

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

GLOBALE BESCHRIJVING VAN DE VOORLOPIGE VERKEERSONGEVALLEN-
GEVENS
OVER HET EERSTE KWARTAAL 1980

R-81-6

Voorburg, maart 1981

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INLEIDING

Op grond van VOR-gegevens die via het CBS beschikbaar komen in het kader van het project UBI (Uitgebreide Beleidsinformatie) is het mogelijk vóór het gereedkomen van definitieve jaarcijfers per kwartaal gedetailleerde, geraamde ongevallengegevens samen te stellen. Hoewel de definitieve aantallen waarschijnlijk niet aanzienlijk van de geraamde aantallen zullen afwijken, moeten de voorlopige resultaten met voorzichtigheid gebruikt worden. Naast de verkeersongevallengegevens is ook enige informatie gegeven over o.a. de verkeersprestatie en weersomstandigheden.

Deze kwartaalbeschrijvingen zijn in hoofdzaak beperkt tot het aantal verkeersdoden, omdat dit aantal nauwelijks beïnvloed wordt door veranderingen in de ongevallenregistratie. De beschrijvingen hebben uitsluitend tot doel het signaleren van bepaalde ontwikkelingen.

Op grond hiervan kunnen hypothesen ontwikkeld worden, die in de jaaranalyse kunnen worden getoetst. Dit heeft het voordeel dat - veel eerder dan voorheen - de noodzaak kan worden onderkend van voor het toetsen benodigde specifieke informatie en eerder maatregelen genomen kunnen worden om deze informatie te verzamelen.

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

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

Dit consult is samengesteld door A. Blokpoel (Afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen) met medewerking van M.W. Maas (Afdeling Onderzoekondersteuning, Sectie Basisgegevens).

BIJZONDERHEDEN

Vanwege de - vooral ten gevolge van extreme winterse omstandigheden - bijzonder lage aantallen verkeersongevallen en -slachtoffers in het eerste kwartaal van 1979, is het voor het ten behoeve van beleidsdoeleinden volgen van de ontwikkeling minder zinvol de aantallen van het eerste kwartaal 1980 alleen te vergelijken met die van 1979. Er zijn daarom ook vergelijkingen gemaakt tussen de aantallen en slachtoffers van het eerste kwartaal van 1980 en dat van 1978. Aangezien reeds in het verleden is gebleken dat niet altijd uit de vergelijking tussen twee jaren bruikbare conclusies zijn te trekken, is nu een techniek ontwikkeld die ook vergelijking mogelijk maakt met gegevens over groepen voorafgaande jaren, waarbij dan tevens trendmatige ontwikkelingen in de conclusies kunnen worden verdisconteerd.

De indruk bestaat dat de invloed van de extreem strenge winter niet voor alle deelgroepen even groot geweest is. De daling als gevolg van het zgn. wintereffect 1979 lijkt het grootst bij tweewielers, jeugdigen en ouderen en het geringst bij inzittenden van personenauto's en de leeftijdsgroep 20 t/m 34 jaar. Het is, vanwege normaal voorkomende fluctuaties in, en de reeds in 1978 gesignaleerde daling van het aantal verkeersdoden, op dit moment nog niet goed mogelijk deze effecten voor de afzonderlijke deelgroepen te kwantificeren.

Als een in de volgende paragrafen vermeld verschilpercentage is onderstreept dan is dit verschil statistisch significant op 5%-niveau (SWOV, PP/84345).

In de afbeeldingen geven de hele-lijnkolommen de aantallen van de vergeleken kwartalen weer, de gestreepte lijn de aantallen van de overige kwartalen, terwijl de sterretjes de per kwartaal voortschrijdende kwartaalgemiddelden aangeven.

