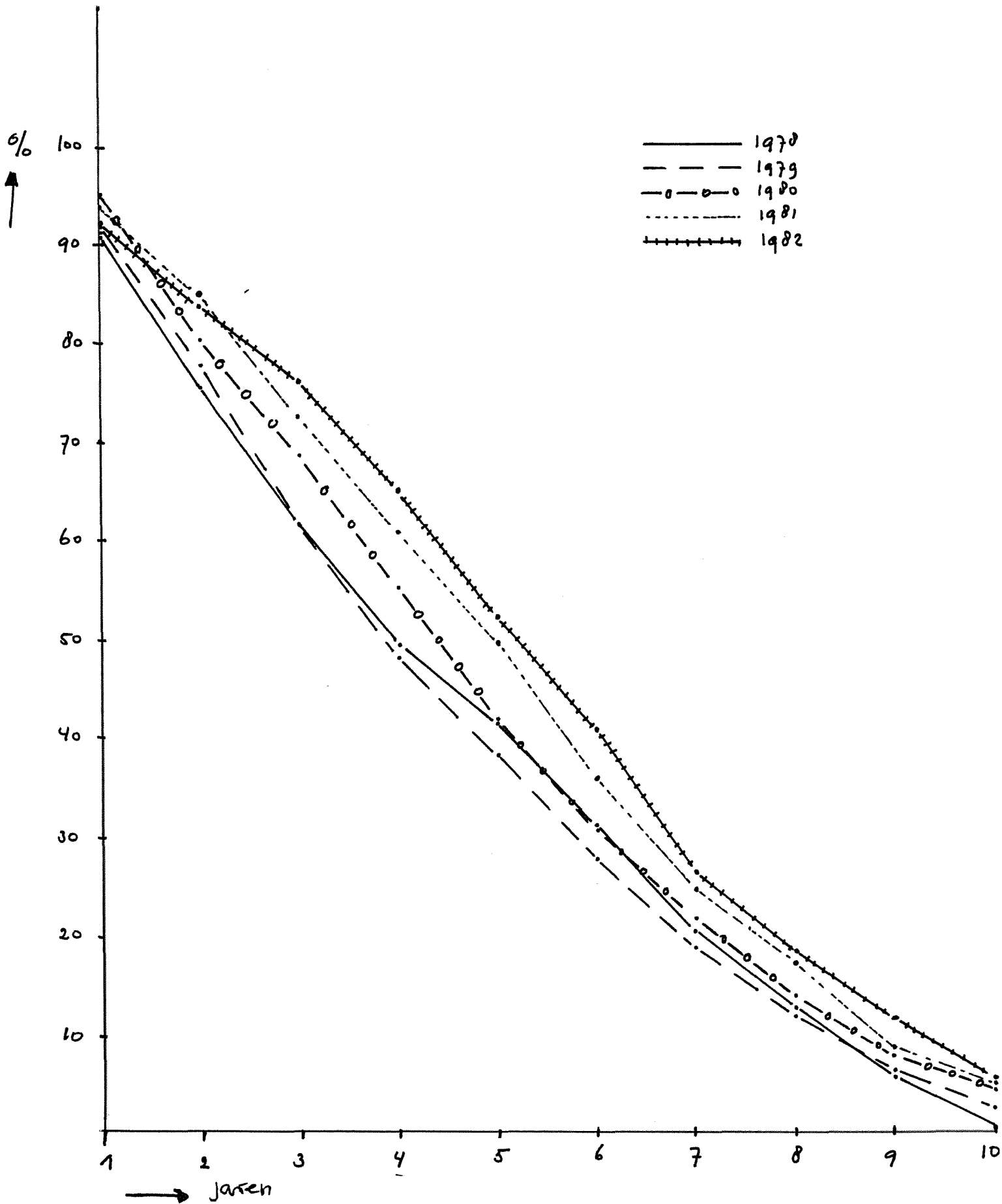
Grafiek 3. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autosnelwegen in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



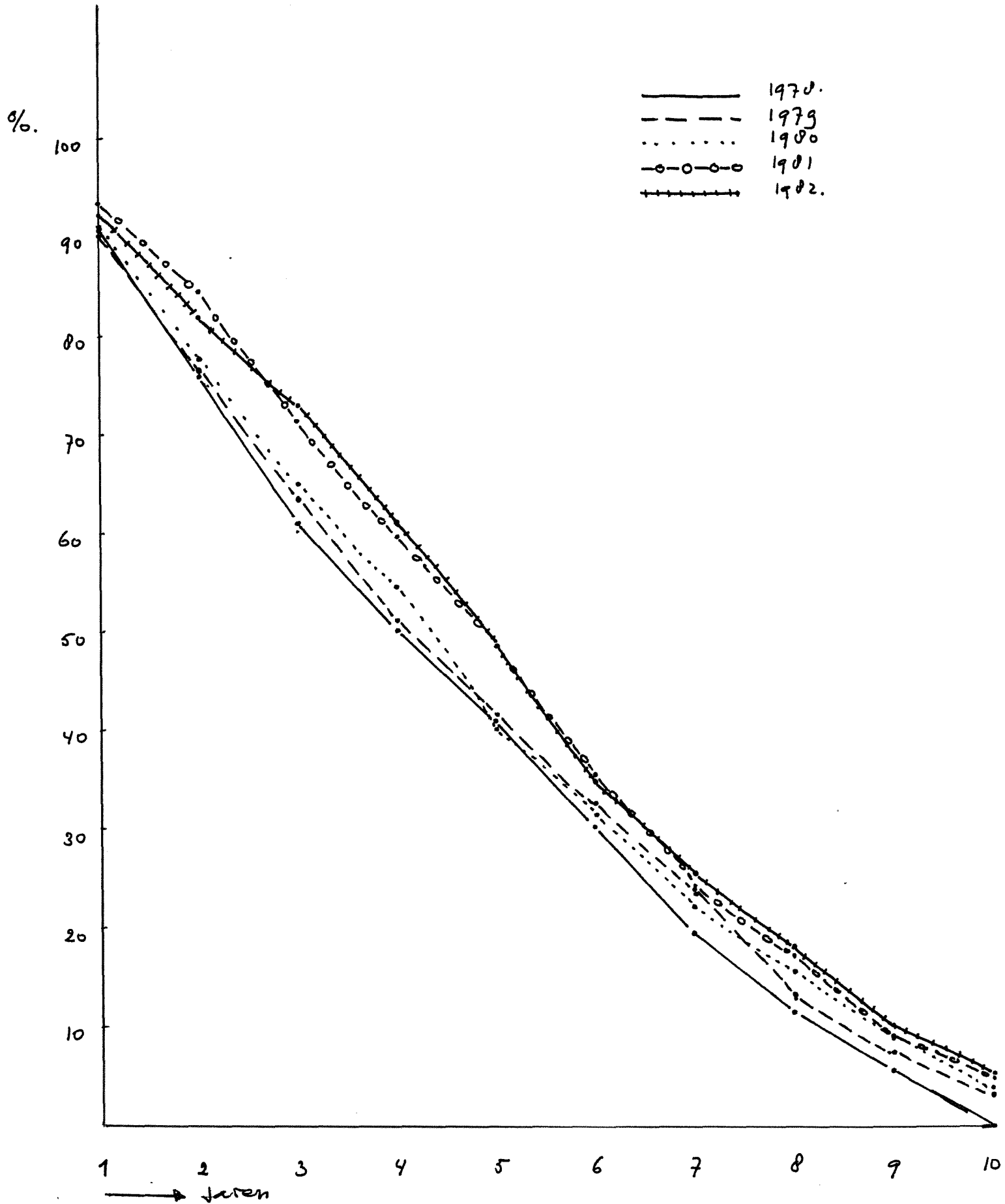
Grafiek 4. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autowegen in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



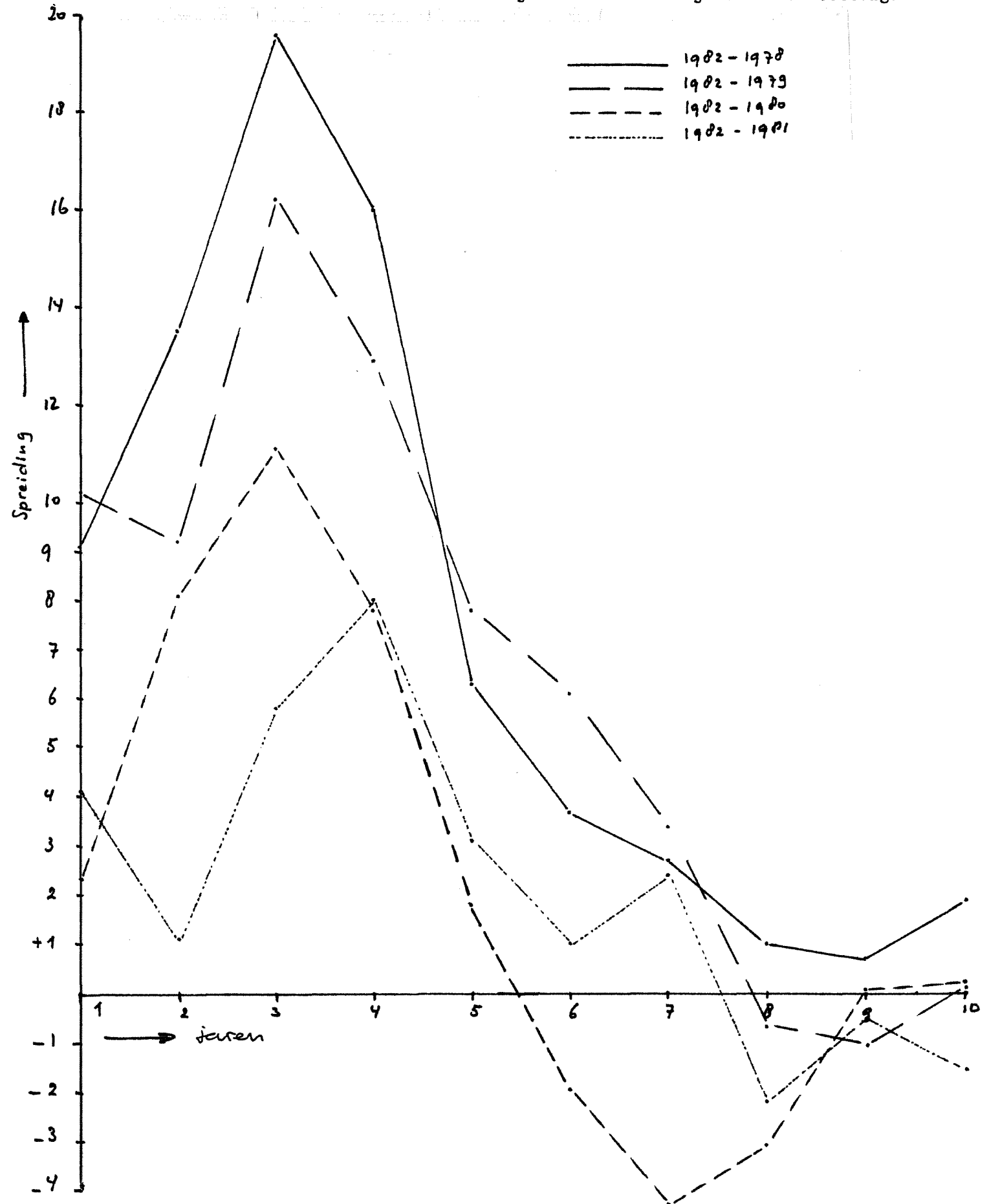
Grafiek 5. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen buiten de bebouwde kom in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



