

Verkeersongevallen van Nederlanders in het buitenland

Ing. C.C. Schoon

Met financiële bijdrage van:

VERBOND VAN VERZEKERAARS



Verkeersongevallen van Nederlanders in het buitenland

Een indicatie op basis van gegevens van één verzekeringsmaatschappij

R-95-6

Ing. C.C. Schoon

Leidschendam, april 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
 telefax 070-3201261

Samenvatting

Op basis van het aantal ingediende claims bij één verzekeringsmaatschappij is becijferd welk deel van de letselongevallen waar Nederlandse voertuigen bij betrokken waren, in het buitenland heeft plaatsgevonden. De cijfers zijn indicatief, omdat niet bekend is in hoeverre de groep verzekerden van deze ene verzekeringsmaatschappij representatief is voor de totale groep Nederlanders die een motorrijtuigenverzekering heeft afgesloten.

Het onderzoek is nog beperkt van aard. Toekomstig onderzoek zal meer het karakter moeten hebben van het achterhalen van de omstandigheden waaronder de ongevallen plaatsvonden.

Van de letselongevallen waar Nederlandse personenauto's bij betrokken waren, vond naar schatting 7% in het buitenland plaats; voor bestel- en vrachtauto's was dit 14%. In West-Duitsland, Frankrijk en België vonden de meeste letselongevallen plaats.

In het buitenland is over de jaren 1989 t/m 1993 een sterke toename (65%) geconstateerd van het aantal letselongevallen waar personenauto's bij betrokken waren. Daarentegen bedroeg voor Nederland de toename 40%. Verder bleek dat in het buitenland het aantal ongevallen waarbij uitsluitend materiële schade (UMS) ontstond, op een constant niveau is gebleven. Ook bleek dat bij buitenlandse ongevallen met bestel- en vrachtauto's geen sprake was van een sterke toename van het aantal letselongevallen.

Daar tot nog toe niets bekend was over het verband tussen ongevallen die werden geclaimd bij een verzekeringsmaatschappij en ongevallen die werden geregistreerd door de politie, is een toetsing met exploratief karakter uitgevoerd. Hierbij is tevens de voertuigprestatie in Nederland en het buitenland betrokken.

Op grond van deze toetsing is vastgesteld dat de ongevallengegevens van de verzekeringsmaatschappij in vergelijking met de politiegegevens, een enigszins consistent beeld te zien geven voor de personenauto's en bestel- en vrachtauto's. De ratio's voor letselschades lijken beter in overeenstemming met de voertuigprestatie te zijn dan de ratio's voor materiële schades.

Aangezien kan worden getwijfeld aan de representativiteit van de gegevens van één maatschappij, wordt aanbevolen om bij een volgende studie gegevens van meer verzekeringsmaatschappijen te betrekken. De gegevensopslag bij de landelijke databank van de verzekeringsmaatschappijen biedt hiertoe een mogelijkheid. Het is dan wel gewenst het bestand met meer kenmerken over verkeersongevallen uit te breiden.

Summary

Road accidents involving the Dutch abroad

Based on the number of claims submitted to a single insurance company, a calculation of the proportion of injury accidents involving Dutch vehicles abroad was made. The figures represent an indication only, because it is not known to what extent the group of insured parties from this single insurance company is representative for the total Dutch population with motor vehicle insurance.

The study is still limited in scope. Future study will have to determine the circumstances under which the accidents took place.

Of the injury accidents involving Dutch passenger cars, 7% was estimated to have occurred abroad; for vans and lorries, this figure was 14%. Most of the injury accidents occurred in Germany, France and Belgium. In the years 1989 to 1993, a marked increase (65%) was noted in the number of injury accidents involving Dutch passenger cars abroad. In contrast, the increase in the Netherlands was 40%. Furthermore, the number of accidents abroad where material damage only (MDO) occurred appears to have remained at a constant level. It was also shown that overseas accidents involving vans and lorries did not demonstrate a marked rise in the number of injury accidents.

Since nothing was known at that point about the relationship between accidents claimed from an insurance company and accidents registered by the police, an assessment of an explorative nature was performed. This involved both the vehicle performance in the Netherlands and abroad. Based on this evaluation, it was determined that, compared with the police data, the accident data of the insurance company gave a fairly consistent impression for the passenger cars and lorries and vans. The ratios for injury accidents seems to agree better with vehicle performance than the ratios for material damage.

Since the representative nature of data taken from a single insurance company can be drawn into question, it is recommended that a subsequent study involve data from several companies. This data could be obtained from the nationwide databank used by the insurance companies. It would then be desirable to expand the database with more characteristics about road accidents.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
2. <i>Mogelijke bronnen</i>	8
2.1. Landelijke statistische ongevallenregistraties	8
2.2. Enquête onder autobezitters	8
2.3. Gegevens verzekeringsmaatschappijen	8
3. <i>Vraagstelling en onderzoeksopzet</i>	11
4. <i>Verstreckte gegevens</i>	12
5. <i>Resultaten</i>	13
5.1. Particulier vervoer	13
5.2. Bedrijfsvervoer	15
5.3. Ongevallencijfers in relatie tot de ernst van ongevallen	15
5.4. Ongevallencijfers in relatie tot voertuigprestaties	16
6. <i>Discussie</i>	19
7. <i>Conclusie</i>	22
<i>Literatuur</i>	23
<i>Bijlage Tabellen 1 t/m 5</i>	25

Voorwoord

Tot nog toe is nooit eerder gekwantificeerd hoeveel Nederlanders in landen buiten Nederland bij verkeersongevallen betrokken waren. Onderverdelingen naar land, vervoerswijze en ernst van het ongeval, zijn belangrijke aanvullingen hierop. In de nationale verkeersstatistiek ontbreken dergelijke cijfers echter geheel.

Voor dit onderzoek heeft de SWOV voor het eerst statistische basisgegevens verkregen van een Nederlandse verzekeringsmaatschappij. Wij zijn deze verzekeringsmaatschappij, Centraal Beheer, dan ook zeer erkentelijk voor haar medewerking aan dit onderzoek.

Daar verzekeringsmaatschappijen over gedetailleerde gegevens van ongevallen beschikken, hopen wij in de toekomst een meer frequente uitwisseling van gegevens te realiseren.

Dit rapport geeft een schatting van het aantal ongevallen van Nederlanders in het buitenland. De ontwikkeling van de ongevallen in de tijd gezien, maakt hiervan deel uit. Er konden alleen onderverdelingen van ongevallen worden gemaakt die bij verzekeringsmaatschappij Centraal Beheer in de database aanwezig waren. Deze onderverdelingen zijn: verschillende Europese landen, type voertuig, materiële of letselschade en leeftijd van bestuurders.

Verder is gebruik gemaakt van de expositiegegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Daar de gegevens van slechts één verzekeringsmaatschappij zijn gebruikt, heeft deze studie een exploratief karakter. Indien meer verzekeringsmaatschappijen bij de gegevensverzameling kunnen worden betrokken, kan het aandeel van de ongevallen die Nederlanders in het buitenland hebben gehad, beter worden aangegeven.

Volgens afspraak met Centraal Beheer worden in dit rapport geen absolute cijfers over het aantal ongevallen gepubliceerd. Alleen verhoudingscijfers worden gegeven waarbij de ongevallen die in het buitenland hebben plaats gevonden, zijn gerelateerd aan de ongevallen in Nederland.

Deze studie werd mede mogelijk gemaakt door de jaarlijkse financiële bijdrage van het Verbond van Verzekeraars, Afdeling Motorrijtuigen.

1. Inleiding

De vraag hoeveel Nederlanders de laatste jaren in landen buiten Nederland bij verkeersongevallen betrokken zijn geraakt, staat in dit onderzoek centraal. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt naar de diverse (Europese) landen. Andere onderverdelingen zijn het ongevalsjaar, de wijze van verkeersdeelname, particulier vervoer en beroepsvervoer, de ernst van het ongeval (niet gewond, ernstig gewond, fataal letsel) en leeftijd.