ONTWIKKELINGEN IN HET EERSTE KWARTAAL 1980

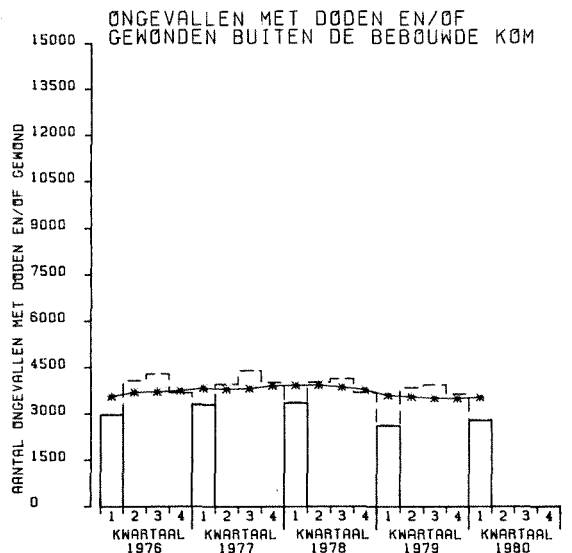
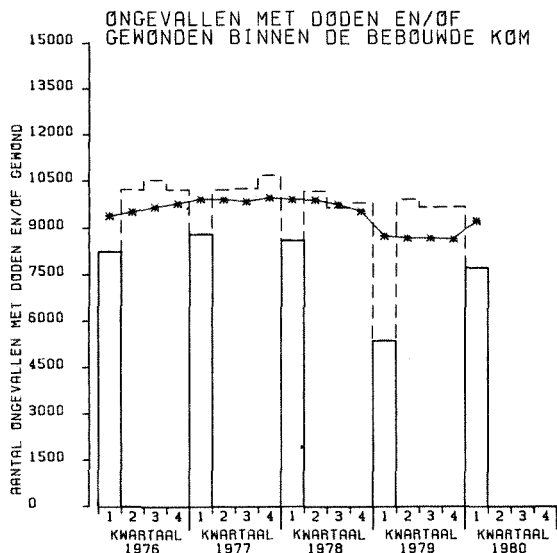
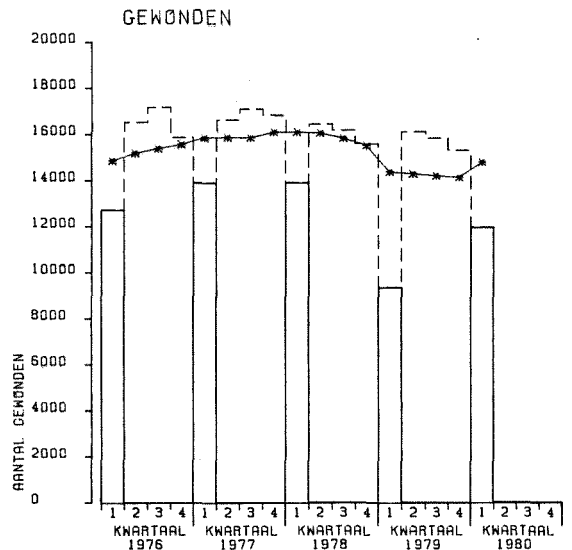
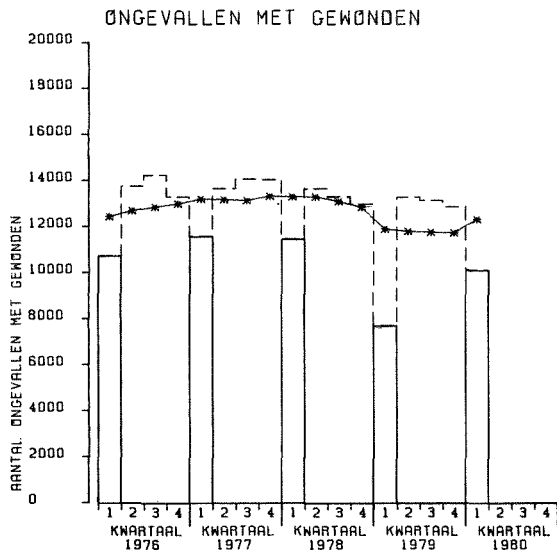
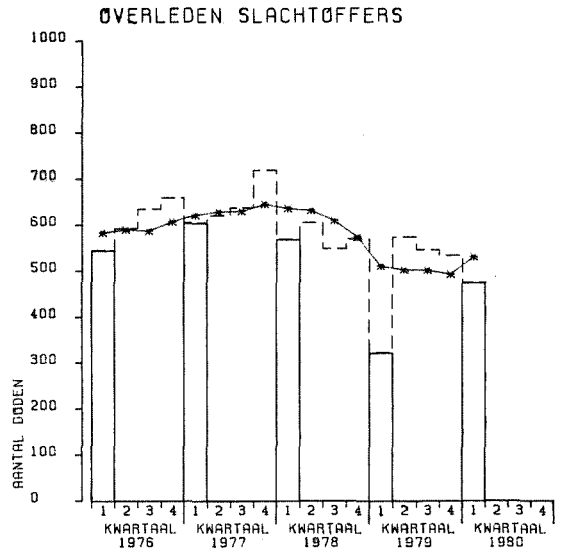
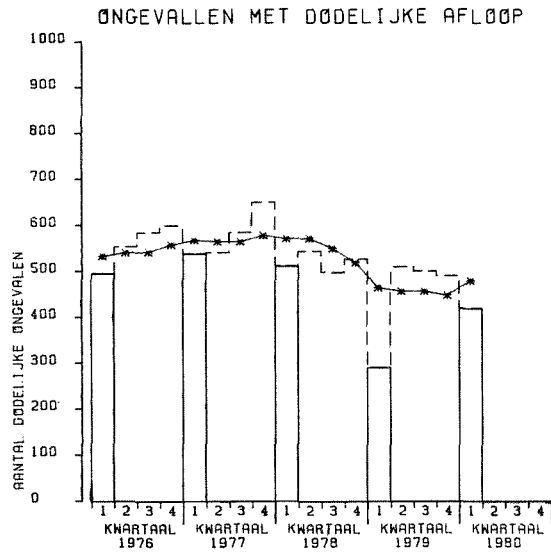
Samenvatting

Het aantal verkeersdoden was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 47% (gewonden ca. 28%) hoger dan in het eerste kwartaal van 1979, toen het aantal relatief laag was vanwege de extreme winterse omstandigheden in de eerste maanden.

Ondanks een ca. 8% hogere verkeersprestatie van motorvoertuigen in Nederland in het eerste kwartaal van 1980 in vergelijking met dezelfde periode van 1978, is het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 17% (gewonden: ca. 14%) lager dan in het eerste kwartaal van 1978.