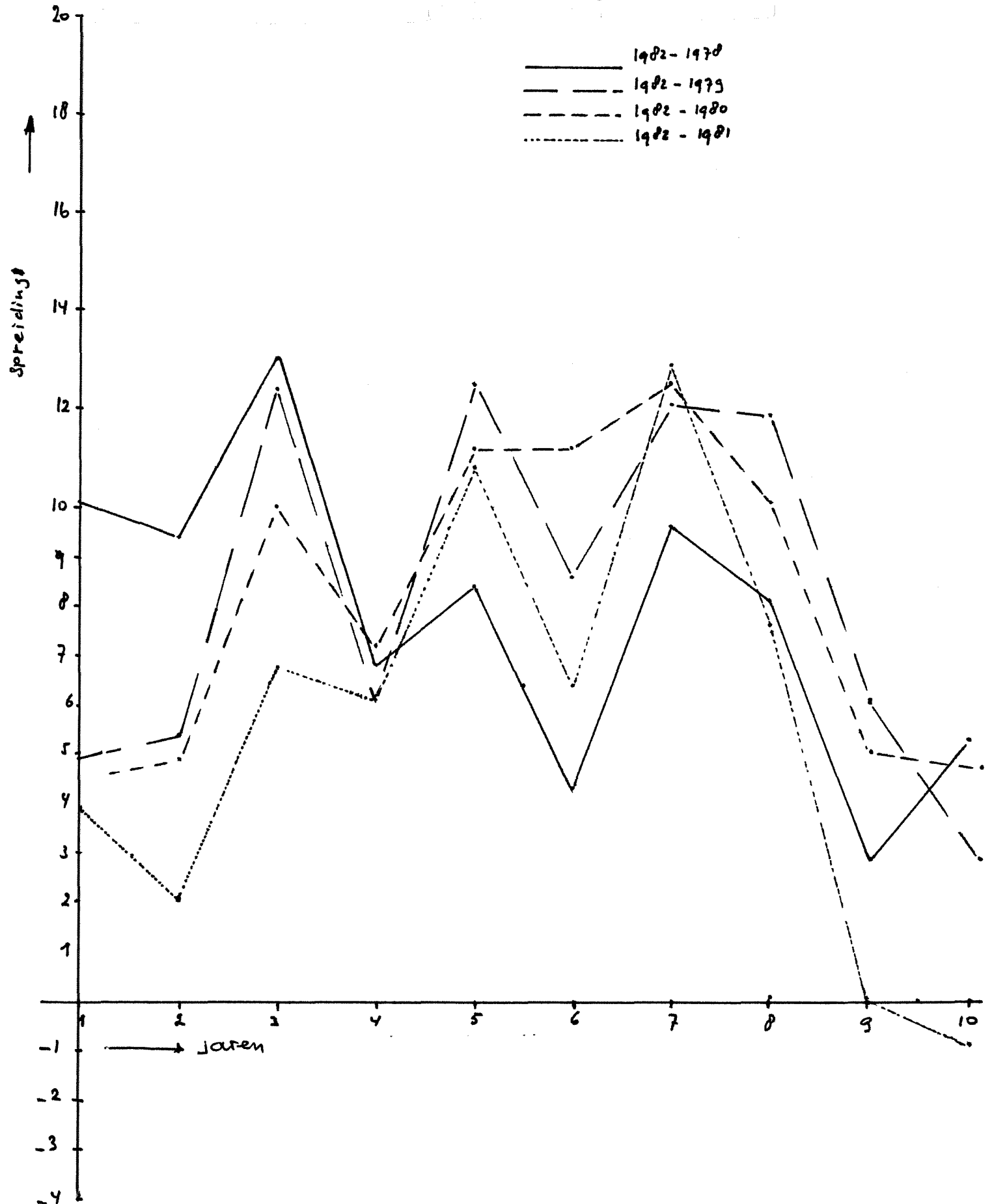
Grafiek 6. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



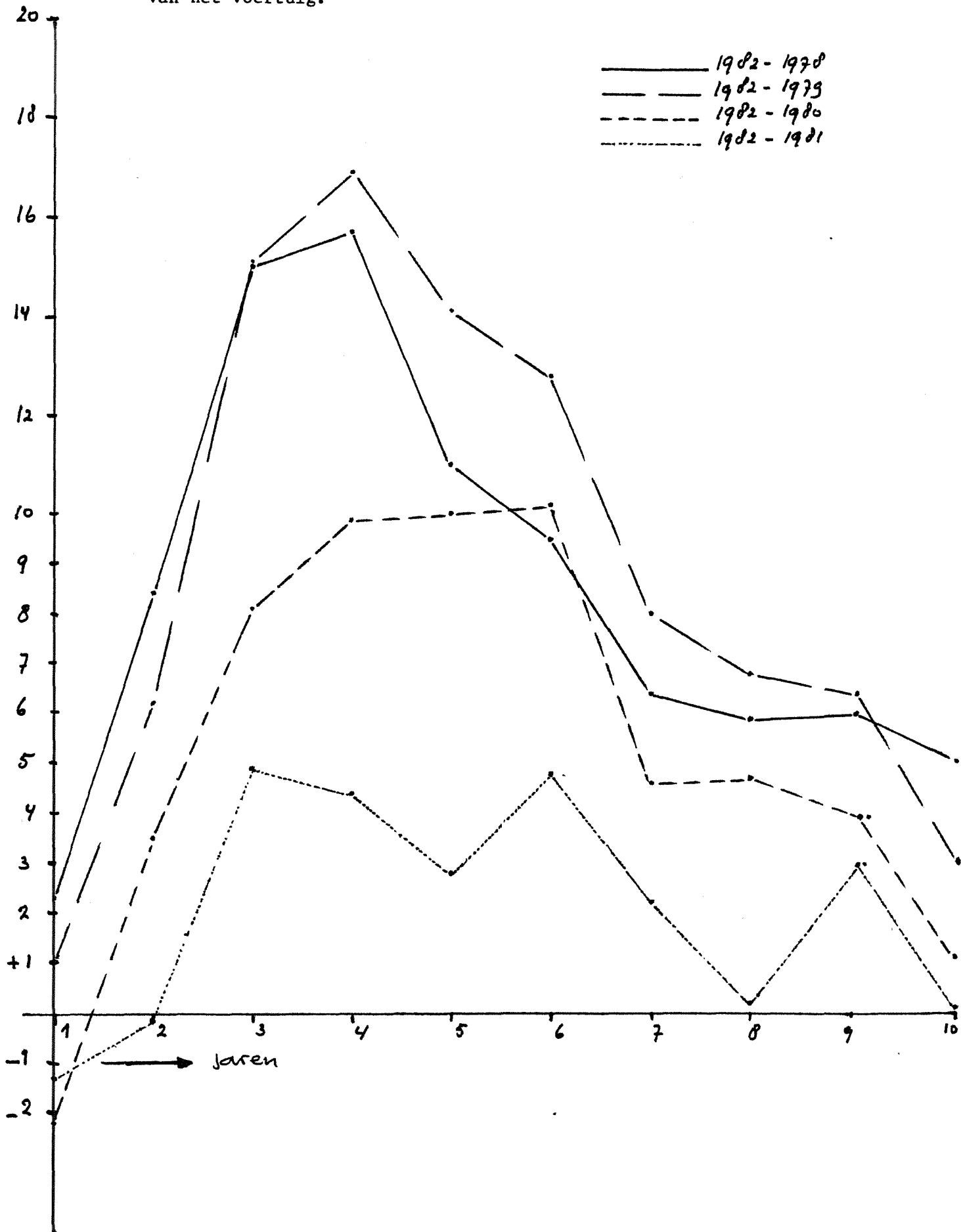
Grafiek 7. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op auto-snelwegen tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.