De SWOV is nagegaan welke bronnen geschikte gegevens kunnen opleveren voor het beantwoorden van deze onderzoeksvraag. Afhankelijk hiervan kan worden bepaald hoe de gegevens gepresenteerd kunnen worden, bijvoorbeeld in absolute dan wel in relatieve zin. Wat het laatste betreft, kan het aantal ongevallen die in het buitenland heeft plaatsgevonden, worden gerelateerd aan het aantal ongevallen in Nederland. De SWOV heeft de volgende bronnen onderzocht: Europese landelijke statistische ongevallenregistraties, enquêtes onder autobezitters en gegevens van verzekeringsmaatschappijen (reisverzekeringen en motorrijtuigenverzekeringen).

Het is tevens gewenst de ongevallengegevens aan expositiegegevens te relateren. Zo kan een goed beeld van de ongevalssituatie in het buitenland worden verkregen. Hierbij valt te denken aan het aantal ongevallen dat in het buitenland heeft plaatsgevonden, gerelateerd aan het aantal afgelegde voertuigkilometers in het buitenland. Een dergelijke expositiemaat kan in principe het risico in het buitenland vaststellen waarbij een vergelijking van het risico in Nederland wordt getrokken.

Voor de verkrijging van expositiecijfers zijn de volgende bronnen onderzocht: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), landelijke organisaties op het gebied van toerisme.

2. Mogelijke bronnen

In de eerste plaats is nagegaan op welke wijze gegevens over het aantal verkeersongevallen in het buitenland verkregen konden worden. Verder zijn bronnen voor expositiegegevens gezocht.

2.1. Landelijke statistische ongevallenregistraties

Voor de gegevens van ongevallen die *in Nederland* plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van gegevens die door de politie worden geregistreerd. Deze gegevens worden centraal opgeslagen bij de Afdeling Basisgegevens van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (AVV/BG) van Rijkswaterstaat te Heerlen (de vroegere VOR). Deze Afdeling registreert echter geen gegevens van Nederlanders die in het buitenland een ongeval hebben gehad.

Hoewel verwacht mag worden dat diverse buitenlandse nationale ongevallsdatabanken gegevens over ongevallen van 'buitenlanders' (waaronder Nederlanders) in hun land registreren, leert de ervaring dat dergelijke gegevens moeilijk verkrijgbaar zijn. Zeker indien ze afzonderlijk uitgedraaid moeten worden.

Als andere mogelijke informatiebron kan de IRTAD (International Traffic Accident Database) worden genoemd. Deze database bevat de belangrijkste nationale ongevallengegevens van alle Europese landen. Maar ook in deze database zijn geen gegevens omtrent ongevallen van 'buitenlanders' opgenomen.

2.2. Enquête onder autobezitters

Een enquête onder aselect geselecteerde autobezitters zou in kaart kunnen brengen welke ongevallen zij in het buitenland hebben gehad. Wanneer wordt uitgegaan van de inschatting dat dit bij enkele procenten het geval zal zijn, zullen circa 50.000 enquêtes moeten worden uitgevoerd om 1.000 voor ons doel interessante ongevallen te verkrijgen.

De hoge kosten die aan de uitvoering van dergelijke omvangrijke aantallen enquêtes zijn verbonden, heeft ertoe geleid dat van deze onderzoeksmethode is afgezien.

2.3. Gegevens verzekeringsmaatschappijen

Als derde mogelijke bron komen verzekeringsmaatschappijen in aanmerking. Schade ten gevolge van een ongeval (in het buitenland) zal immers meestal worden geclaimd. Wat de soort verzekering betreft, komen de verzekering van voertuigen en van buitenlandse reizen voor ons onderzoek in aanmerking.

De SWOV had tot dusverre nog geen ervaring opgedaan met gegevensverstrekking door verzekeringsmaatschappijen voor algemene statistische doeleinden. Het onderhavige onderzoek bood een goede gelegenheid te verkennen wat wel en niet tot de mogelijkheden zou behoren.

De voorkeur is uitgegaan naar het verzamelen van gegevens van zowel claims die voertuigen betreffen als claims op reisverzekeringen. Dit is gedaan om zowel gegevens over gemotoriseerde voertuigen als over fietsers en voetgangers te verkrijgen.

Claims reisverzekeringen

Wat de reisverzekeringen betreft is contact gezocht met de alarmcentrales van verzekeringsmaatschappijen evenals de ANWB. Er is gebleken dat dit spoor tot niets leidde. Twee belangrijke redenen hiervoor kunnen worden genoemd. Ten eerste bleken sommige maatschappijen niet in staat de geregistreerde claims te relateren aan het aantal buitenlandse reizen. Ten tweede ontbrak veelal de variabele 'verkeersongeval' in het bestand.

Claims motorrijtuigenverzekeringen

De mogelijkheid om gegevens te verzamelen aan de hand van de claims van eigenaren van gemotoriseerde voertuigen, werd onderzocht. Eerst is getracht via het overkoepelend orgaan van de verzekeringsmaatschappijen, het Centrum voor Verzekeringsstatistiek (CVS), gegevens van centraal opgeslagen verkeersongevallen te verkrijgen. Het CVS maakt deel uit van het Verbond van Verzekeraars, Afdeling Motorrijtuigen. Het CVS-bestand bleek echter slechts een beperkt aantal bruikbare gegevens te bevatten, namelijk alleen de claims met betrekking tot personenauto's en de kenmerken 'binnenland' en 'buitenland' (dus geen onderverdeling naar specifieke landen). Er waren geen gegevens beschikbaar over het aantal slachtoffers en geen verdeling naar letsel-ernst. Verder bleek dat slechts circa de helft van de maatschappijen zijn gegevens aan het CVS ter beschikking stelt. Hierbij vertoont de levering op jaarbasis door sommige maatschappijen ook nog hiaten waardoor ontwikkelingen in het aantal ongevallen niet te volgen zijn. Het CVS durfde geen uitspraak over de betrouwbaarheid van de door ons gevraagde gegevens te doen, daar dit niet is onderzocht.

Het CVS adviseerde de gevraagde gegevens direct bij één of meer maatschappijen op te vragen.

Vervolgens is met twee grote verzekeringsmaatschappijen contact gezocht. Ten aanzien van verkeersongevallen bleek al spoedig dat hun databanken slechts een gering aantal variabelen opsloegen die voor ons doel bruikbaar zijn. Hoewel de twee maatschappijen aanvankelijk hadden toegezegd gegevens te willen leveren, heeft uiteindelijk één maatschappij (Centraal Beheer te Apeldoorn, verder genoemd 'de verzekeringsmaatschappij') de gegevens daadwerkelijk geleverd.

Expositiegegevens

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) publiceert jaarlijks gegevens over de volgende onderwerpen:

- Statistiek van het personenvervoer 1992 (CBS, 1993a).
- Het bezit en gebruik van personenauto's 1992 (CBS, 1993b).
- Vakanties en korte recreatieve verblijven van Nederlanders (CBS, 1993c).
- Bestedingen aan vakanties (CBS, 1993d).
- Gegevens van Motorvoertuigenpark en verkeers- & vervoersprestatie (CBS, 1993e).

De 'Statistiek van het personenvervoer' bleek weliswaar de nodige gegevens over grensoverschrijdend verkeer te bevatten, maar deze gegevens zijn er niet onderverdeeld naar Europese landen afzonderlijk. Uitsplitsingen naar de voertuigprestaties per land zijn alleen beschikbaar voor het toerwagenvervoer en de zeevaart.

Van toeristische vakanties naar het buitenland is met betrekking tot de verschillende landen alleen het aantal vakanties bekend maar geen voertuigprestaties. Wel geven publikaties over dit onderwerp de wijze van vervoer naar de diverse landen aan (auto, motor, openbaar vervoer, touringcar, vliegtuig en overige vervoermiddelen).

Naast het CBS doen ook instanties als de Stichting Continu Vakantie Onderzoek (CVO) en het Nederlands Bureau voor Toerisme (NBT) regelmatig onderzoek naar vakantiebestemmingen. Deze instanties verzamelen echter geen gegevens over voertuigprestaties in het buitenland.