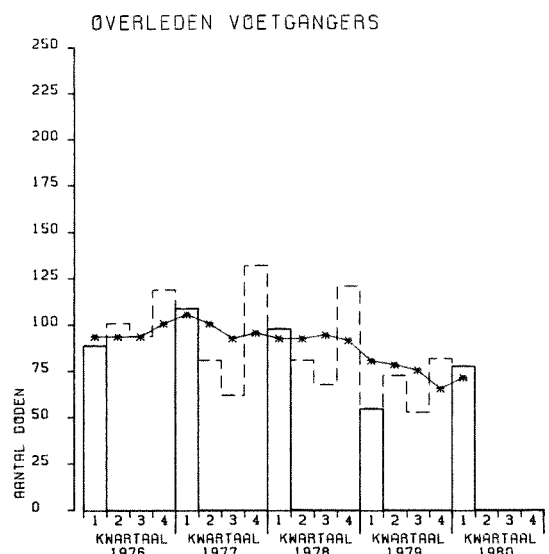
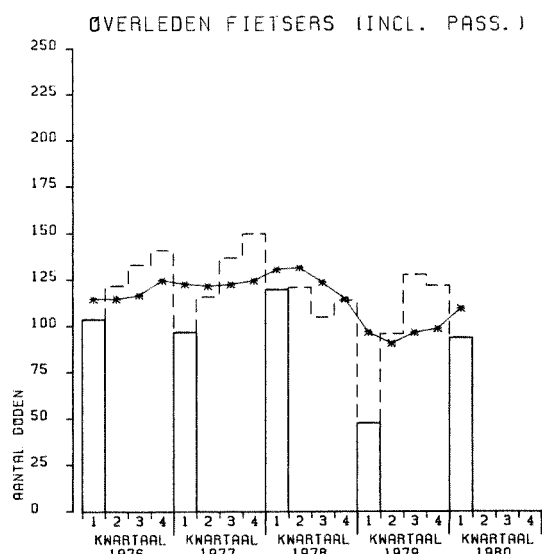
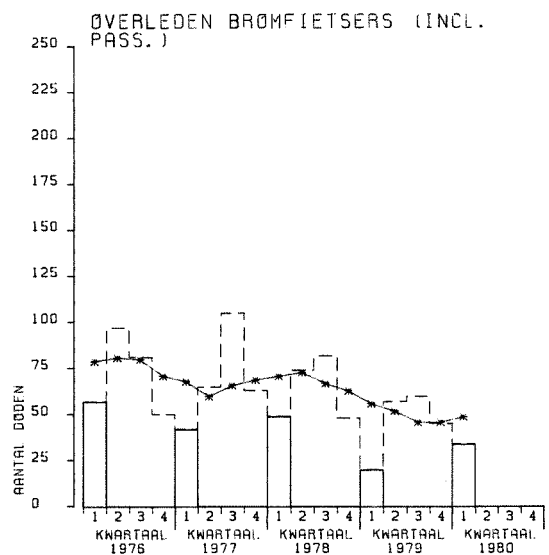
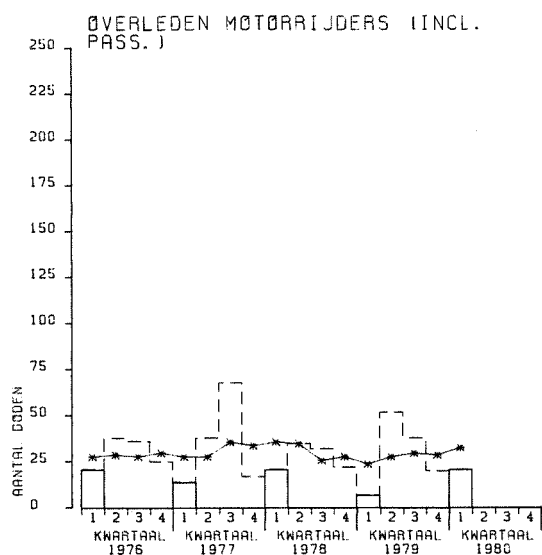
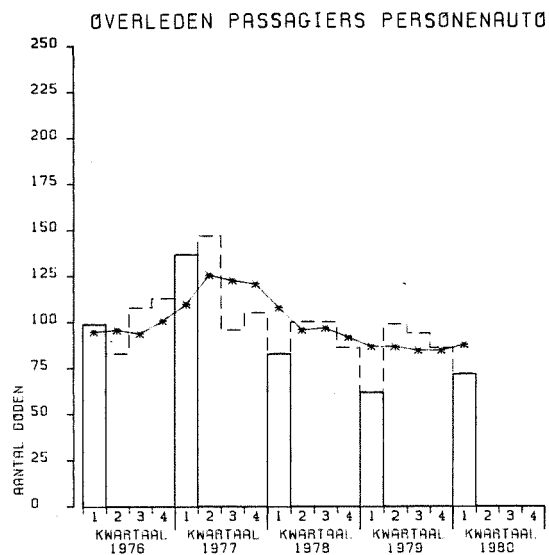
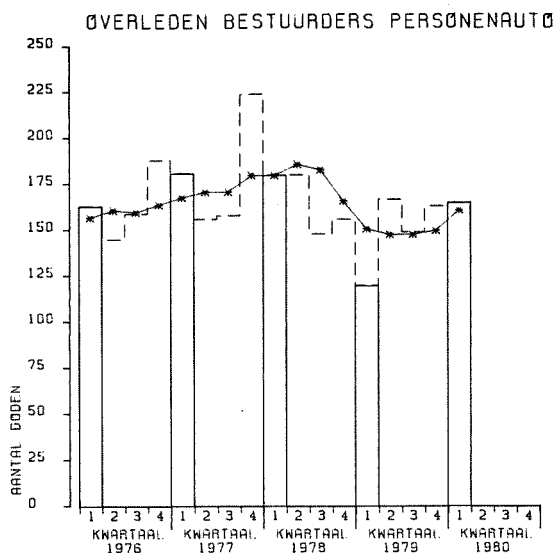
In tegenstelling tot andere categorieën is het aantal in het eerste kwartaal van 1980 overleden slachtoffers onder de motorrijders (inclusief duo-passagiers) en onder de 20 t/m 34-jarigen niet lager dan in het eerste kwartaal van 1978. De daling bij de aantallen verkeersdoden en ongevallen met dodelijke afloop in het eerste kwartaal van 1980 ten opzichte van die in het eerste kwartaal van 1978 is buiten de bebouwde kom sterker dan binnen de bebouwde kom, op werkdagen sterker dan in de weekeinden, overdag sterker dan 's nachts, bij langzaam verkeer sterker dan bij snel verkeer, maar voor de leeftijdsgroepen van 15 t/m 34 jaar minder sterk dan voor de overige leeftijdsgroepen.

Het totale aantal verkeersdoden van de eerste kwartalen daalde in 1978 ten opzichte van 1977 en in 1979 ten opzichte van 1978. Indien het aantal doden van het eerste kwartaal van 1979 (op basis van de in enkele voorafgaande jaren geldende verhouding tussen de aantallen van het eerste kwartaal en die van de overige kwartalen) wordt "gecorrigeerd" voor de invloed van de extreme winterse omstandigheden van dat jaar, dan nog kan gesproken worden van een daling in het eerste kwartaal van 1979 ten opzichte van het aantal doden in het eerste kwartaal van 1978. Terwijl het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 weer 4 à 12% lager was dan het gecorrigeerde, fictieve aantal in het eerste kwartaal van 1979. Op grond hiervan kan vastgesteld worden dat de daling zich ook in het eerste kwartaal van 1980 heeft doorgezet.