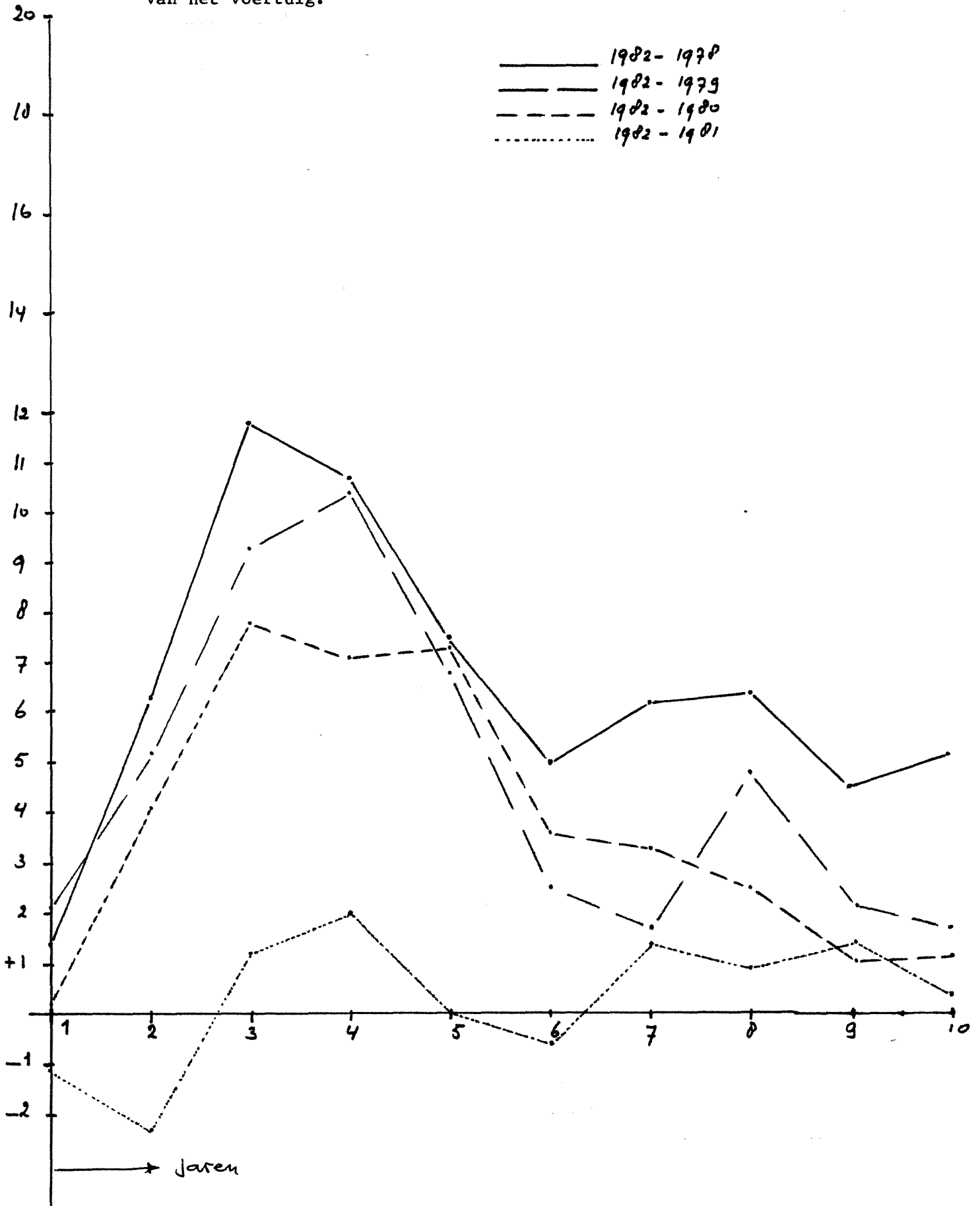
Grafiek 8. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op autowegen tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.



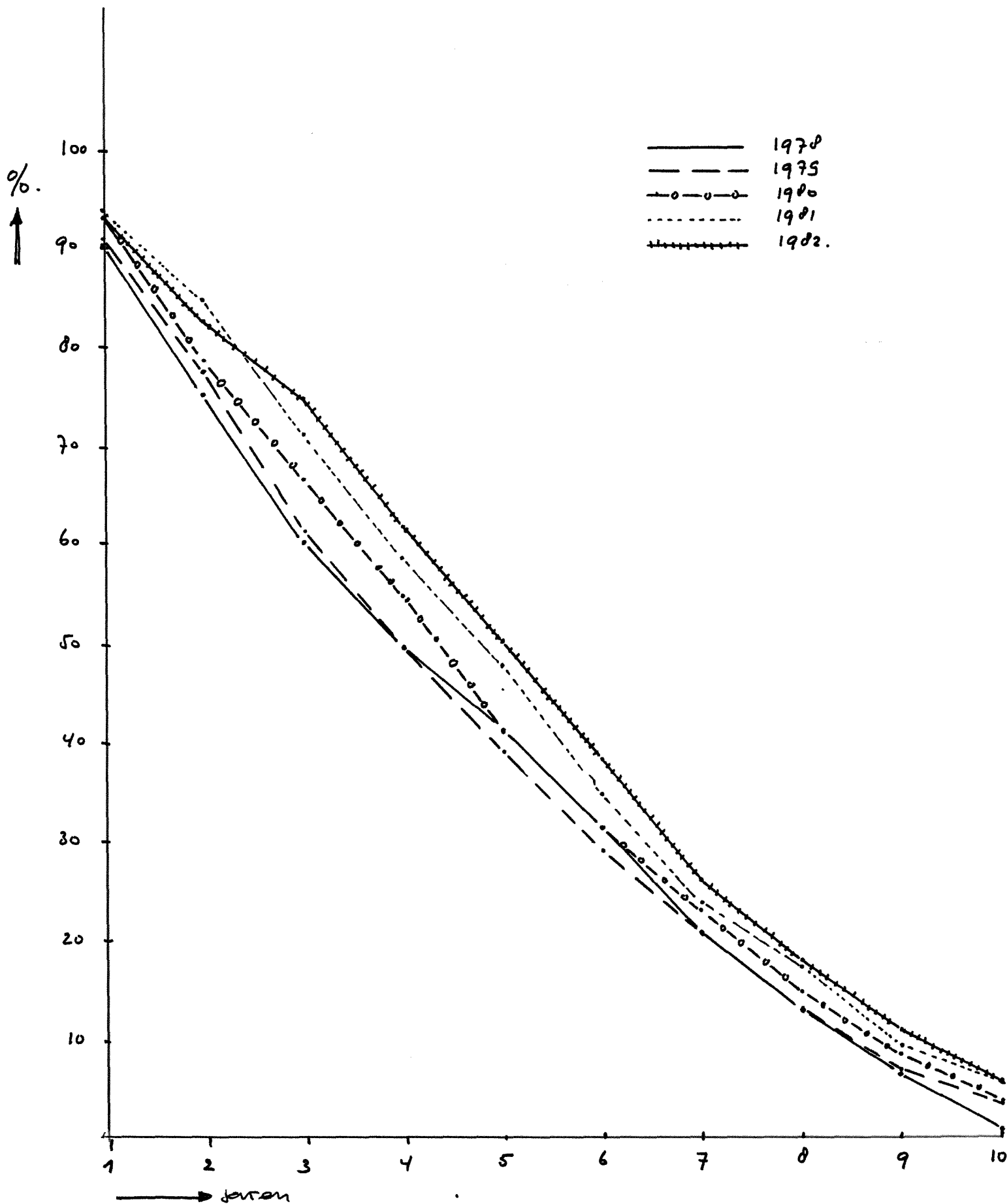
Grafiek 9. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen buiten de bebouwde kom tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.



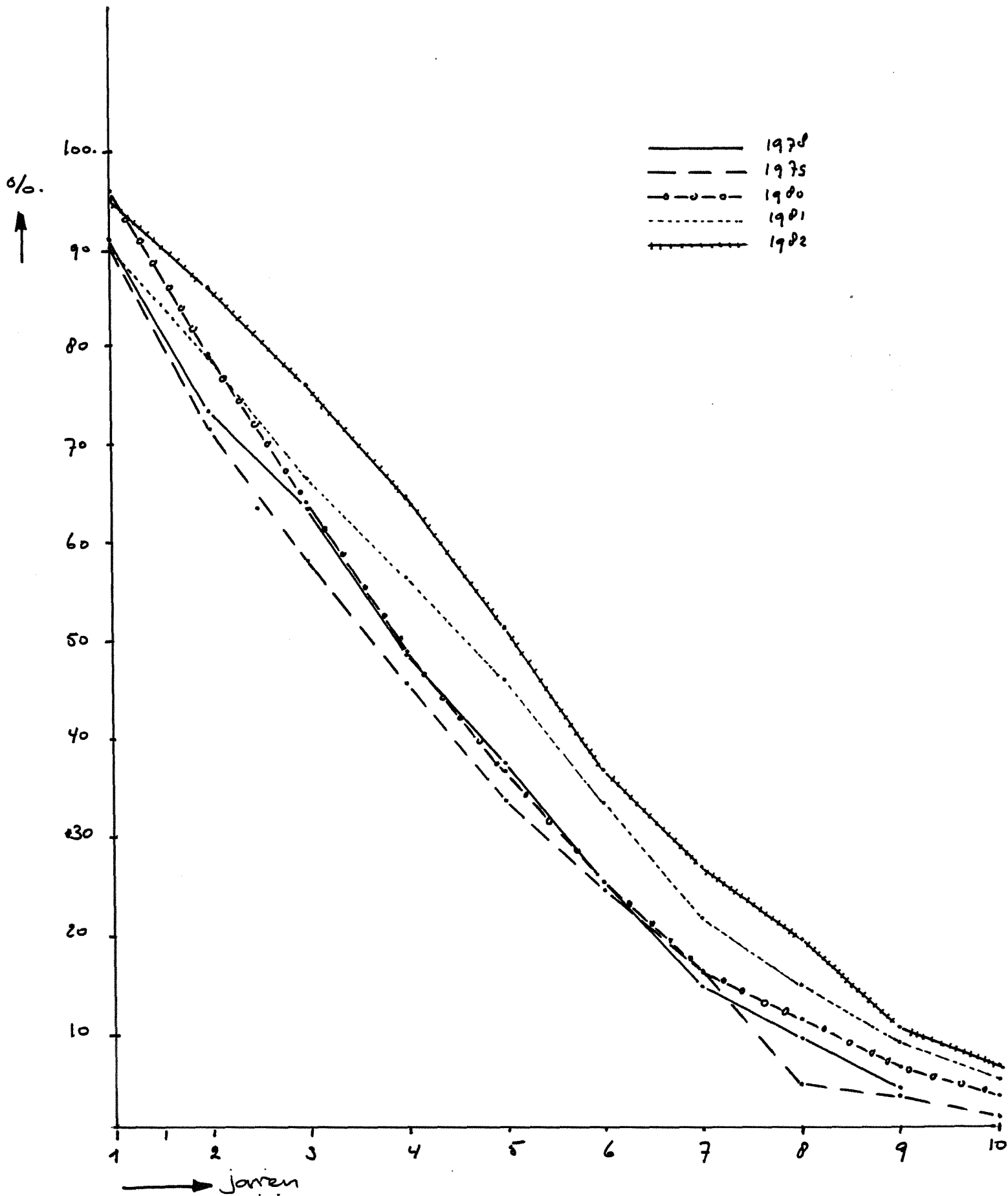
Grafiek 10. Verschillen tussen de cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop op overige wegen binnen de bebouwde kom tussen 1982 en eerdere jaren naar leeftijd van het voertuig.