De conclusie is dat de CBS-uitgaven 'Statistiek van het personenvervoer' en 'Gegevens van Motorvoertuigenpark en verkeers- & vervoersprestatie' de voor ons doel meest bruikbare gegevens bevatten.

3. Vraagstelling en onderzoeksopzet

Gezien het feit dat wij bij dit onderzoek slechts konden beschikken over de ongevallengegevens van één verzekeringsmaatschappij, dienden wij de vraagstelling van het onderzoek en de te volgen werkwijze hierop aan te passen.

Vraagstelling

In dit onderzoek staat de vraag centraal hoe groot de verkeersonveiligheid is in termen van aantallen letsel- en schadegevallen onder Nederlanders in het buitenland.

Gelet op de vermelde beperking luidt de volgende vraag of het mogelijk is de omvang van de verkeersonveiligheid te bepalen met gebruikmaking van de ongevallengegevens van één verzekeringsmaatschappij, al dan niet aangevuld met expositiegegevens.

Bij het onderzoek moet een werkwijze worden gevolgd die inzicht geeft in de volgende onderliggende vragen:

- zijn verzekeringsgegevens in het algemeen bruikbaar voor het bepalen van de gevraagde omvang?
- representeren de gegevens van de verzekeringsmaatschappij de algemene verzekeringsgegevens?
- geldt dit ook voor differentiaties?

Onderzoeksopzet

Met behulp van de ongevallengegevens van één verzekeringsmaatschappij kan in ieder geval de vraag worden beantwoord hoe groot het aandeel is van de geclaimde schades die in het buitenland plaatsvonden. De uitkomst kan worden uitgedrukt in een verhoudingscijfer (schades in het buitenland ten opzichte van die in Nederland) of in een percentage (schades in het buitenland ten opzichte van schades in het binnen- en buitenland).

Met een dergelijke presentatie van gegevens wordt tevens tegemoet gekomen aan de wens van de verzekeringsmaatschappij geen cijfers te publiceren van absolute aantallen schadeclaims.

Er kan slechts in beperkte zin kwantitatief inzicht worden verkregen in de overige vragen. Het toetsen van de gegevens van de verzekeringsmaatschappij aan de hand van andere gegevens (ongevallen- en expositie-cijfers) behoort tot de mogelijkheden. Aangezien er geen ervaring en kennis bestaat over de ongevallengegevens van verzekeringsmaatschappijen, heeft deze toetsing een exploratief karakter.

De toetsingen die zijn uitgevoerd betreffen:

- de vergelijking van de schadeclaims van de verzekeringsmaatschappij met ongevallen uit de Nederlandse ongevallenstatistiek;
- het relateren van de schadeclaims van de verzekeringsmaatschappij en de ongevallen uit de Nederlandse ongevallenstatistiek aan de voertuigprestatie in Nederland en in het buitenland.

4. Verstreckte gegevens

Aan de verzekeringsmaatschappij zijn de volgende gegevens gevraagd:

- het aantal ongevallen in het buitenland
- het land waar de aanrijding heeft plaats gevonden
- het aantal ongevallen in Nederland
- het jaar van het ongeval (over een periode van vijf jaar)
- het vervoermiddel van betrokkene
- het aantal slachtoffers per ongeval
- de letsel-ernst (bijvoorbeeld overleden, ziekenhuisopname, overig letsel)
- de leeftijd van het slachtoffers

Het bleek dat alle gegevens leverbaar waren met uitzondering van het aantal slachtoffers per ongeval en de letsel-ernst van de slachtoffers. Wel kon onderscheid worden gemaakt tussen een ongeval met letsel en slechts materiële schade.

Daar de verzekeringsmaatschappij de verzekeringen van particulieren en bedrijven van elkaar gescheiden heeft, kwamen de ter beschikking gestelde gegevens uit verschillende bronnen. Hierdoor verschillen de gegevens van personenauto's (en caravans, motorfietsen) enigszins van die van bestelauto's, vrachtauto's en bussen. De volgende variabelen zijn geleverd:

- *Landcode*. Deze code heeft betrekking op de nationaliteit van de tegenpartij. Wanneer een Nederlander een ongeval krijgt in het buitenland, zal hierbij bijna altijd een inwoner van dat land betrokken zijn. Er ontstaan problemen indien er sprake is van een ongeval van een Nederlander met een buitenlander dat plaats heeft in Nederland. Dit ongeval krijgt dan ten onrechte een buitenlandcode. In het bestand 'particulieren' kon dit omzeild worden door een extra code te gebruiken die aangeeft of het ongeval in Nederland of in het buitenland heeft plaats gevonden. In het bestand 'bedrijven' is een dergelijke extra code niet opgenomen. Er is aangenomen dat dit slechts geringe invloed heeft op de in dit rapport gepresenteerde cijfers.
- *Ongevalsjaar*. Het bestand 'particulieren' bevat ongevalgegevens over de afgelopen vijf jaar (1989 tot en met 1993). In het bestand 'bedrijven' zijn ongevallen vanaf 1991 opgenomen.
- *Leeftijd*. In het bestand 'particulieren' heeft deze code betrekking op de leeftijd van de bestuurder. Het bestand 'bedrijven' kent een dergelijke code niet.

Aan de hand van deze gegevens kan van alle claims het aandeel ongevallen worden bepaald dat in het buitenland heeft plaats gevonden. Het gaat hier alleen om gemotoriseerde voertuigen; er zijn geen cijfers te geven voor ongevallen waar fietsers en voetgangers bij betrokken zijn. Een kanttekening dient geplaatst te worden bij de busongevallen. In de registratie van de maatschappij zijn bussen van het openbaar vervoer betrokken bij de claims in Nederland; dit is niet het geval bij busongevallen in het buitenland. Bij de beschouwing van ongevallencijfers moet hier rekening mee worden gehouden. Over het aantal gewond geraakte busreizigers is echter niets bekend.

5. Resultaten

In aansluiting op de wijze waarop door de verzekeringsmaatschappij de gegevens zijn verstrekt, is onderscheid gemaakt in particulier- en bedrijfsvervoer.

5.1. Particulier vervoer

De verzekeringsmaatschappij heeft per land het aantal gemelde schade- en letselongevallen opgegeven, inclusief Nederland. Dit zijn absolute aantallen. Volgens afspraak met de verzekeringsmaatschappij zijn de buitenlandse cijfers gerelateerd aan de cijfers van Nederland waardoor de absolute cijfers niet herleidbaar zijn. Het aantal buitenlandse ongevallen per 1.000 ongevallen in Nederland is als verhouding genomen, met verdelingen naar vervoermiddel (auto, caravan/aanhanger en motor), land, jaar (van 1989 tot en met 1993) en leeftijd van de bestuurder.

In *Tabel 1* (zie de *Bijlage*) is een overzicht gegeven van *alle landen* met meer dan 100 claims van verkeersongevallen in de jaren 1989 tot en met 1993. Uit de totaal-cijfers blijkt dat van de 1.000 Nederlandse personenauto-ongevallen waarbij alleen materiële schade viel, 39 in het buitenland plaatsvonden. Voor letselschade ligt dit cijfer op 79 (factor twee hoger). Materiële schade aan caravans (en aanhangers en dergelijke) komt voor een belangrijk deel in het buitenland voor: 263 claims op 1.000 claims van schades in Nederland.

Ongevallen waarbij motorfietsen betrokken zijn, komen in het buitenland frequenter voor in vergelijking met ongevallen met personenauto's. Op 1.000 claims motorfietsongevallen in Nederland, zijn er 65 ongevallen met alleen materiële schade en 121 met letsel. Ook hier vinden we tussen de aantallen letsel- en materiële schades een verhouding van circa factor twee.

Kijken we vervolgens naar de *individuele landen*, dan scoren West-Duitsland, Frankrijk en België het hoogst. Voor deze landen is op 1.000 Nederlandse personenauto-ongevallen het aantal ongevallen met letselschade respectievelijk 27, 15 en 16. Bij de overige landen zien we niet meer dan 3 ongevallen per 1.000 Nederlandse ongevallen.