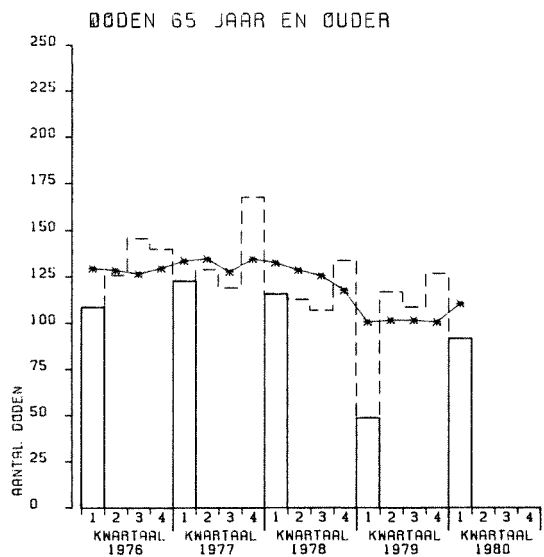
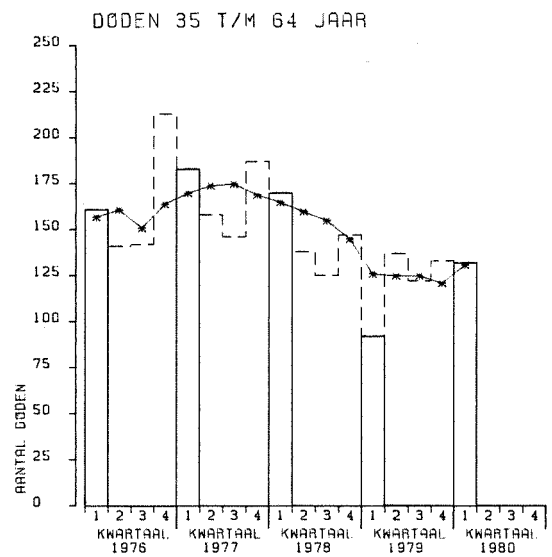
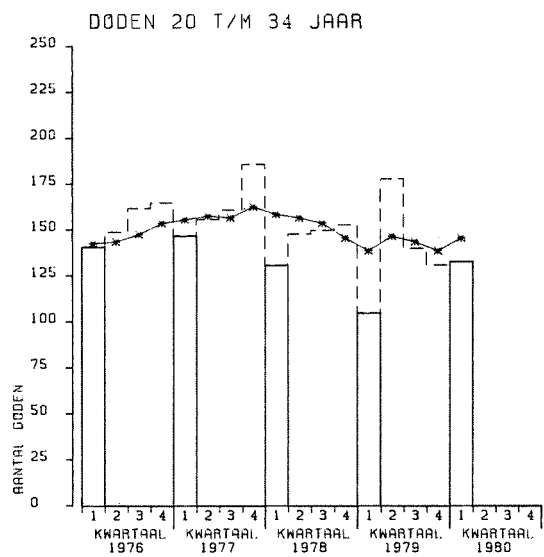
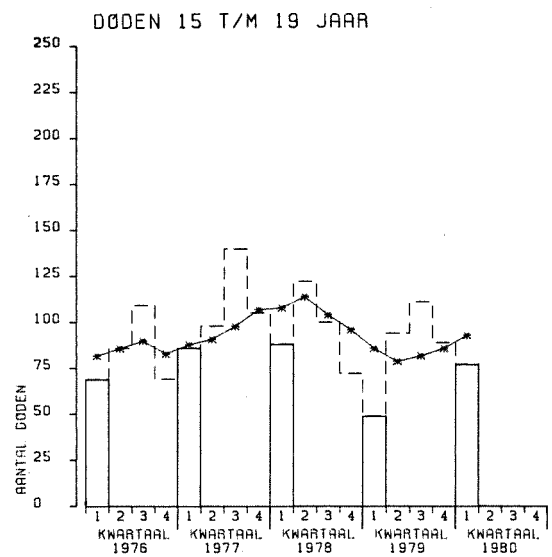
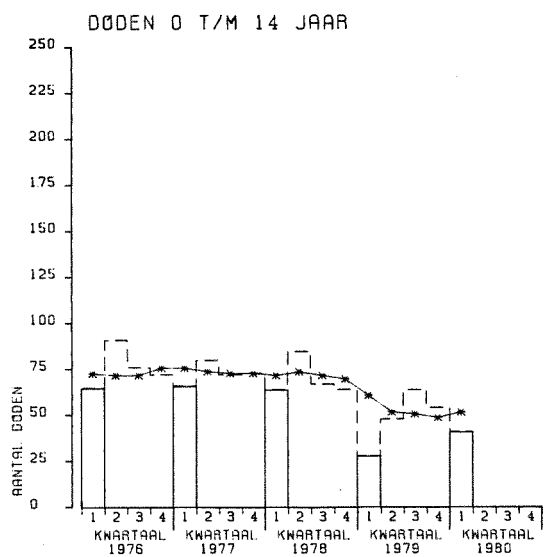
Daling ten opzichte van 1978 bij verkeersdoden groter dan bij de gewonden

- Het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 44% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (292), maar ca. 18% lager dan in het eerste kwartaal van 1978 (513) en ca. 19% lager dan gemiddeld in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 517).
- Bij het aantal overleden verkeersslachtoffers waren deze percentages resp. ca. 47% hoger ten opzichte van het eerste kwartaal van 1979 (323) en ca. 17% lager, zowel ten opzichte van dat van 1978 (569) als van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 573).
- Het aantal ongevallen met gewonden was in het eerste kwartaal 1980 ca. 31% hoger dan in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (7732), ca. 12% lager dan dat in hetzelfde kwartaal van 1978 (11483) en ca. 10% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 11274).
- Een soortgelijke ontwikkeling is te constateren bij de gewonden. Hier was de stijging ten opzichte van 1979 (9360) ca. 28%, maar waren de aantallen ca. 14% lager dan in het eerste kwartaal van 1978 (13915) en ca. 11% lager dan gemiddeld in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 13516).
- Bij het totale aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en/of gewonden zijn er verschillen in ontwikkeling naar plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom.
Het aantal ongevallen binnen de bebouwde kom was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 44% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (5392), terwijl bij ongevallen buiten de bebouwde kom het aantal in het eerste kwartaal van 1980 ca. 7% hoger was dan in 1979 (2362). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (binnen: 8627 en buiten: 3369) bedroeg de daling bij ongevallen binnen de bebouwde kom ca. 10% en buiten de bebouwde kom ca. 17% en ten opzichte van de gemiddelden in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (binnen: gem. 8571 en buiten: gem. 3220) resp. ca. 10% en ca. 13%.