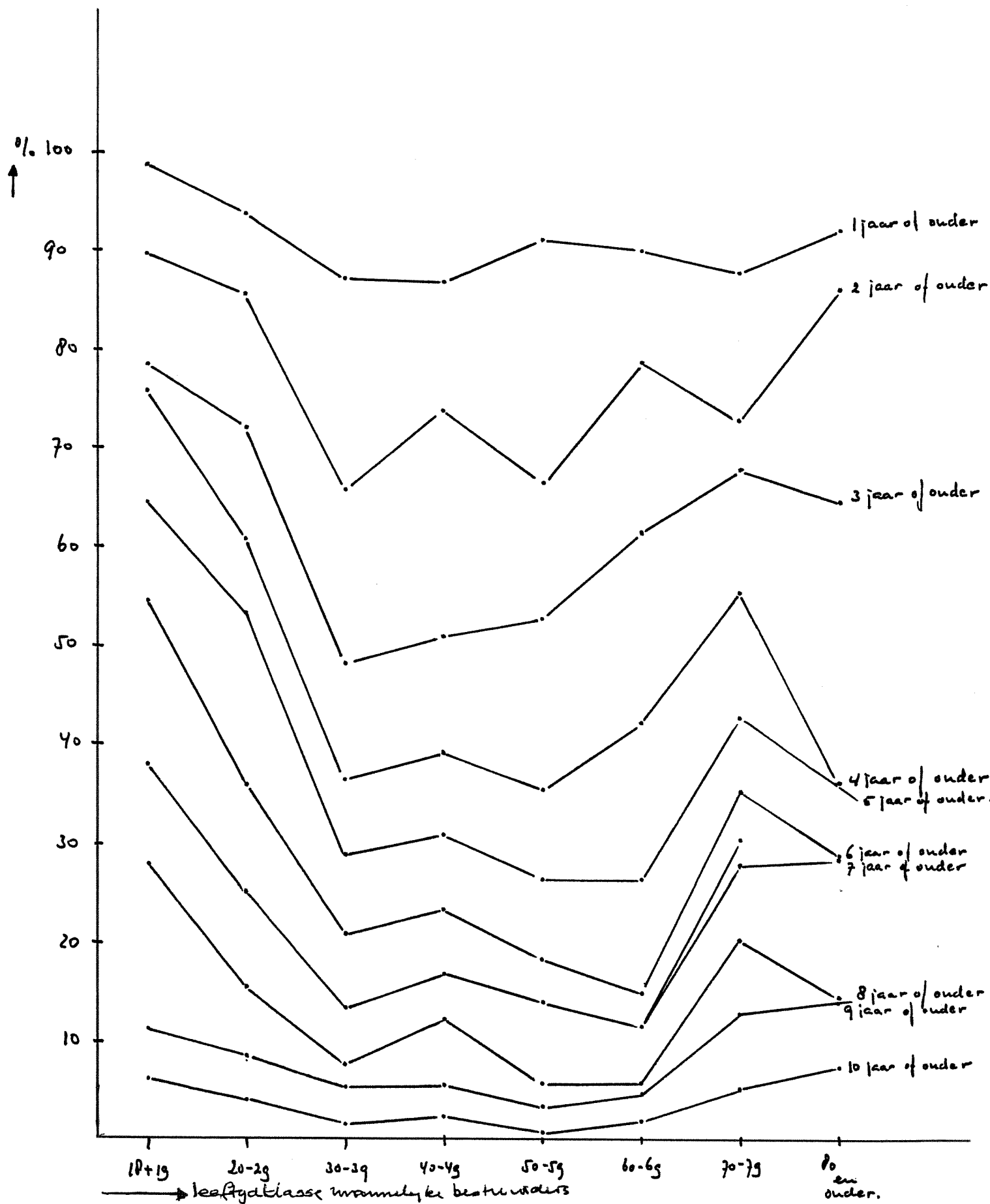
Grafiek 11. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop met mannelijke bestuurders in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



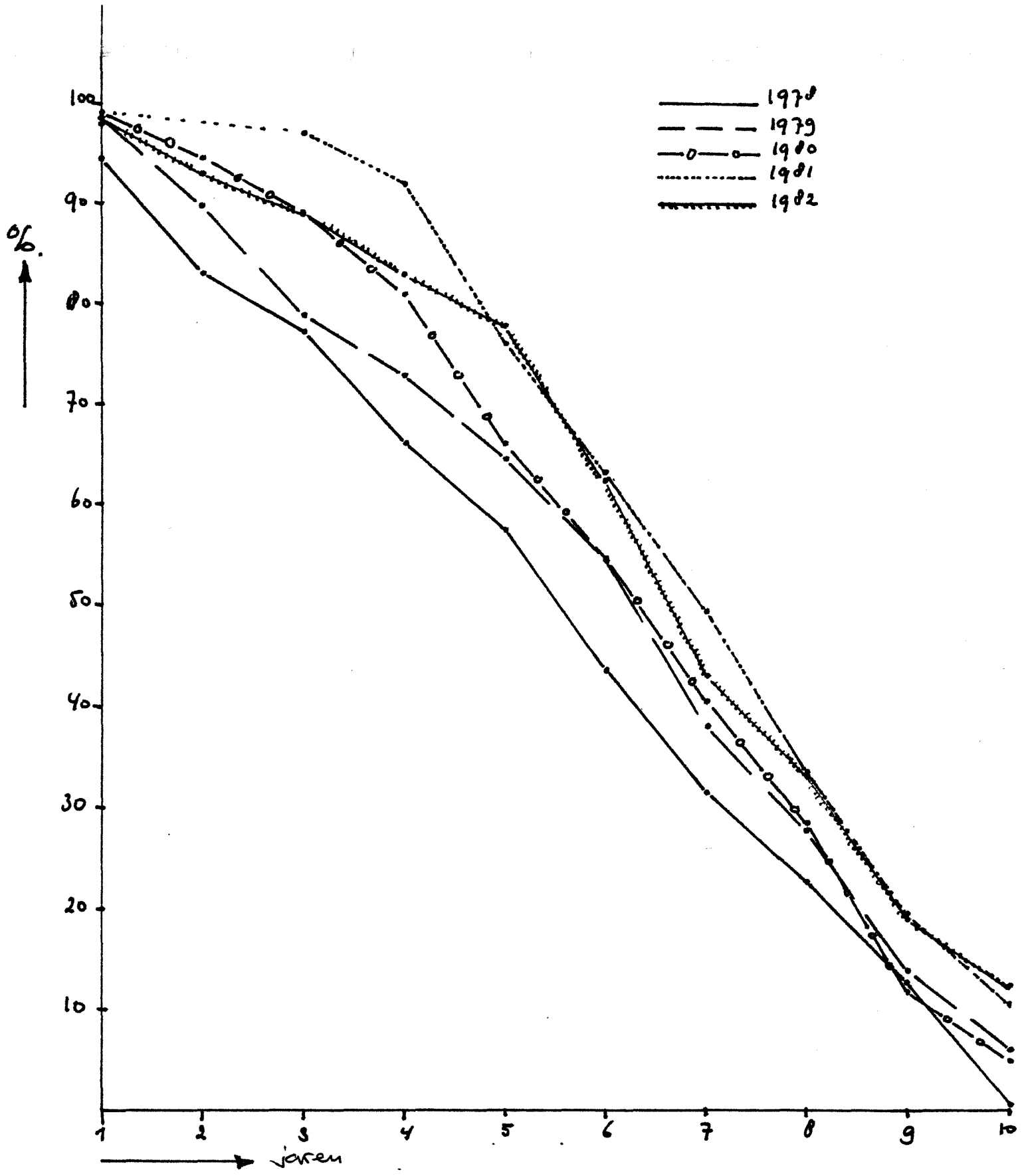
Grafiek 12. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop met vrouwelijke bestuurders in de jaren 1978 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