Bij de caravanclaims schiet Frankrijk er in negatieve zin sterk uit: 122 ongevallen op 1.000 Nederlandse; West-Duitsland en België geven hier respectievelijk 45 en 16 ongevallen.

Bij de motorfietsen zijn de verschillen tussen de drie genoemde landen gering bij de materiële schades. Wat de letselongevallen betreft, onderscheidt Frankrijk zich met 10 ongevallen op 1.000 gunstig ten opzichte van België en Duitsland (beide 40 ongevallen op 1.000).

In *Tabel 2* (zie de *Bijlage*) zijn voor de landen met meer dan 100 claims over de vijf beschouwde jaren, soortgelijke verhoudingscijfers op jaarbasis weergegeven. Hiermee is per land de ontwikkeling in aantallen claims te volgen.

Het laatste blok in deze tabel geeft de ontwikkeling voor *alle landen* weer. Uit de totaal-cijfers van 1989 tot 1993 blijkt een geringe *daling* van het relatieve aantal ongevallen. Bij beschouwing van de absolute cijfers (tabel

is niet opgenomen) blijkt dat deze daling niet het gevolg is van minder ongevallen in de beschouwde landen, maar van een *stijging* van het aantal ongevallen in Nederland. Over de jaren 1989 tot en met 1993 is sprake van een jaarlijkse stijging in Nederland van circa 5%. Het 'buitenland' daarentegen toont een stabiel beeld over deze jaren.

Wel is het opvallend dat het aantal letselongevallen voor personenauto's ten opzichte van het aantal ongevallen met alleen materiële schade, in het buitenland een sterkere stijging vertoont dan in Nederland. Uit de absolute cijfers blijkt dat het aandeel toeneemt van 6,2% (1989) tot 10,3% (1993). Voor Nederland bedragen deze percentages respectievelijk 3,4 en 4,8%. We kunnen deze toename ook anders uitdrukken: in het buitenland bedraagt de stijging van het aantal letselongevallen 65% en in Nederland 40% (1989-1993) ondanks het feit dat de ongevallen met alleen materiële schade in het buitenland op een constant niveau zijn gebleven.

Volgens de cijfers van *Tabel 2* behelst de algemene tendens voor de *individuele landen* tevens een geringe daling van het relatieve aantal ongevallen. Ook dit is een gevolg van de stijging van het aantal ongevallen in Nederland. De absolute cijfers van de individuele landen tonen hetzelfde redelijk stabiele beeld als dat van de totaal-cijfers, met uitzondering van de cijfers voor Joegoslavië waar sinds 1991 sprake is van een zeer sterke daling van het aantal ongevallen.

De verdeling naar diverse voertuigtypen geeft voor personenauto's hetzelfde beeld als dat van de totaal-cijfers omdat het aandeel ongevallen met personenauto's ten opzichte van de totale groep groot is. Alleen 1991 geeft een piekje te zien voor de letselschades bij de personenauto's. De cijfers van schades waar caravans bij betrokken zijn, vertonen een wat grilliger beeld. De jaarlijkse fluctuaties van de relatieve aantallen schades en letselschades met betrekking tot motorfietsen, worden veroorzaakt door het geringe absolute aantal ongevallen in het buitenland.

In *Tabel 3* (zie de *Bijlage*) is voor de onderscheiden voertuigen een verdeling naar leeftijd van de bestuurder gegeven.

Als we in eerste instantie het blok met de *totaal-cijfers* bekijken (laatste deel tabel) valt op dat het aandeel van de categorie 'leeftijd onbekend' groot is. Ook in de tabel met absolute cijfers gaat het hier om grote aantallen ongevallen.

Verder blijkt uit *Tabel 3* dat de groep 50-64-jarigen het sterkst vertegenwoordigd is bij de personenauto's en caravans. In absolute zin zijn echter de 25-49-jarigen het meest bij ongevallen in het buitenland betrokken. Qua aantal ligt dit circa factor 2,5 boven dat van de 50-64-jarigen.

Uit *Tabel 3* blijkt verder dat de categorie '65+' bij ongevallen met alleen materiële schade, een aandeel heeft dat beneden het gemiddelde ligt.

Bij personenauto-ongevallen met letsel is het aandeel iets boven het gemiddelde.

Bij de ongevallen met motorfietsen is de betrokkenheid van de 25-49-jarigen het grootst.

Kijken we in deze tabel naar de *individuele landen* dan zijn met betrekking tot de personenauto- en caravanaanrijdingen geen opvallende afwijkingen te constateren. De verhoudingscijfers die onder de categorie motorfietsschades worden gegeven, zijn minder bruikbaar vanwege de geringe absolute aantallen aanrijdingen in het buitenland bij deze onderverdeling naar leeftijden.

5.2. Bedrijfsvervoer

Voor het bedrijfsvervoer zijn op vergelijkbare wijze de Nederlandse en buitenlandse ongevalgegevens uitgesplitst. Het bedrijfsvervoer is verdeeld naar bestel-, vrachtauto's en bussen (inclusief het openbaar vervoer met betrekking tot de ongevallen in Nederland). In vergelijking met de cijfers van particulier vervoer, wijken twee variabelen bij het bedrijfsvervoer af. Ten eerste is de tijdreeks nu drie jaar (1991 tot en met 1993). Ten tweede is de leeftijd van de bestuurder nu niet bekend.

In *Tabel 4* (zie de *Bijlage*) is voor de jaren 1991 tot en met 1993 een overzicht gegeven van de landen met meer dan twintig claims van verkeersongevallen, uitgesplitst naar materiële schade en letselongevallen. Ook nu is weer het aantal ongevallen in het buitenland per 1.000 ongevallen in Nederland gegeven.

Bestudering van de cijfers '*buitenland totaal*' toont aan dat het aandeel letselschades met betrekking tot bestel- en vrachtauto's groot is: 170 ongevallen in het buitenland tegenover 1.000 ongevallen in Nederland. We zagen dat voor personenauto's het aandeel 79 op 1.000 was (*Tabel 1*). De verhouding tussen letselschades en materiële schades bij bestel- en vrachtauto's (factor 1,9), wijkt echter niet veel af van het cijfer voor personenauto's (factor 2,0).

Het aantal letselschades bij bussen ligt op een vergelijkbaar niveau als bij personenauto's, met 83 ongevallen in het buitenland ten opzichte van 1.000 ongevallen in Nederland.

Uit de onderverdeling van de cijfers naar *individuele landen* voor de categorie bestel- en vrachtauto's, blijkt dat Duitsland het hoogst scoort (79 ongevallen op 1.000). België, Frankrijk en Groot Brittannië volgen met respectievelijk 33, 21 en 14 letselongevallen op 1.000 in Nederland. Duitsland scoort ook het hoogst bij busongevallen: 42 letselongevallen op 1.000 letselongevallen in Nederland. Frankrijk en Italië hebben een even groot aandeel in het aantal buitenlandse busongevallen met letsel (8 op 1.000), gevolgd door België en Groot Brittannië (4 op 1.000). De rest van de landen heeft een aandeel van twee of minder op 1.000 ongevallen in Nederland.

In *Tabel 5* (zie de *Bijlage*) zijn de cijfers voor bestelauto's, vrachtauto's en bussen per jaar gegeven. Indien we in eerste instantie de ontwikkeling van *alle landen* met meer dan twintig claims in drie jaar bekijken, blijkt hieruit geen stabiel beeld: van 1991 tot 1992 zien we eerst een stijging van het aantal ongevallen ten opzichte van Nederland (van 89 naar 96) en een forse daling van 1992 naar 1993 (van 96 tot 81 ongevallen) terwijl de absolute aantallen claims van ongevallen in Nederland een jaarlijkse daling van gemiddeld 7,5% te zien geven.

De *individuele landen* vertonen een min of meer vergelijkbaar beeld. In tegenstelling tot hetgeen bij personenauto's opviel, zien we bij de bestel- en vrachtauto's geen sterkere stijging van het aantal letselongevallen in het buitenland in vergelijking met Nederland over de jaren 1991 tot en met 1993.