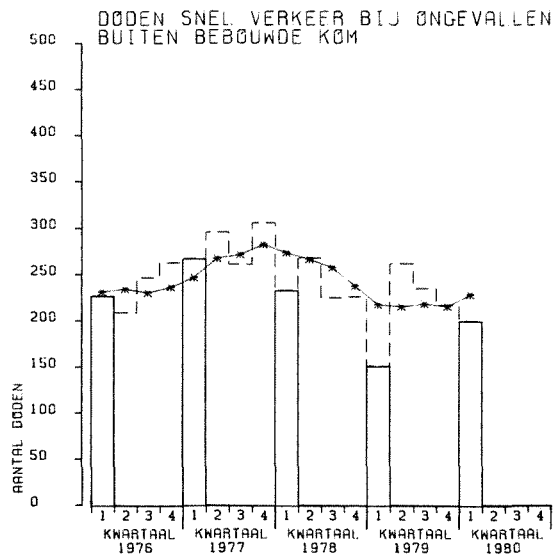
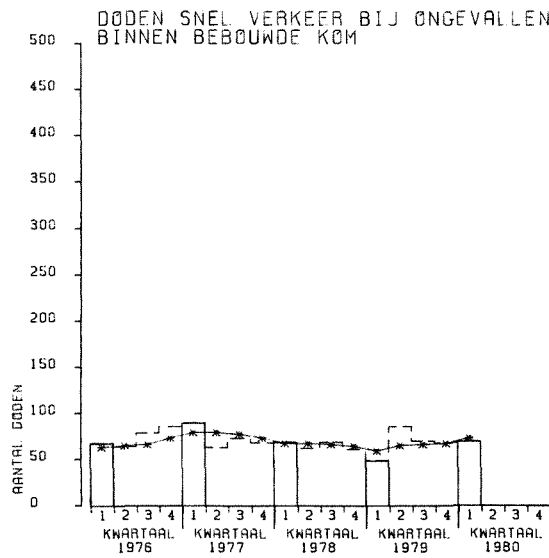
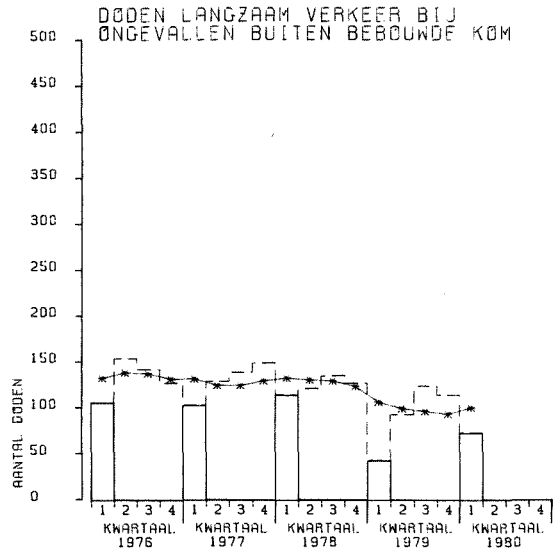
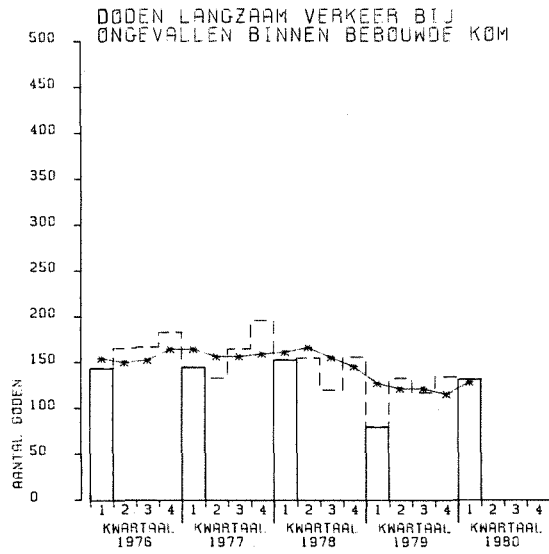
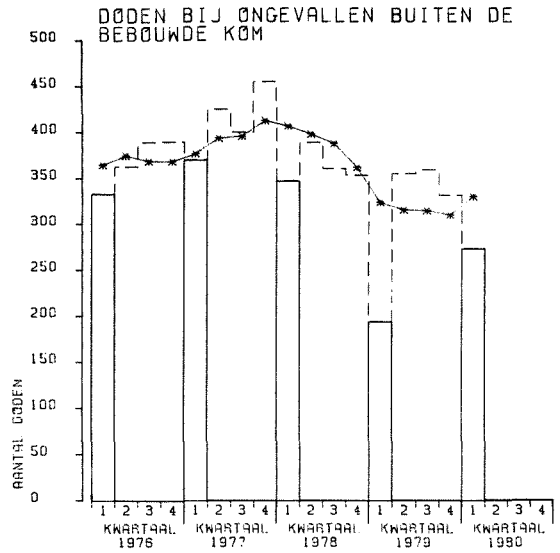
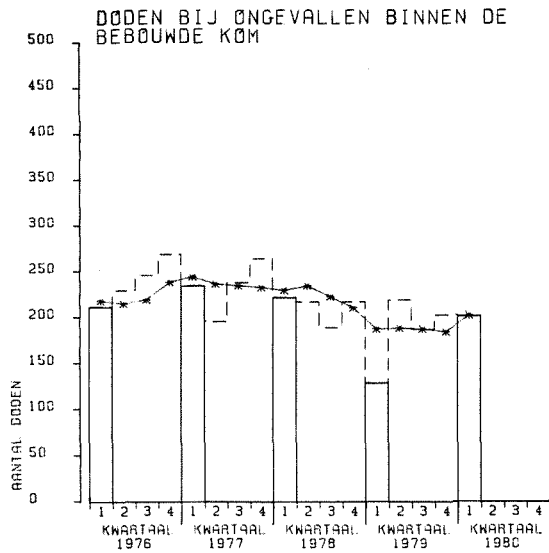
Daling ten opzichte van 1978 het grootst bij voetgangers, fietsers en bromfietsers en het geringst bij bestuurders van personenauto's