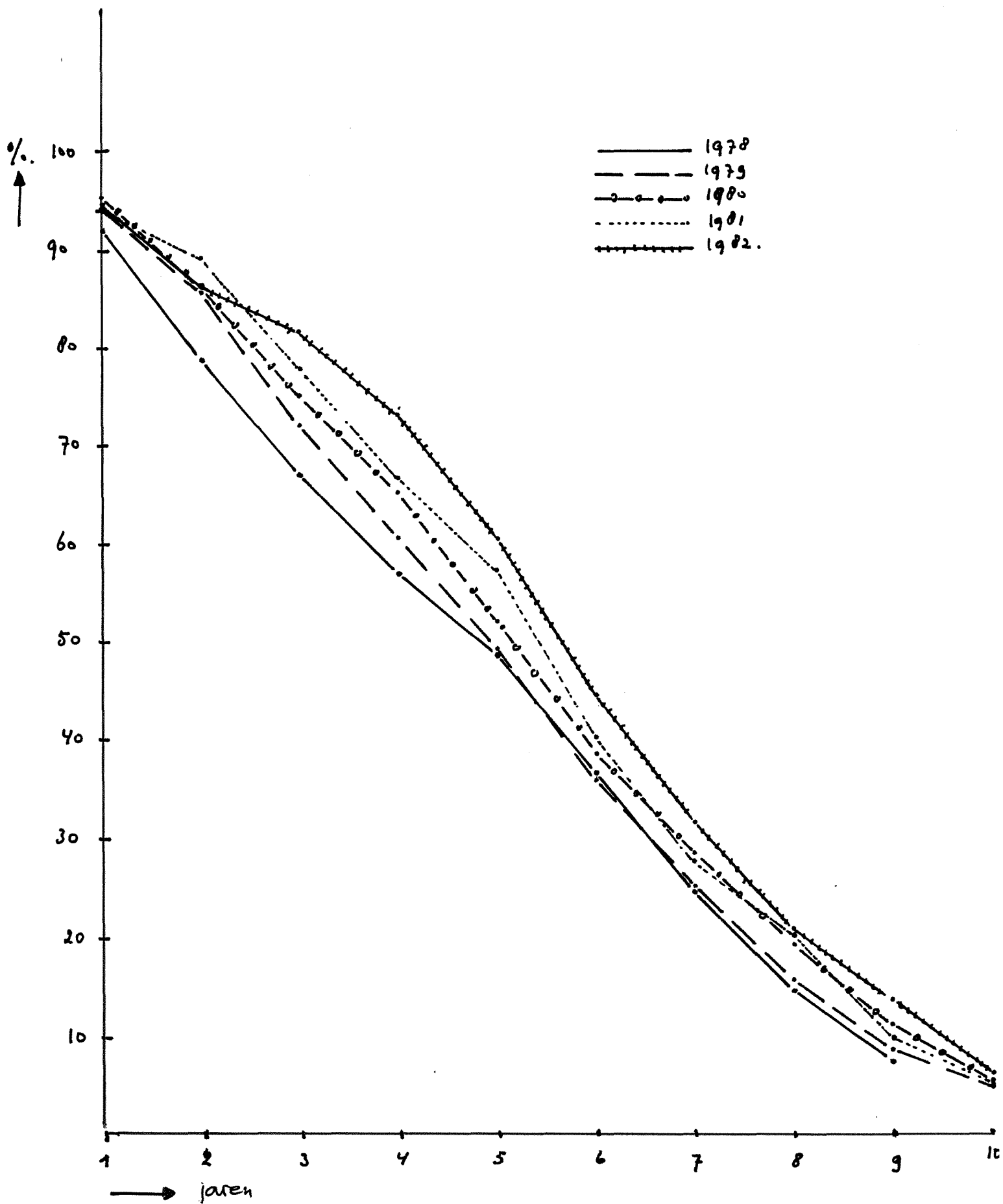
Grafiek 14. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in 1979 met mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig en leeftijdsklasse van de bestuurders.



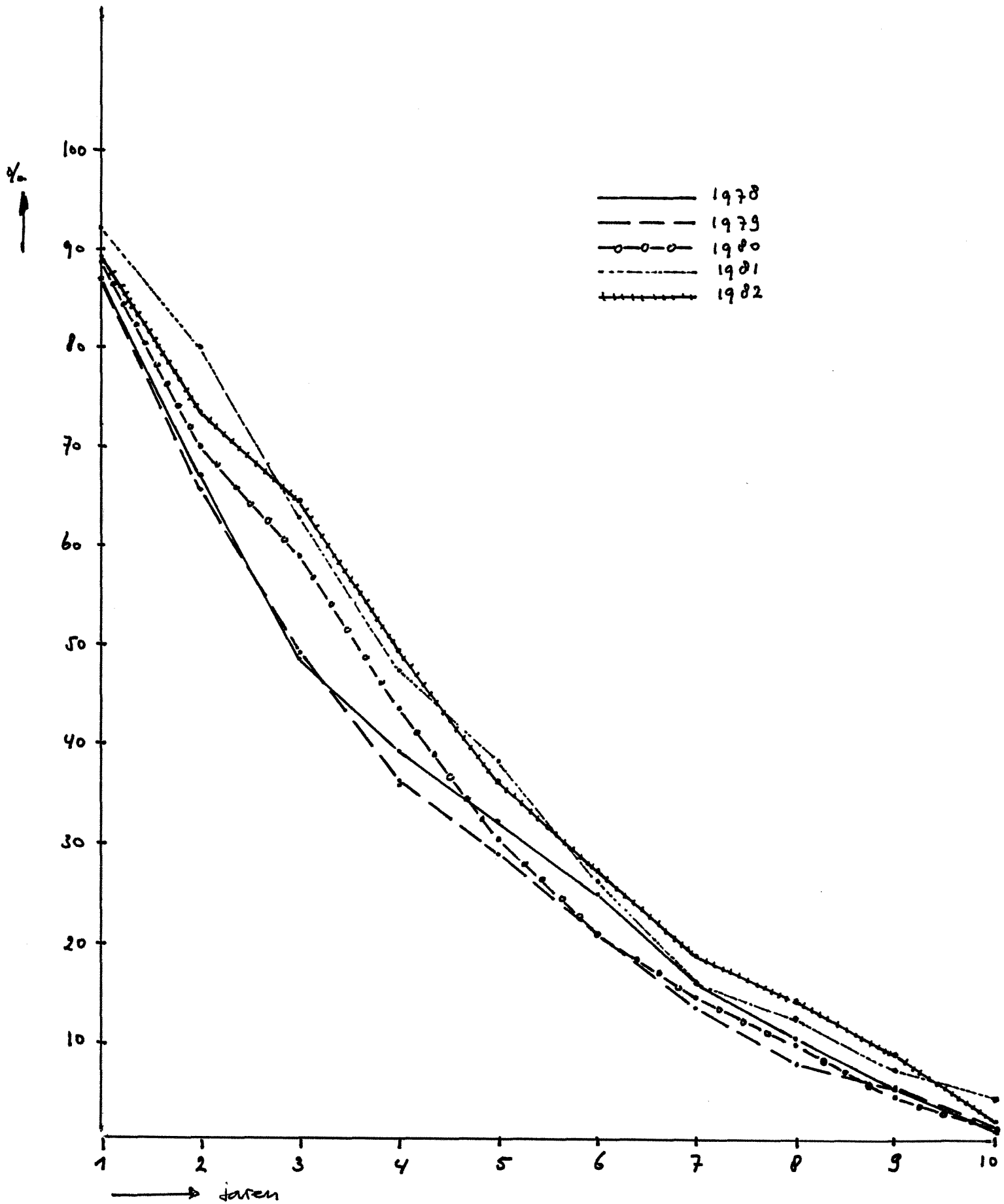
Grafiek 18. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 18- + 19-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.



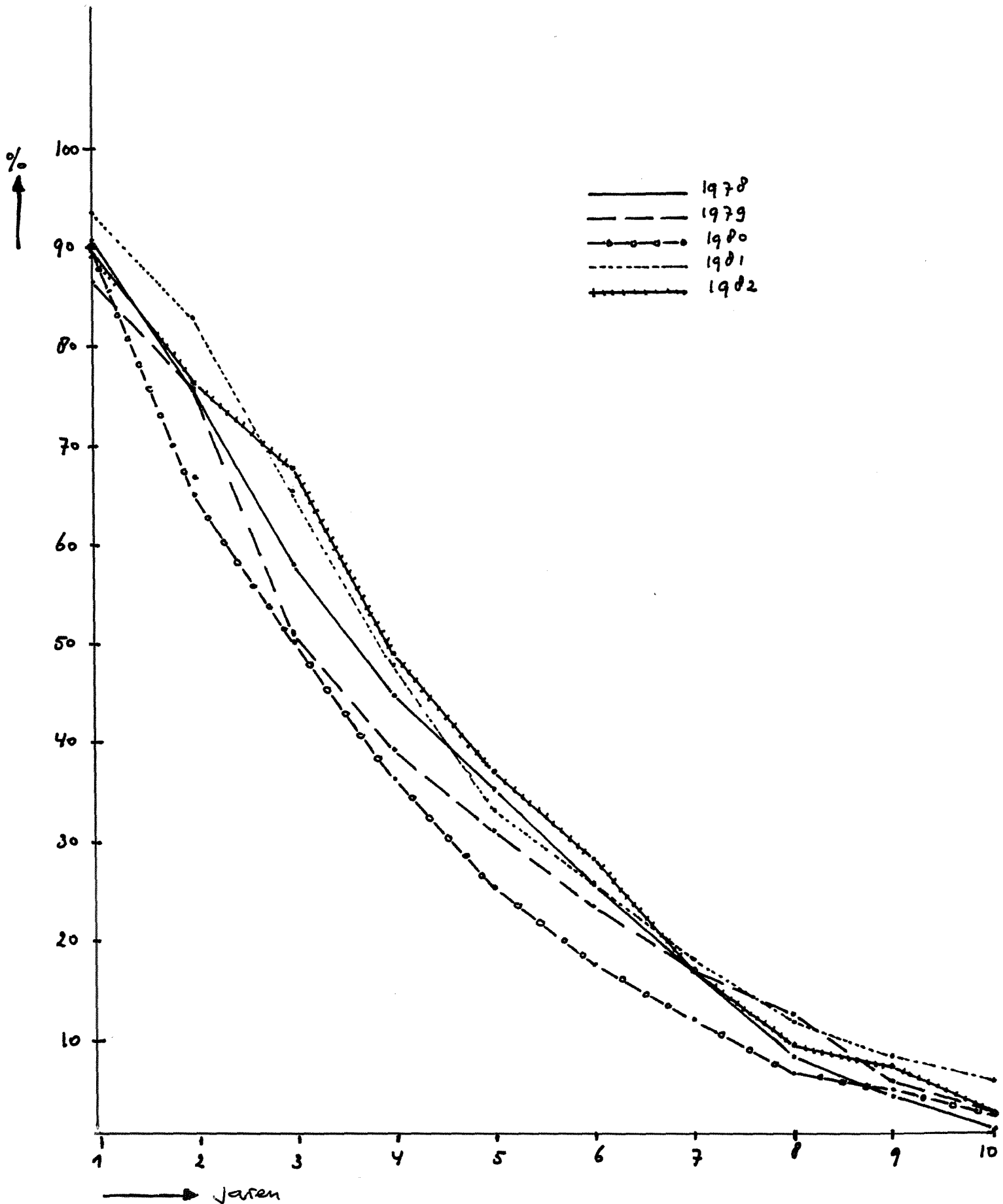
Grafiek 19. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 20- t/m 29-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.