5.3. Ongevallencijfers in relatie tot de ernst van ongevallen

De verhouding tussen letselongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS), zoals geclaimd bij de verzekeringsmaatschappij

(zowel in Nederland als in het buitenland), is hier en daar reeds ter sprake gebracht. De ratio voor deze verhouding kunnen we vergelijken met dezelfde ratio op basis van ongevallengegevens volgens de VOR-gegevens. Dit verschaft inzicht in de aard van het verkregen materiaal van de verzekeringsmaatschappij.

Voertuigcategor ie	Claims verze- keringsmij. in Nederland	Claims verze- keringsmij. in buitenland	VOR-gegevens
Personenauto	4,1	8,2	13,6
Motorfiets	10,0	18,8	82,8
Bestel- en vrachtauto	3,4	6,4	9,9
Bus	12,4	10,5	13,4

*Ratio letselongevallen/UMS-ongevallen (*100)*

De in de tabel gegeven ratio's zijn de verhoudingen voor de letselongevallen gerelateerd aan de UMS-ongevallen, vermenigvuldigd met factor 100. Bij beschouwing van de cijfers van de verzekeringsmaatschappij, blijkt dat bij de buitenland-claims de drie eerst genoemde voertuigcategorieën ratio's geven die ongeveer factor 2 hoger liggen ten opzichte van de binnenland-claims. Het is niet duidelijk waar dit aan ligt. Of er vinden in het buitenland relatief veel letselongevallen plaats, of dit type ongeval wordt eerder geclaimd als het in het buitenland plaats vindt dan wanneer het in Nederland zou hebben plaats gevonden. Het kan ook zo zijn dat UMS-ongevallen die in het buitenland hebben plaatsgevonden, minder vaak worden geclaimd dan als zij in Nederland hebben plaatsgevonden.

Voor bussen is de ratio voor Nederland juist hoger dan voor het buitenland. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het aandeel bussen dat in gebruik is bij het openbaar vervoer in de Nederlandse situatie.

Vergelijken we de ratio's van de buitenland-claims met de ratio's volgens de Nederlandse VOR-gegevens, blijken de verzekeringscijfers in het algemeen op een iets lager niveau te liggen. Vermoedelijk heeft dit met de onderregistratie van de binnenlandse UMS-ongevallen te maken.

Voor ongevallen waar de motorfiets bij betrokken is, is het verschil tussen de ratio van de buitenlandse claims en de ratio op basis van de VOR-gegevens sterk afwijkend. Ook hier zou de lagere registratiegraad van door de politie geregistreerde UMS-ongevallen, mee te maken kunnen hebben.

Uit deze tabel volgt geen duidelijk beeld. De ratio's van de buitenlandse claims komen nog het meest overeen met de ratio's op basis van de VOR-gegevens.

5.4. Ongevallencijfers in relatie tot voertuigprestaties

Een andere toets ter verkrijging van inzicht in de ongevallengegevens van de verzekeringsmaatschappij, kan worden uitgevoerd aan de hand van de voertuigprestatie in binnen- en buitenland. Daar van de onderscheiden

voertuigcategorieën geen voertuigprestaties voor de individuele landen bekend zijn, kunnen alleen totaal-cijfers worden beschouwd. Evenals in de vorige paragraaf worden de ratio's met elkaar vergeleken.

Eerst worden alleen de cijfers voor de voertuigprestatie in Nederland en in het buitenland gepresenteerd. Het gaat hier om de gereden kilometers door Nederlandse voertuigen. In de laatste kolom staat de ratio van de voertuigprestatie gereden in het buitenland, ten opzichte van de Nederlandse voertuigprestatie, vermenigvuldigd met factor 100.

Voertuig-categorie	Nederland (miljard km)	Buitenland (miljard km)	Ratio Buitenland- en Nederland (*100)
Personenauto	80,1	6,4	8,0
Motor	1,0	0,17	17,0
Bestel- en vrachtauto	14,0	3,3	23,6
Bus	0,6	0,1	16,7
Totaal	95,7	10,0	10,4

Voertuigprestatie in 1992. Bron: CBS (1993e)

Uit deze tabel blijkt dat de categorie bestel- en vrachtauto's relatief het meeste aantal kilometers in het buitenland aflegt (ratio 23,6). Personenautokilometers liggen met een ratio van 8,0 duidelijk op een lager niveau.

Wanneer deze cijfers naast die van de ratio's voor de aantallen verzekeringsclaims betreffende ongevallen in het buitenland worden geplaatst, ten opzichte van die in Nederland, ontstaat de volgende tabel. De in de laatste kolom opgenomen ratio voor de voertuigprestatie is overgenomen uit bovenstaande tabel.

Voertuigcategorieg	Claims *) materiële schade	Claims *) letselongevallen	Voertuigprestatie 1992
Personenauto	3,9	7,9	8,0
Motor	6,5	12,1	17,0
Bestel- en vrachtauto	8,9	17,1	23,6
Bus	9,8	8,3	16,7

*Ratio's buitenland/Nederland (*100)*

**) Personenauto en motor: gem. 1989-1993; bestel-, vrachtauto en bus: gem. 1991-1993*

Wanneer wordt uitgegaan van de ratio voor de voertuigprestatie van personenauto's, blijkt een goede overeenstemming met de ratio voor letselongevallen. De ratio voor materiële schade is factor twee lager. We zien voor de categorieën motoren, bestel- en vrachtauto's bij een toename van de ratio voor de voertuigprestatie, een toename van de ratio's voor de claims, zowel wat de materiële schade als de letselongevallen betreft.

Voor bussen is er geen sprake van een dergelijk patroon. Ook dit zou te maken kunnen hebben met het aandeel bussen in gebruik bij het openbaar vervoer in Nederland.

6. Discussie

De bovenstaande resultaten zijn gebaseerd op claims van slechts één verzekeringsmaatschappij. Pogingen om centraal opgeslagen data te benutten of meerdere verzekeringsmaatschappijen bij de gegevensverstrekking te betrekken, hebben geen resultaat opgeleverd. Het is niet bekend of de gegevens van deze ene verzekeringsmaatschappij representatief zijn. De verzekeringsmaatschappij is bij dit onderzoek betrokken vanwege het grote aantal polishouders.

In exploratieve zin zijn de ongevallencijfers van de verzekeringsmaatschappij in verband gebracht met de verhoudingen tussen letselongevallen enerzijds en ongevallen met materiële schade anderzijds (eerste analyse) en tussen voertuigprestatie in het buitenland enerzijds en in Nederland anderzijds (tweede analyse).

Eerste analyse: verhouding tussen letselongevallen en ongevallen met materiële schade

In de in § 4.3. opgenomen tabel zijn ratio's van letselongevallen gegeven, gerelateerd aan de ongevallen met materiële schade. Uit de cijfers van de verzekeringsmaatschappij blijkt dat bij ongevallen in het buitenland ongeveer twee maal zoveel letselschades worden geclaimd, in vergelijking met ongevallen in het binnenland. Dit geldt voor de categorieën personenauto's, bestel-, vrachtauto's en motorfietsen. Het is niet duidelijk wat de reden hiervoor is. Wel is in § 4.1 beschreven dat in het buitenland het aantal letselongevallen jaarlijks toeneemt (1989 versus 1993). Dit geldt voor personenauto's maar niet voor bestel- en vrachtauto's.

Dat voor bussen het aandeel letselongevallen in Nederland juist hoger is ten opzichte van de buitenlandse cijfers, heeft waarschijnlijk te maken met het aandeel bussen in gebruik bij het openbaar vervoer in Nederland. Bij de ongevallen in het buitenland zijn alleen bussen van touroperators betrokken en geen bussen van het openbaar vervoer. Het is bekend dat in de bussen van het openbaar vervoer, veel ongevallen met gering letsel onder passagiers voorkomen. Dit komt door vele in- en uitstapbewegingen en acceleratie- en deceleratiemanoeuvres.