- Het aantal overleden bestuurders van personenauto's was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 38% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (120) en ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (180) en het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 175) resp. 8% en ca. 6% lager.
- Het aantal overleden passagiers van personenauto's was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 16% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (62), ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (83) ca. 13% lager en ca. 32% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 106).
- Het aantal overleden motorrijders was in het eerste kwartaal 1980 ongeveer driemaal hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (7), maar ongeveer even hoog als in het eerste kwartaal van 1978 (21). Door de kleine aantallen zijn de fluctuaties groot, zonder dat er sprake is van een dalende of stijgende tendens.
- Het aantal overleden bromfietsers was in het eerste kwartaal 1980 ca. 70% hoger dan in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (20). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (49) is sprake van een daling van ca. 31% en ten opzichte van het gemiddelde in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 49) van een (nu wel significante!) daling van ca. 31%.
- Het aantal overleden fietsers was in het eerste kwartaal 1980 ca. 96% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (48). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (120) was het aantal ca. 22% lager en ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 107) ca. 12% lager.
- Het aantal overleden voetgangers was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 42% hoger dan in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (55). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (98) was het aantal ca. 20% lager en ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 99) ca. 21% lager.
- Bij de groep "overigen" (voornamelijk inzittenden van vracht- en bestelwagens) is het aantal verkeersdoden statistisch gezien laag. Het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 was ongeveer gelijk aan dat in hetzelfde kwartaal van 1979 (11) en ca. 40% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 18).



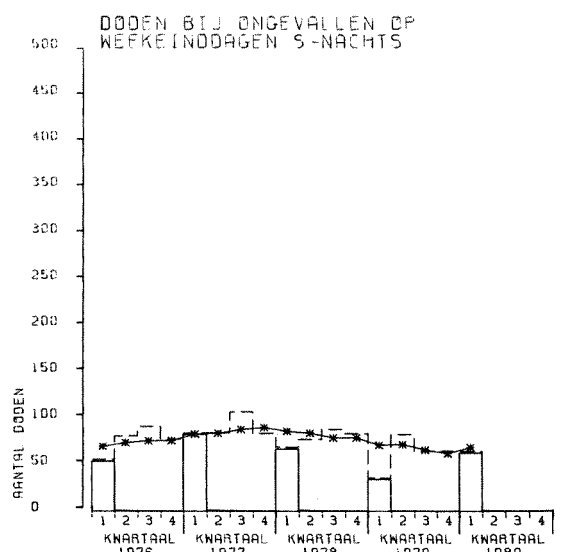
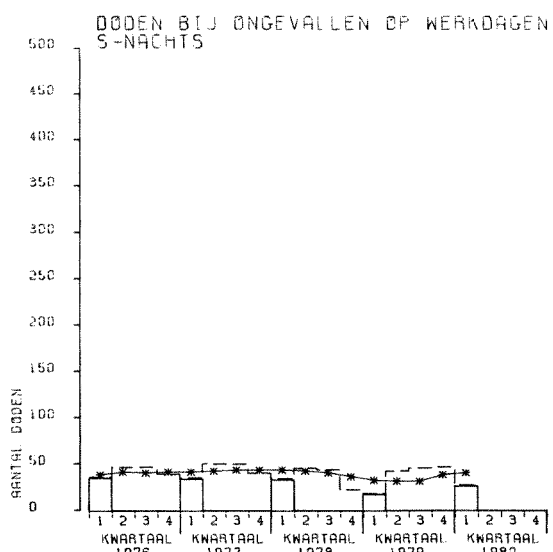
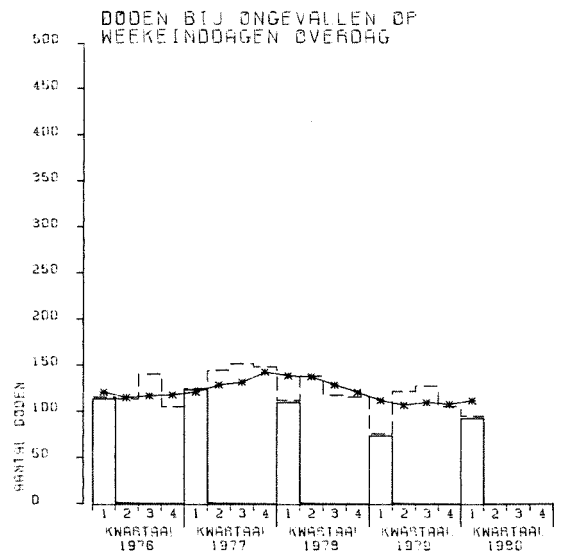
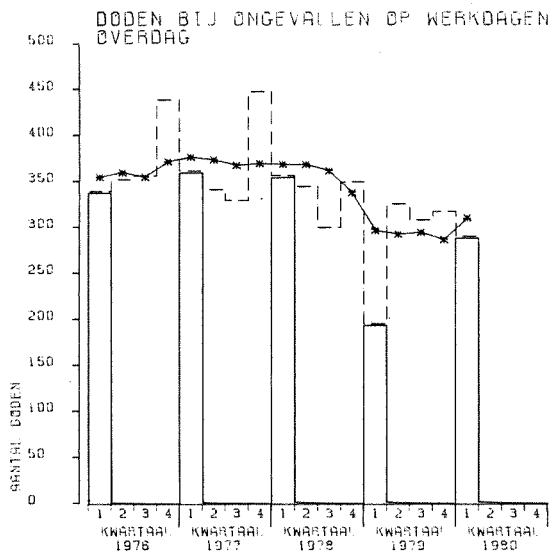
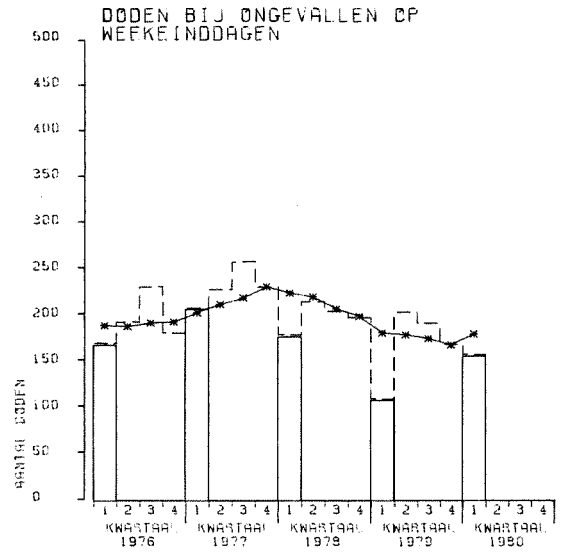
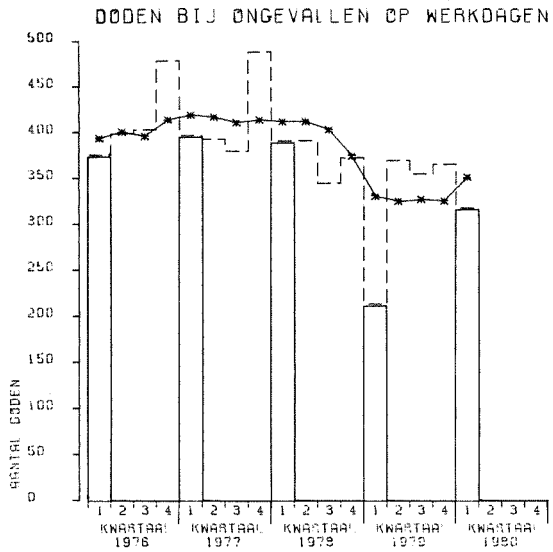
Bij de leeftijdsgroepen 0 t/m 14 jaar en ouder dan 35 jaar daling ten opzichte van 1978 groter dan bij de leeftijdsgroepen tussen 15 t/m 34 jaar

- Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 46% hoger dan het aantal in het eerste kwartaal van 1979 (28). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (64) was sprake van een daling van ca. 36% en ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 65) van een daling van ca. 37%.
- In de leeftijdsgroep 15 t/m 19 jaar was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 57% hoger dan het overeenkomstige kwartaal van 1979 (49) en ca. 12% lager dan in het eerste kwartaal van 1978. Ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 81) was de daling ca. 5%.
- Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 20 t/m 34 jaar was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 27% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (105), ca. 2% hoger dan in het eerste kwartaal van 1978 (131) en ca. 5% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 140).
- In de leeftijdsgroep 35 t/m 64 jaar was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 43% hoger dan in de overeenkomstige periode van 1979 (92). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (170) was het aantal in 1980 ca. 22% lager, hetgeen nagenoeg gelijk is aan het verschil (ca. 23%) met het gemiddelde van eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 171).
- Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 65 jaar en ouder was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 88% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (49). Zowel ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (116) als van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 116) was sprake van een daling van ca. 21%.



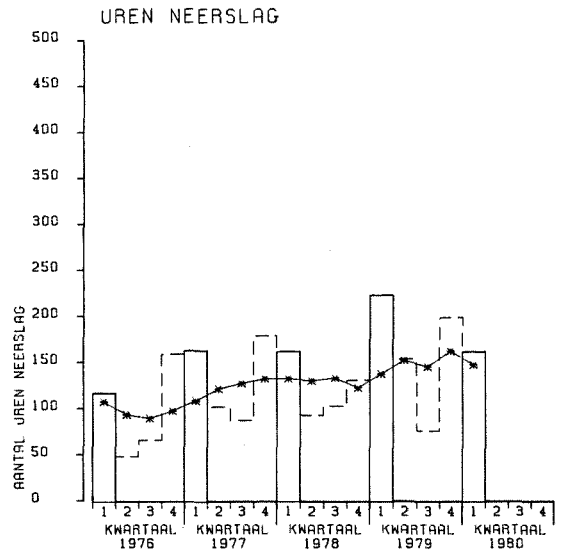
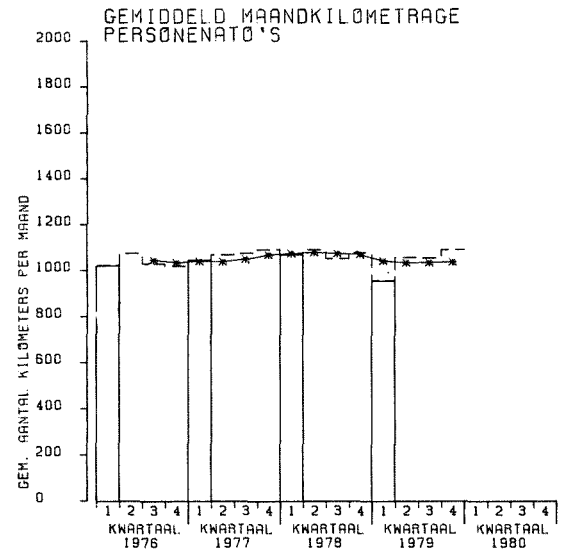
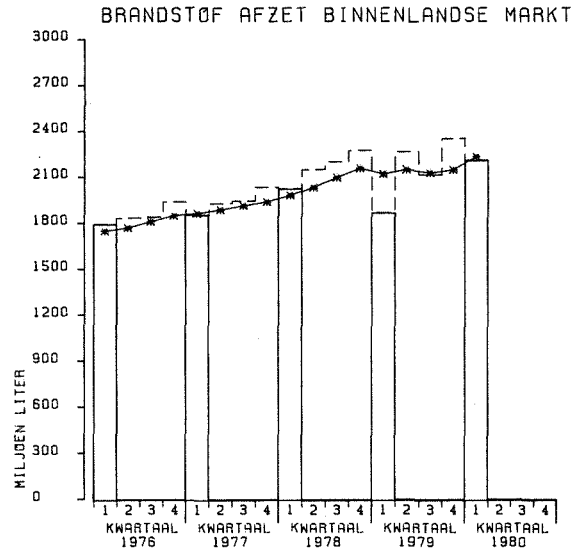
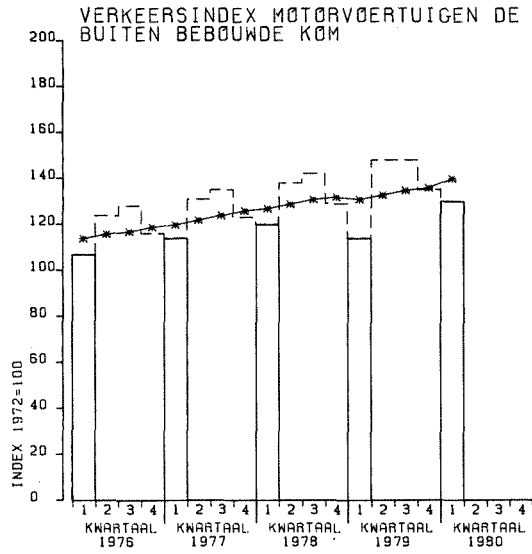
Daling ten opzichte van 1978 het grootst onder deelnemers aan langzaam verkeer buiten de bebouwde kom en het kleinst bij deelnemers aan snel verkeer binnen de bebouwde kom