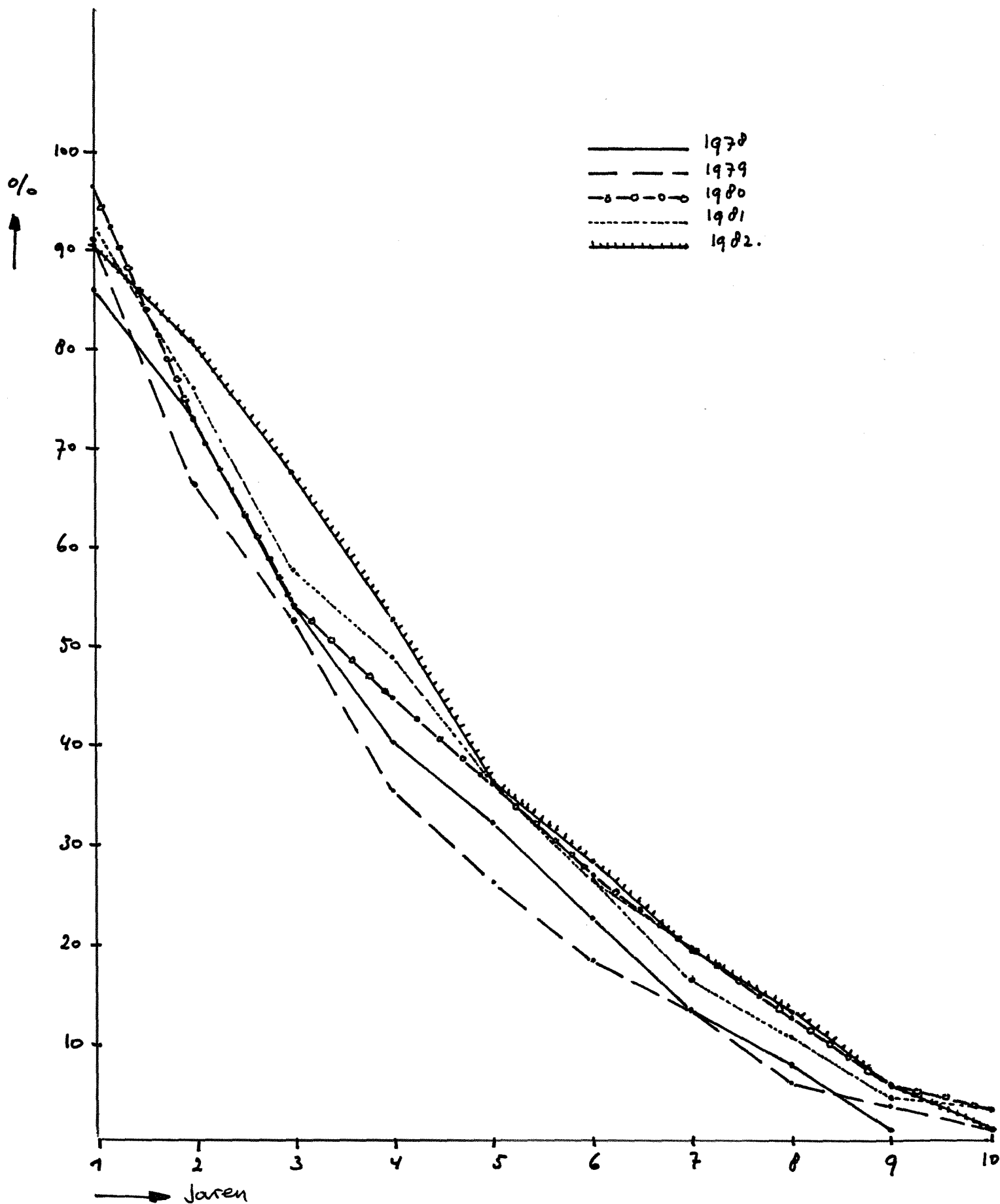
Grafiek 20. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 30- t/m 39-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.



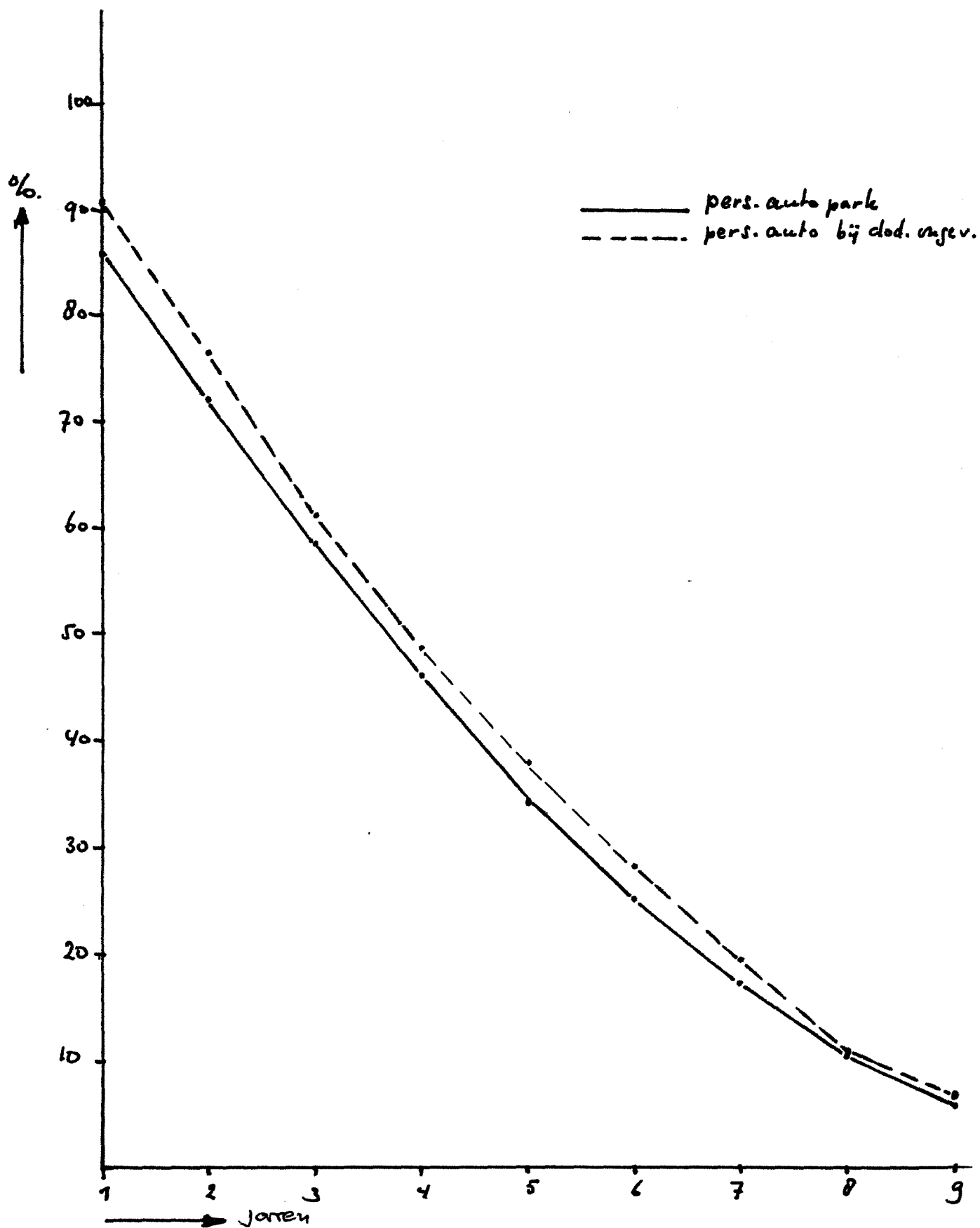
Grafiek 21. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 40- t/m 49-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.