Vergelijking van de buitenland-cijfers van de verzekeringsmaatschappij met de cijfers uit het VOR-bestand, levert een verschil op van ongeveer factor 1,5. Hiervoor kan als verklaring worden gegeven dat in het VOR-bestand relatief weinig UMS-ongevallen ten opzichte letselongevallen zijn opgenomen. Bij de verzekeringsmaatschappijen worden deze UMS-ongevallen in de regel vaker geclaimd.

Dit verschijnsel doet het sterkst van zich spreken bij de categorie 'motorfiets': in de VOR-gegevens zitten bijna evenveel letselongevallen als UMS-ongevallen, terwijl bij de verzekeringsmaatschappij vijf maal zoveel UMS-claims ten opzichte van claims van letselongevallen zijn geregistreerd. Waarschijnlijk zijn veel ongevallen waar motorfietsen bij betrokken zijn, eenzijdige ongevallen (valmanoeuvres en dergelijke), die niet door de politie worden geregistreerd.

Op grond van deze analyse kan worden vastgesteld dat de ongevallencijfers van de verzekeringsmaatschappij een enigszins consistent beeld te

zien geven voor de voertuigcategorieën personenauto's, bestel- en vrachtauto's.

Tweede analyse: verhouding tussen voertuigprestatie in het buitenland en in Nederland

Met deze analyse zijn de ongevallencijfers van de verzekeringsmaatschappij in verband gebracht met de voertuigprestatie.

De ratio's voor letselongevallen zijn voor de categorieën personenauto's, motoren, bestel- en vrachtauto's redelijk in lijn met de ratio's voor de voertuigprestaties van deze categorieën. De lagere ratio's voor materiële schades houden, vergeleken met die voor letselongevallen, ook hier verband met het reeds gesignaleerde feit dat relatief meer letselschades worden geclaimd bij een ongeval in het buitenland dan bij een ongeval in Nederland.

Voor bussen zien we niet zo'n duidelijk verband tussen de ratio's voor ongevallen en voertuigprestatie. Zoals hiervoor is vermeld zou dit te maken kunnen hebben met het aandeel bussen in gebruik bij het openbaar vervoer in Nederland. Door relatief meer letselongevallen in Nederlandse bussen van het openbaar vervoer krijgen we een lager verhoudingscijfer voor de ratio van ongevallen in het buitenland ten opzichte van die in Nederland.

Op grond van deze analyse kan worden vastgesteld dat de ongevallencijfers van de verzekeringsmaatschappij een enigszins consistent beeld te zien geven voor de voertuigcategorieën personenauto's, motoren, bestel- en vrachtauto's. De ratio's voor de letselschades lijken beter in over eenstemming met de voertuigprestatie te zijn dan die voor materiële schades.

Uitkomsten discussie

Met datavergelijking is getracht inzicht te krijgen in de aard en omvang van ongevallencijfers van één verzekeringsmaatschappij. Dit is zeker niet uitputtend gedaan. Met andere kenmerken als leeftijd en geslacht van de bestuurders zou mogelijk nog iets meer te zeggen zijn over de mate van representativiteit van de betrokken groep verzekerden. Mocht in de toekomst meer met gegevens van verzekeringsmaatschappijen gewerkt gaan worden, is dit zeker aan te bevelen. Het betrekken van data van verscheidene maatschappijen biedt eveneens meer houvast omtrent de bruikbaarheid van het materiaal.

Wanneer we de uitkomsten van beide analyses beschouwen, blijkt dat de minst grote afwijkingen bij de voertuigcategorieën personenauto's en bestelauto's en vrachtauto's zijn geconstateerd. Dit geldt vooral voor de letselongevallen. Becijferingen omtrent het aandeel ongevallen dat in het buitenland heeft plaatsgevonden, kunnen dan ook het best worden gebaseerd op deze cijfers.

In dit onderzoek is de verkeersprestatie (aantal voertuigkilometers) gebruikt voor het toetsen van de gegevens van de verzekeringsmaatschappij voor de mate van representativiteit. In de *Inleiding* is gesteld dat door gebruik te maken van een dergelijke expositiemaat de mate van risico in het buitenland ten opzichte van Nederland bepaald zou kunnen worden. Nu kan worden vastgesteld dat dit alleen mogelijk is als meer zekerheid bestaat over de validiteit van gegevens van een bepaalde maatschappij.

De in dit rapport gepresenteerde gegevens vormen niet meer dan een indicatie. Uitspraken over risico's zijn niet te geven.

Door meer ongevalskenmerken bij de analyse te betrekken, zoals werkverkeer of vakantieverkeer maar ook het tijdstip en de afgelegde afstand, kan inzicht worden verkregen in de omstandigheden waaronder ongevallen in het buitenland plaats hebben gevonden.

7. Conclusie

Op basis van het aantal ingediende claims bij één verzekeringsmaatschappij is het uiteraard niet mogelijk een representatief beeld te geven van de aantallen Nederlanders die in landen buiten Nederland bij verkeersongevallen betrokken zijn geweest. Wel zijn ter indicatie enkele percentages te noemen.

Over de jaren 1989 tot en met 1993 blijkt dat ongeveer 7% van de letsel-ongevallen waar Nederlandse personenauto's bij betrokken waren, in het buitenland heeft plaats gevonden. Voor de bestel- en vrachtauto's is dit 14% (gemiddelde over de jaren 1991 tot en met 1993). 80% van de buitenlandse letsel-ongevallen waar personenauto's bij betrokken waren, vindt plaats in West-Duitsland, Frankrijk en België. Voor bestel- en vrachtauto's komt dit percentage uit op 78%.

Opvallend is de sterke stijging met 65% van het aantal claims van letsel-ongevallen in het buitenland met personenauto's, over de jaren 1989 tot en met 1993; dit terwijl de claims met alleen materiële schade in het buitenland op een constant niveau zijn gebleven. Voor Nederland bedroeg de stijging van het aantal claims van letsel-ongevallen 40%. Voor bestel- en vrachtauto's bleek een dergelijke sterke stijging van deze letsel-ongevallen in het buitenland niet.

In absolute zin zijn de 25-49-jarigen het meest bij personenauto-ongevallen in het buitenland betrokken. In relatieve zin is de groep 50-64-jarigen in het buitenland oververtegenwoordigd.

Dit is de eerste keer dat de SWOV cijfers presenteert over verkeersongevallen in het buitenland waar Nederlandse voertuigen bij betrokken waren. Het is ook de eerste keer dat cijfers van een verzekeringsmaatschappij zijn gebruikt. Hierdoor bestaat geen goed beeld omtrent de aard en omvang van het ter beschikking gestelde cijfermateriaal. Aan de hand van een zeer beperkt aantal exploratieve analyses is enig inzicht in het materiaal verkregen.

Het doel van het onderzoek was beperkt van aard. Toekomstig onderzoek zal meer het karakter moeten hebben van het achterhalen van de omstandigheden waaronder ongevallen in het buitenland plaatsvonden.

Literatuur

CBS (1993a). *Statistiek van het personenvervoer 1992*. Centraal Bureau voor de Statistiek CBS.

CBS (1993b). *Het bezit en gebruik van personenauto's 1992*. Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (1993c). *Vakanties en korte recreatieve verblijven van Nederlanders 1992*. Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (1993d). *Record uitgaven aan vakanties*. Persbericht nr. PB93-309, Centraal Bureau voor de Statistiek, 25 november 1993.

CBS (1993e). *Overzicht met gegevens van Motorvoertuigenpark en verkeers- & vervoersprestatie*. Centraal Bureau voor de Statistiek. Gegevens op diskette, oktober 1993.

Centraal Beheer (1994). *Overzicht met gegevens van schadeclaims van verkeersongevallen met alleen materiële schade en letsel naar particulier vervoermiddel en land (1989 t/m 1993)*. Divisie Particulieren.

Centraal Beheer (1994). *Overzicht met gegevens van schadeclaims van verkeersongevallen met alleen materiële schade en letsel naar bedrijfsvervoermiddel en land (1991 t/m 1993)*. Divisie Bedrijvenverzekeringen.