- Het aantal verkeersdoden als gevolg van verkeersongevallen binnen de bebouwde kom was in het eerste kwartaal 1980 ca. 57% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (129). Zowel ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (222) als het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 223) bedroeg de daling ca. 9%.
- Als gevolg van verkeersongevallen buiten de bebouwde kom was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 41% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (194). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (347) was sprake van een daling van ca. 21% en ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 350) van ca. 22%.
- De aantallen verkeersdoden bij deelnemers aan langzaam verkeer binnen de bebouwde kom zijn in het eerste kwartaal van 1980 ca. 65% hoger dan in de overeenkomstige periode van 1979 (80). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (153) en het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 147) lagen de aantallen resp. ca. 14% en ca. 10% lager.
- Bij deelnemers aan snel verkeer binnen de bebouwde kom was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 43% hoger dan in hetzelfde kwartaal van 1979 (49), het week nauwelijks af (+ 1%) van dat in het eerste kwartaal van 1978 (69) en was ca. 7% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 76).
- Bij deelnemers aan langzaam verkeer buiten de bebouwde kom was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 70% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (43). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (114) en het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 108) was sprake van een daling van resp. ca. 36% en ca. 32%.
- Het aantal doden in het eerste kwartaal van 1980 was bij deelnemers aan snel verkeer buiten de bebouwde kom ca. 32% hoger dan in hetzelfde kwartaal van 1979 (151), ca. 14% lager dan in het eerste kwartaal van 1978 (223) en ca. 17% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 242).



Op werkdagen daling ten opzichte van 1978 van het aantal verkeersdoden groter dan tijdens de weekeinden en sterker overdag dan 's nachts

- Het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen op werkdagen was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 49% hoger dan het aantal in het eerste kwartaal van 1979 (213), ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (390) ca. 19% lager en ca. 18% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 387).
- Het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen op weekeinddagen in het eerste kwartaal van 1980 was ca. 44% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (110). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (179) was sprake van een daling ca. 12% en ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 186) van ca. 15%.
- Overdag op werkdagen was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 49% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (195) en ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (356) en het gemiddelde in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 352) resp. ca. 19% en ca. 18% lager.
- Het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen overdag op de weekeinddagen was in het eerste kwartaal van 1980 ca. 25% hoger dan in het eerste kwartaal van 1979 (75), ca. 15% lager dan in het eerste kwartaal van 1978 (111) en ca. 20% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 117).
- Op werkdagen 's nachts was het aantal verkeersdoden in het eerste kwartaal van 1980 ca. 50% hoger dan het aantal in het eerste kwartaal van 1979 (18), ca. 21% lager dan in het eerste kwartaal van 1978 (34) en ca. 23% lager dan het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 35).
- Het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen 's nachts op weekeinddagen in het eerste kwartaal van 1980 was ca. 83% hoger dan het aantal in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (35). Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 (68) was het aantal in 1980 ca. 6% lager; ten opzichte van het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 (gem. 69) was de daling ca. 7%.



Verkeersprestatie groter dan in 1978

Zowel de verkeersindex voor motorvoertuigen op wegen buiten de bebouwde kom als de afzet van autobrandstof op de binnenlandse markt vertonen, na de daling in het eerste kwartaal van 1979 (streng winter), in het eerste kwartaal van 1980 weer een stijging. Ten opzichte van het eerste kwartaal van 1978 en het gemiddelde van de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978 steeg de verkeersindex met resp. ca. 8% en ca. 14% en de afzet van de brandstof met ca. 9% en ca. 17%.

Gegevens over het gemiddelde maandkilometrage van personenauto's in het eerste kwartaal van 1980 waren nog niet beschikbaar.

Weersomstandigheden niet extreem

Het aantal regenen in het eerste kwartaal van 1980 was ca. 27% lager dan in het eerste kwartaal van 1979, maar week nauwelijks af van de aantallen in de eerste kwartalen van 1977 en 1978. Het aantal zgn. sneeuwdagen was in het eerste kwartaal van 1980 blijkens de KNMI-gegevens: 18 tegenover 36 in het eerste kwartaal van 1979, 25 in het eerste kwartaal van 1978 en 18 gemiddeld in de eerste kwartalen van 1976 t/m 1978.