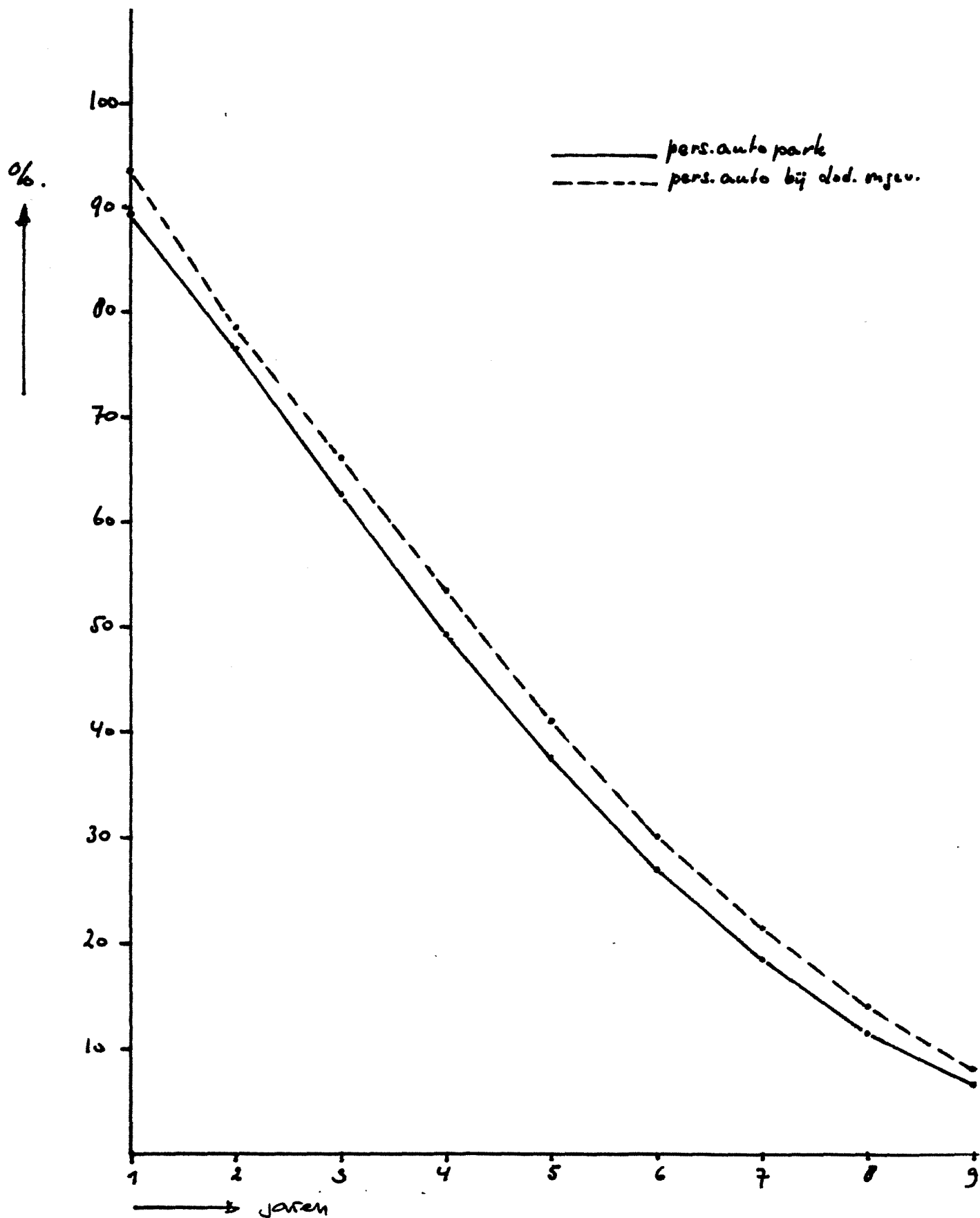
Grafiek 22. Cumulatieve percentageverdelingen van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop in de jaren 1978 t/m 1982 met 50- t/m 59-jarige mannelijke bestuurders naar leeftijd van het voertuig.



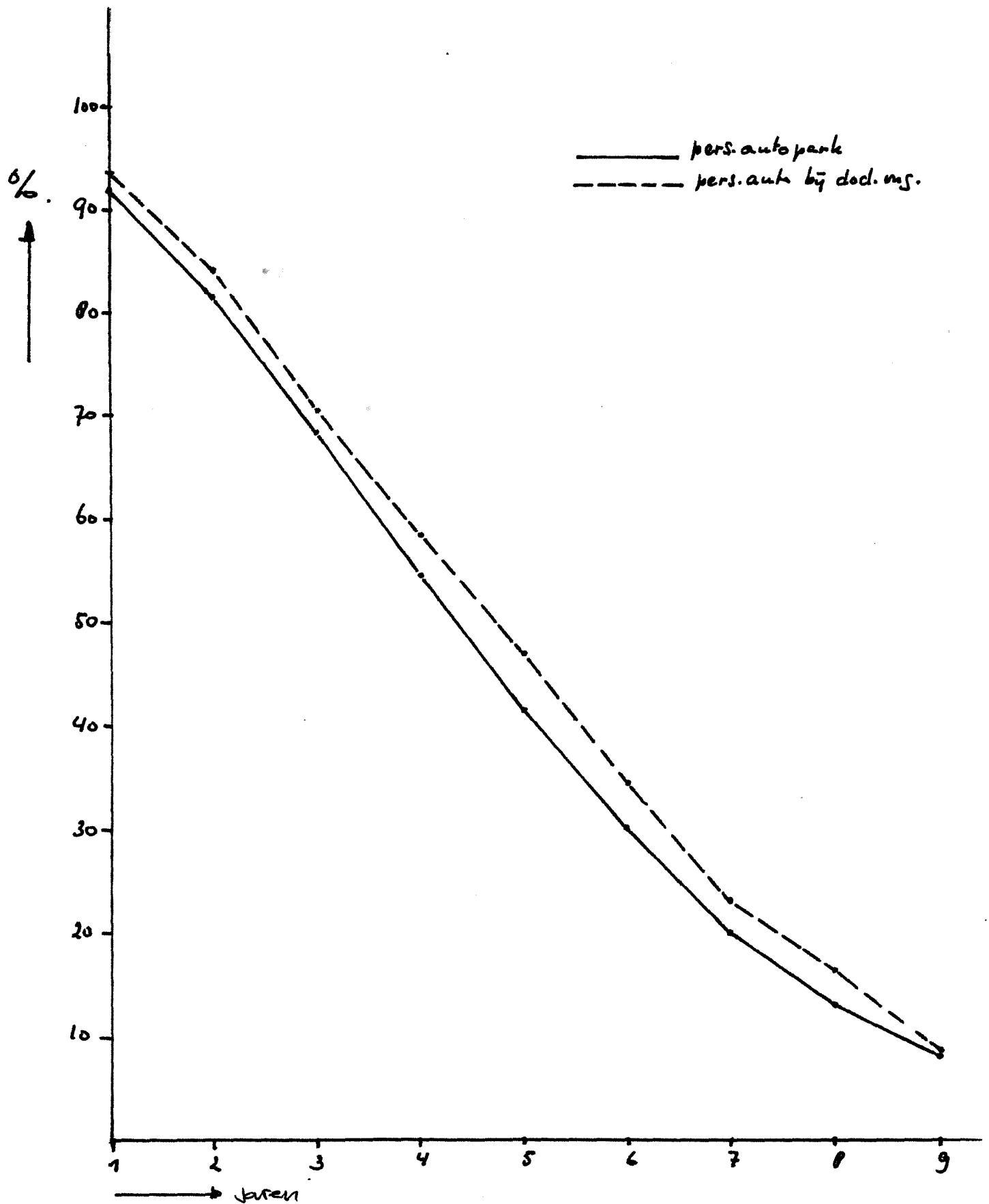
Grafiek 23. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1979 naar leeftijd van het voertuig.



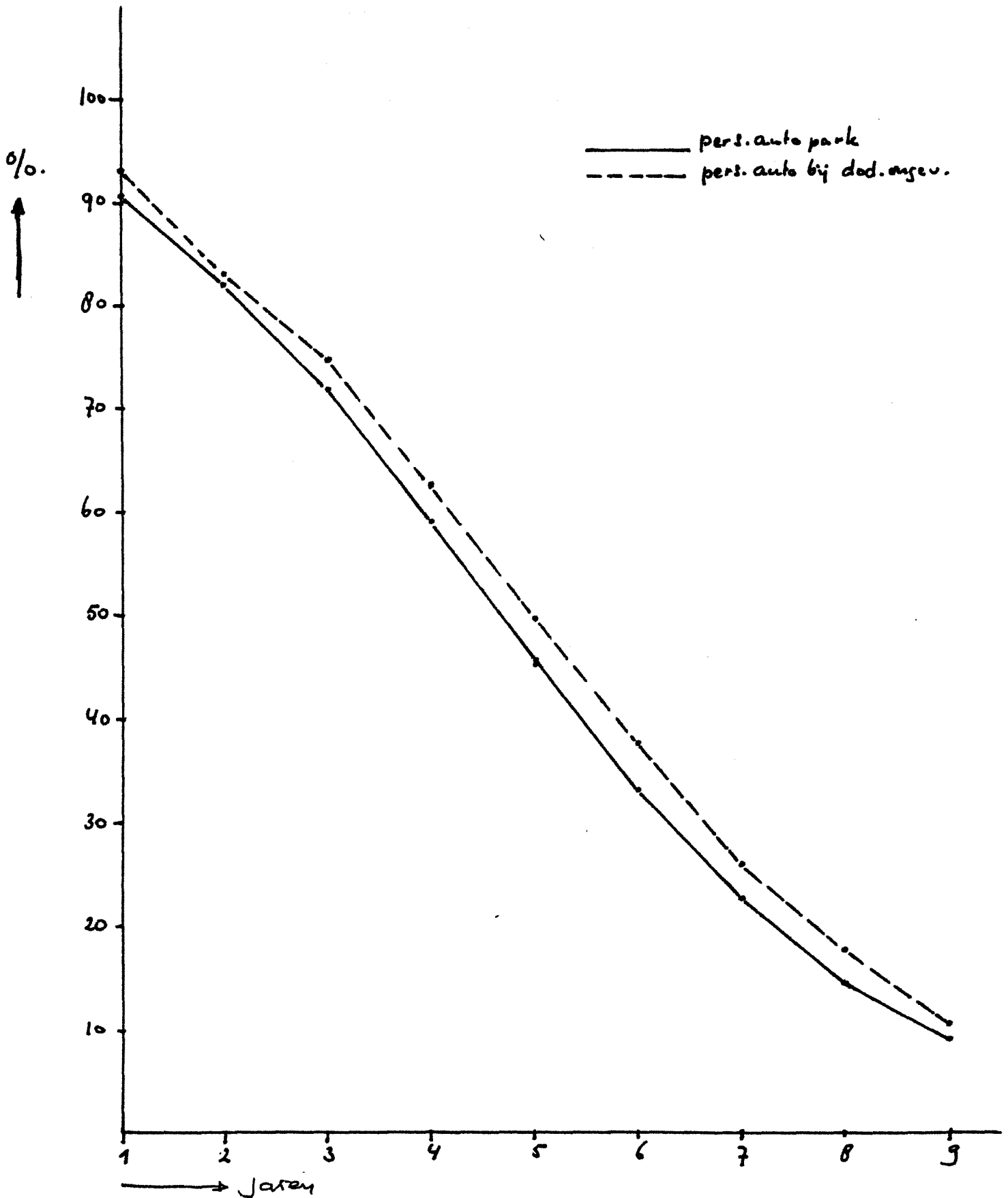
Grafiek 24. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1980 naar leeftijd van het voertuig.