Jaarlijks uitgebrachte AVV-BG statistieken betreffende verkeersongevallen in Nederland.

Bijlage Tabellen 1 t/m 5

Tabel 1. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letselongevallen naar vervoermiddel en landen met meer dan 100 claims in vijf jaar.*

Tabel 2. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letselongevallen naar vervoermiddel, land en jaar (1989 t/m 1993).*

Tabel 3. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letselongevallen naar vervoermiddel, land en leeftijd van bestuurder (1989-1993).*

Tabel 4. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letselongevallen naar vervoermiddel en landen met meer dan 20 claims in drie jaar (1991-1993).*

Tabel 5. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letselongevallen naar vervoermiddel, land en jaar (1991 t/m 1993).*

LAND	PERSONENAUTO'S		CARAVANS	MOTOREN		TOTAAL
	Materiële schade	Letsel-schade	Materiële schade	Materiële schade	Letsel-schade	
België	7,3	15,5	15,7	14,1	40,4	7,8
Duitsland (BRD)	11,1	26,8	45,4	17,1	40,4	12,1
Frankrijk	9,4	15,2	122,0	16,1	10,1	11,0
Gr. Brittannië	1,1	2,6	5,2	3,0	0,0	1,2
Hongarije	0,4	0,6	4,6	1,0	0,0	0,4
Italië	1,7	1,7	13,1	4,0	20,2	1,8
Joegoslavië	0,5	1,1	2,3	0,0	0,0	0,5
Luxemburg	0,5	0,7	5,2	1,0	10,1	0,6
Oostenrijk	2,3	2,9	6,9	0,0	0,0	2,3
Spanje	1,6	3,1	12,1	1,0	0,0	1,8
Zwitserland	1,1	1,0	5,5	2,0	0,0	1,1
Landen <100 claims	2,5	8,1	24,8	5,0	0,0	3,0
BUITENL. TOT.	39,4	79,2	262,6	64,5	121,2	43,6

Tabel 1. Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letsel-ongevallen naar vervoermiddel en landen met meer dan 100 claims in 5 jaar.

LAND jaar	PERSONENAUTO'S		CARAVANS Materiële schade	MOTOREN		TOTAAL
	Materiële schade	Letsel- schade		Materiële schade	Letsel- schade	
België						
1989	7,8	12,3	3,8	0,0	0,0	7,9
1990	7,6	12,6	15,4	7,2	0,0	7,9
1991	6,8	18,3	15,8	9,4	176,5	7,4
1992	7,6	15,3	17,6	24,2	43,5	8,1
1993	6,9	17,4	22,8	19,4	0,0	7,6
Totaal	7,3	15,5	15,7	14,1	40,4	7,8
Duitsland (BRD)						
1989	11,0	25,3	42,1	14,8	0,0	11,8
1990	12,1	23,5	41,1	7,2	55,6	12,8
1991	11,5	34,1	47,4	9,4	58,8	12,8
1992	10,7	23,6	52,8	24,2	0,0	11,8
1993	10,2	27,4	42,8	23,3	66,7	11,5
Totaal	11,1	26,8	45,4	17,1	40,4	12,1
Frankrijk						
1989	10,1	19,1	122,6	14,8	0,0	11,6
1990	10,1	18,9	107,9	14,5	0,0	11,5
1991	9,9	13,3	139,0	9,4	0,0	11,6
1992	8,8	14,1	134,4	28,2	0,0	10,5
1993	8,4	12,9	107,0	11,6	33,3	9,8
Totaal	9,4	15,2	122,0	16,1	10,1	11,0
Groot Brittannië						
1989	1,0	0,6	1,9	0,0	0,0	1,0
1990	1,2	2,3	0,0	7,2	0,0	1,3
1991	1,3	2,0	1,6	4,7	0,0	1,3
1992	1,0	3,3	12,8	4,0	0,0	1,3
1993	1,1	3,7	8,6	0,0	0,0	1,3
Totaal	1,1	2,6	5,2	3,0	0,0	1,2
Italië						
1989	1,9	1,9	13,4	0,0	90,9	2,1
1990	2,0	1,1	12,0	0,0	0,0	2,1
1991	1,8	2,0	17,4	4,7	0,0	2,0
1992	1,3	1,2	14,4	4,0	0,0	1,5
1993	1,4	2,2	8,6	7,8	33,3	1,6
Totaal	1,7	1,7	13,1	4,0	20,2	1,8
Joegoslavië						
1989	1,2	2,5	3,8	0,0	0,0	1,2
1990	1,1	2,9	5,1	0,0	0,0	1,2
1991	0,1	0,5	3,2	0,0	0,0	0,2
1992	0,1	0,8	0,0	0,0	0,0	0,2
1993	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Totaal	0,5	1,1	2,3	0,0	0,0	0,5
Luxemburg						
1989	0,6	0,0	5,7	0,0	0,0	0,7
1990	0,6	1,7	5,1	0,0	0,0	0,7
1991	0,6	0,0	3,2	0,0	0,0	0,6
1992	0,3	0,4	8,0	0,0	43,5	0,4
1993	0,4	1,1	4,3	3,9	0,0	0,5
Totaal	0,5	0,7	5,2	1,0	10,1	0,6
Oostenrijk						
1989	2,0	1,9	13,4	0,0	0,0	2,2
1990	2,8	3,4	3,4	0,0	0,0	2,8
1991	2,5	2,0	6,3	0,0	0,0	2,5
1992	2,0	4,6	6,4	0,0	0,0	2,1
1993	2,2	2,2	5,7	0,0	0,0	2,2
Totaal	2,3	2,9	6,9	0,0	0,0	2,3
Spanje						
1989	2,0	7,4	15,3	0,0	0,0	2,3
1990	1,5	1,7	15,4	0,0	0,0	1,7
1991	1,7	3,0	12,6	0,0	0,0	1,8
1992	1,3	2,1	8,0	4,0	0,0	1,5
1993	1,6	2,6	10,0	0,0	0,0	1,7
Totaal	1,6	3,1	12,1	1,0	0,0	1,8
Zwitserland						
1989	1,4	0,6	11,5	0,0	0,0	1,4
1990	0,7	1,1	1,7	0,0	0,0	0,8
1991	1,1	1,0	3,2	0,0	0,0	1,1
1992	1,2	0,8	6,4	8,1	0,0	1,3
1993	0,9	1,1	5,7	0,0	0,0	1,0
Totaal	1,1	1,0	5,5	2,0	0,0	1,1
Totaal buitenland						
1989	39,0	71,6	233,7	29,6	90,9	42,1
1990	39,7	69,2	207,2	36,2	55,6	42,6
1991	37,2	76,1	249,6	37,6	235,3	41,3
1992	34,5	66,3	260,8	96,8	87,0	38,6
1993	33,2	70,6	215,4	65,9	133,3	37,2
Totaal	36,6	70,6	233,3	58,5	121,2	40,2

Tabel 2. Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letsel-ongevallen naar vervoermiddel, land en jaar (1989 t/m 1993).

LAND leeftijd bestuurder	PERSONENAUTO'S		CARAVANS Materiële schade	MOTOREN		TOTAAL
	Materiële schade	Letsel- schade		Materiële schade	Letsel- schade	
België						
0-24	9,7	18,5	0,0	0,0	0,0	10,2
25-49	6,1	14,5	26,3	14,0	54,5	6,5
50-64	6,7	20,5	23,4	0,0	0,0	7,4
65+	4,8	15,0	11,7	0,0	0,0	5,3
onbekend	12,5	12,2	12,3	30,9	43,5	12,6
Totaal	7,3	15,5	15,7	14,1	40,4	7,8
Duitsland (BRD)						
0-24	6,0	21,6	0,0	0,0	58,8	7,1
25-49	8,3	23,9	74,0	17,1	54,5	9,2
50-64	12,7	34,6	86,7	23,8	0,0	14,1
65+	12,8	36,2	35,0	0,0	0,0	13,9
onbekend	16,7	23,1	31,1	30,9	0,0	17,4
Totaal	11,1	26,8	45,4	17,1	40,4	12,1
Frankrijk						
0-24	5,1	4,6	0,0	15,6	0,0	5,2
25-49	8,0	11,7	188,5	14,0	18,2	8,8
50-64	9,6	18,9	180,3	0,0	0,0	11,3
65+	5,6	15,0	70,0	0,0	0,0	6,9
onbekend	16,3	26,8	106,9	30,9	0,0	19,8
Totaal	9,4	15,2	122,0	16,1	10,1	11,0
Groot Brittannië						
0-24	0,4	3,1	0,0	0,0	0,0	0,6
25-49	1,2	2,7	7,2	3,1	0,0	1,3
50-64	1,0	2,7	4,7	0,0	0,0	1,1
65+	1,1	4,4	1,9	0,0	0,0	1,2
onbekend	1,3	0,6	5,9	6,2	0,0	1,5
Totaal	1,1	2,6	5,2	3,0	0,0	1,2
Italië						
0-24	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
25-49	1,4	1,5	9,5	4,7	36,4	1,4
50-64	1,7	3,2	18,7	0,0	0,0	1,9
65+	1,0	1,8	7,8	0,0	0,0	1,2
onbekend	3,2	1,2	14,1	6,2	0,0	3,5
Totaal	1,7	1,7	13,1	4,0	20,2	1,8
Joegoslavië						
0-24	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
25-49	0,4	0,8	0,0	0,0	0,0	0,4
50-64	0,5	3,2	7,0	0,0	0,0	0,6
65+	0,2	0,0	3,9	0,0	0,0	0,2
onbekend	1,0	1,2	1,2	0,0	0,0	1,0
Totaal	0,5	1,1	2,3	0,0	0,0	0,5
Luxemburg						
0-24	0,7	0,0	0,0	0,0	58,8	0,7
25-49	0,4	0,6	7,2	0,0	0,0	0,4
50-64	0,6	1,6	2,3	0,0	0,0	0,6
65+	0,4	0,0	3,9	0,0	0,0	0,4
onbekend	0,8	0,6	5,9	6,2	0,0	1,0
Totaal	0,5	0,7	5,2	1,0	10,1	0,6
Oostenrijk						
0-24	0,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,7
25-49	1,8	2,5	2,4	0,0	0,0	1,8
50-64	2,8	4,3	7,0	0,0	0,0	2,9
65+	1,4	3,5	9,7	0,0	0,0	1,6
onbekend	3,9	2,4	6,5	0,0	0,0	3,9
Totaal	2,3	2,9	6,9	0,0	0,0	2,3
Spanje						
0-24	0,5	0,0		0,0	0,0	0,6
25-49	1,1	2,3	9,5	1,6	0,0	1,2
50-64	1,7	5,9	16,4	0,0	0,0	1,9
65+	1,5	2,6	13,6	0,0	0,0	1,7
onbekend	3,1	4,3	10,6	0,0	0,0	3,4
Totaal	1,6	3,1	12,1	1,0	0,0	1,8
Zwitserland						
0-24	0,1	0,0	0,0	7,8	0,0	0,2
25-49	0,9	0,8	4,8	1,6	0,0	0,9
50-64	1,0	1,6	7,0	0,0	0,0	1,1
65+	0,8	0,9	5,8	0,0	0,0	0,9
onbekend	2,0	1,2	5,3	0,0	0,0	2,0
Totaal	1,1	1,0	5,5	2,0	0,0	1,1
Totaal buitenland						
0-24	23,9	49,3		23,4	117,6	25,9
25-49	29,5	61,1	329,4	55,8	163,6	31,9
50-64	38,3	96,7	353,6	23,8	0,0	42,9
65+	29,5	79,4	163,4	0,0	0,0	33,4
onbekend	60,8	73,6	199,6	111,1	43,5	66,1
Totaal	36,6	70,6	233,3	58,5	121,2	40,2

Tabel 3. Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letsel-ongevallen naar vervoermiddel, land en leeftijd van bestuurder (1989-1993).

LAND	BESTEL/VR. AUTO		BUSSEN		TOTAAL
	Materiële schade	Letsel-schade	Materiële schade	Letsel-schade	
België	25,8	32,8	10,3	4,1	25,1
Denemarken	0,6	0,8	0,5	0,0	0,6
Duitsland	36,5	78,6	23,1	41,5	37,2
Frankrijk	10,7	20,5	18,0	8,3	11,3
Gr. Brittannië	3,7	13,9	10,8	4,1	4,3
Italië	3,8	5,7	6,7	8,3	4,0
Oostenrijk	1,6	2,5	10,8	4,1	2,1
Polen	1,2	2,5	1,0	0,0	1,2
Spanje	1,2	0,8	2,1	0,0	1,2
Zwitserland	1,4	1,6	3,1	0,0	1,5
Landen < 20 claims	2,1	7,4	9,2	4,1	2,7
BUITENLAND TOTAAL	89,1	169,5	97,5	83,0	91,9

Tabel 4. *Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letsel-ongevallen naar vervoermiddel en landen met meer dan 20 claims in drie jaar (1991-1993).*

Land/jaar	BESTEL/VR. AUTO		BUSSEN		TOTAAL
	Materiële schade	Letsel-schade	Materiële schade	Letsel-schade	
België					
1991	27,0	42,8	11,7	10,5	26,6
1992	28,0	39,8	9,9	0,0	27,3
1993	22,1	16,6	8,9	0,0	21,1
Totaal	25,8	32,8	10,3	4,1	25,1
Denemarken					
1991	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
1992	0,8	2,5	0,0	0,0	0,8
1993	0,9	0,0	1,8	0,0	0,9
Totaal	0,6	0,8	0,5	0,0	0,6
Duitsland					
1991	36,4	100,8	13,2	42,1	37,1
1992	38,5	79,6	31,2	50,0	39,4
1993	34,6	56,9	24,9	30,3	34,9
Totaal	36,5	78,6	23,1	41,5	37,2
Frankrijk					
1991	10,5	17,6	7,3	10,5	10,5
1992	12,1	29,9	18,4	0,0	12,9
1993	9,3	14,2	30,2	15,2	10,5
Totaal	10,7	20,5	18,0	8,3	11,3
Gr. Brittannië					
1991	4,6	22,7	5,9	10,5	5,2
1992	3,6	14,9	18,4	0,0	4,7
1993	2,6	4,7	7,1	0,0	2,8
Totaal	3,7	13,9	10,8	4,1	4,3
Italië					
1991	3,2	2,5	1,5	0,0	3,1
1992	4,7	7,5	4,3	12,5	4,8
1993	3,4	7,1	16,0	15,2	4,1
Totaal	3,8	5,7	6,7	8,3	4,0
Oostenrijk					
1991	1,7	2,5	14,7	0,0	2,4
1992	1,5	2,5	4,3	0,0	1,7
1993	1,5	2,4	14,2	15,2	2,2
Totaal	1,6	2,5	10,8	4,1	2,1
Polen					
1991	0,5	0,0	1,5	0,0	0,6
1992	0,8	5,0	0,0	0,0	0,8
1993	2,3	2,4	1,8	0,0	2,3
Totaal	1,2	2,5	1,0	0,0	1,2
Spanje					
1991	1,4	2,5	1,5	0,0	1,5
1992	1,4	0,0	2,8	0,0	1,5
1993	0,6	0,0	1,8	0,0	0,7
Totaal	1,2	0,8	2,1	0,0	1,2
Zwitserland					
1991	1,9	0,0	0,0	0,0	1,7
1992	1,3	5,0	4,3	0,0	1,5
1993	0,9	0,0	5,3	0,0	1,1
Totaal	1,4	1,6	3,1	0,0	1,5
Totaal					
1991	87,4	191,4	57,3	73,7	88,8
1992	92,8	186,6	93,6	62,5	95,6
1993	78,2	104,3	112,1	75,8	80,6
Totaal	86,3	159,7	86,2	70,5	88,5

Tabel 5. Schadeclaims per 1.000 claims in Nederland van UMS- en letsel-ongevallen naar vervoermiddel, land en jaar (1991 t/m 1993).