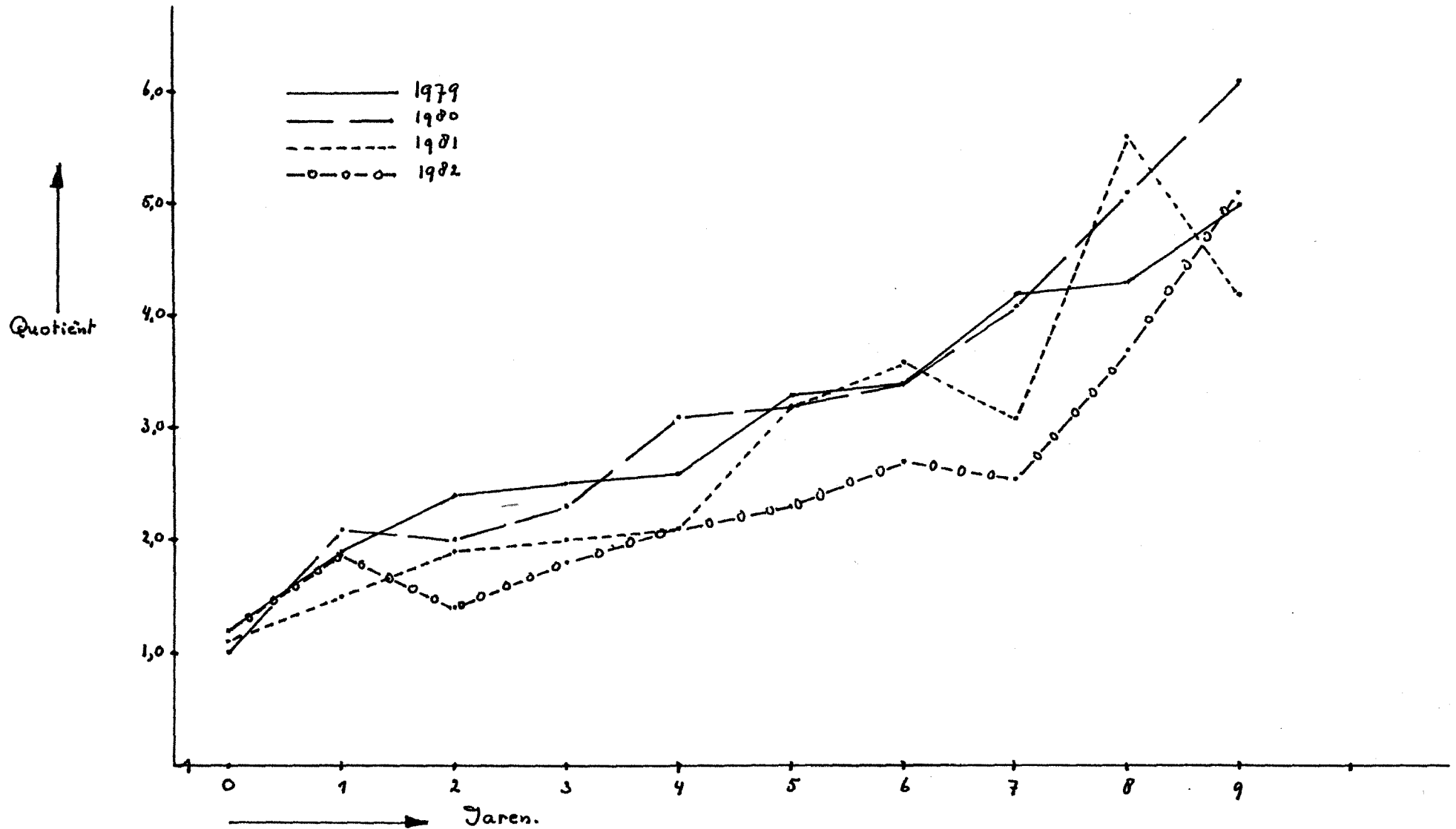


Grafiek 25. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1981 naar leeftijd van het voertuig.

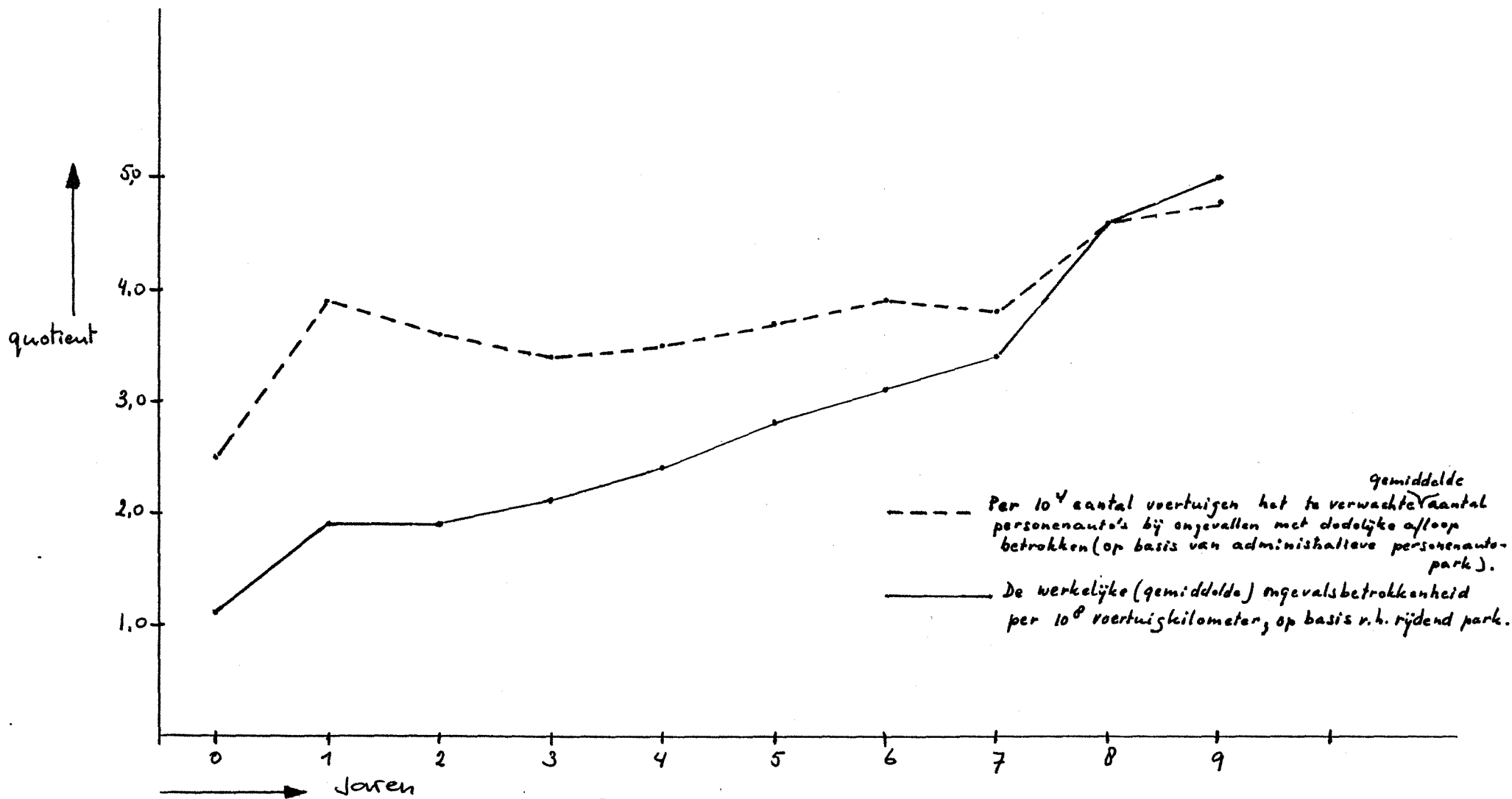


Grafiek 26. Cumulatieve percentageverdelingen van het totale personen-
autopark en de personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop
in 1982 naar leeftijd van het voertuig.





Grafiek 27. Ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.



Grafiek 28. Gemiddelde ongevalsbetrokkenheid van personenauto's betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop per 10^8 voertuigkilometer in de jaren 1979 t/m 1982 naar leeftijd van het voertuig.

nederland**jaarkilometrages belangrijk hoger dan voorheen aangenomen**

Recentelijk heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek nieuwe cijfers gepubliceerd over jaarkilometrages van personenauto's. Deze nieuwe cijfers liggen belangrijk hoger dan de kilometrages waar voorheen van werd uitgegaan. Zo wordt voor het jaar 1981 nu een gemiddelde opgegeven van 14.765 km, terwijl dat voorheen in de buurt lag van de 13.325 km.

De hogere uitkomsten zijn een gevolg van een verbeterde methodiek bij het opvragen van de gegevens. Voorheen werd uitgegaan van de informatie die door automobilisten in het kader van de Personenauto-enquête werd verstrekt. Hierbij moesten vragenlijsten worden ingevuld en geretourneerd aan het Centraal Bureau voor de Statistiek. Bij de thans gevolgde methode wordt uitgegaan van een panel, dat telefonisch wordt benaderd. Terwijl het vroeger zo was dat uitsluitend

werd afgegaan op het herinneringsvermogen van de automobilist (hoeveel kilometers heeft u de afgelopen maand gereden), wordt nu expliciet gevraagd kilometerstanden op te geven. Eén en ander heeft geleid tot belangrijk hogere jaarkilometrages dan voorheen werden aangenomen.

Het jaargemiddelde voor personenauto's lag voor het jaar 1982 op 14.900, wat een lichte stijging inhoudt ten opzichte van de 14.765 van het jaar daarvoor. Personenauto's met dieselmotor blijken gemiddeld nog iets meer te rijden dan auto's op LPG (27.180 km, tegen 25.110 km). Het gemiddelde voor personenauto's met benzinemotoren kwam in 1982 uit op iets meer dan 13.000 km.

De cijfers over de eerste negen maanden van 1983 laten een lichte stijging van het kilometrage zien. Wanneer deze trend wordt doorgetrokken voor het gehele jaar, leidt dit tot een gemiddelde dat weer boven de 15.000 km komt te liggen.

uit RAI-ACTUEEL

nr. 19-84