

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

GLOBALE BESCHRIJVING VAN DE VOORLOPIGE VERKEERSONGEVALLEN-  
GEGEVENS  
OVER HET TWEDE KWARTAAL 1980

R-81-12

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 ongevalgegevens 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 verkeersongevalgegevens 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 ongevalgegevens in dit stadium veelal niet gedetailleerd genoeg. Bovendien ontbreken voldoende, betrouwbare expositiegegevens. Hierdoor is het ook nog niet goed mogelijk verschillen in ontwikkelingen van risico te geven.

Veel van de in deze kwartaalbeschrijvingen geconstateerde veranderingen kunnen door toevalsfluctuaties 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

Reeds in het verleden is gebleken dat niet altijd uit de vergelijking tussen twee jaren voor het ten behoeve van beleidsdoeleinden volgen van de ontwikkeling bruikbare conclusies zijn te trekken. Daarom is, zoals reeds in de globale beschrijving van het eerste kwartaal 1980 is aangegeven, naast het vergelijken van de betreffende kwartalen van 1980 met die van 1979, ook de vergelijking mogelijk gemaakt met gegevens over groepen voorafgaande jaren, waarbij dan tevens trendmatige ontwikkelingen in de conclusies kunnen worden verdisconteerd.

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 TWEEDE KWARTAAL 1980

### Samenvatting

Na een vrij stabiele periode, althans voorzover het de tweede kwartalen betreft, van 1976 t/m 1979, is het aantal verkeersdoden in het tweede kwartaal van 1980 ca. 16% lager dan in 1979 (574) en ca. 19% lager dan gemiddeld in genoemde voorperiode (gem. 599). Het aantal gewonden van het tweede kwartaal is in 1980 ca. 7% lager dan het jaar ervoor (16119) en ca. 9% lager dan gemiddeld in de periode 1976 t/m 1979 (gem. 16434).

Als enige van de onderscheiden categorieën is het aantal overleden fietsers hoger (ca. 19%) dan in het tweede kwartaal van 1979 (96). Hierbij moet wel aangetekend worden dat het aantal fietsersdoden in het tweede kwartaal van 1979 relatief laag te noemen is in vergelijking met de aantallen in de voorgaande jaren (gem. 120). Voor alle overige wijzen van verkeersdeelname zijn de aantallen in het tweede kwartaal van 1980 lager dan in de overeenkomstige periode van 1979. De sterkste dalingen geven de categorieën "overigen" (vnl. vracht-/bestelauto-inzittenden) en "personenauto-passagiers" te zien.

De enige leeftijdsgroep waarvan het aantal overleden slachtoffers in het tweede kwartaal van 1980 hoger is (ca. 33%) dan in 1979 (48) is de groep 0 t/m 14 jaar. Hierbij moet echter wel aangetekend worden dat het aantal in het tweede kwartaal van 1979 in vergelijking met de daaraan voorafgaande jaren (gem. 85) en vergeleken met de overige leeftijdsgroepen relatief laag was. De andere leeftijdsgroepen geven in het tweede kwartaal van 1980 aantallen doden te zien die gemiddeld ca. 20% lager zijn dan in het overeenkomstige kwartaal van 1979.

De daling van het aantal verkeersdoden in het tweede kwartaal van 1980 als gevolg van ongevallen binnen de bebouwde kom is minder sterk dan buiten de bebouwde kom (binnen 6%, buiten 21%), voornamelijk als gevolg van het feit dat het aantal doden bij de categorieën van het langzame verkeer binnen de bebouwde kom niet gedaald is ten opzichte van het tweede kwartaal van 1979.

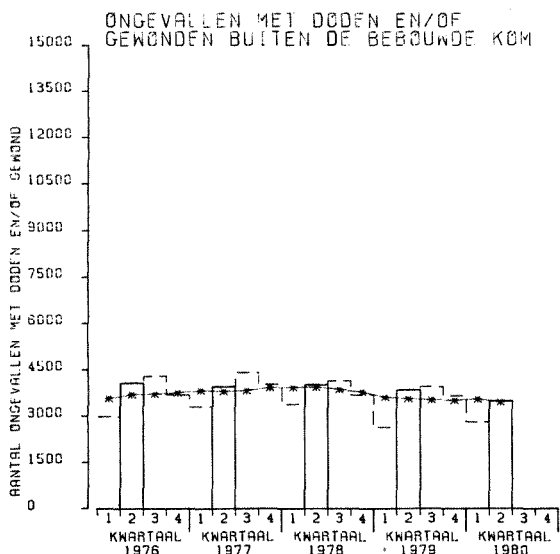
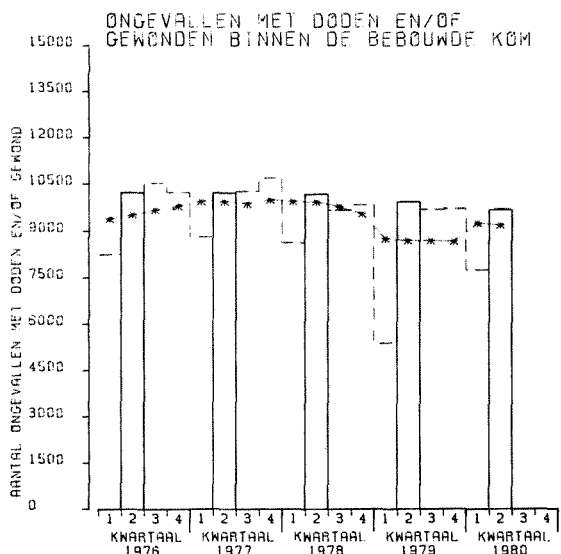
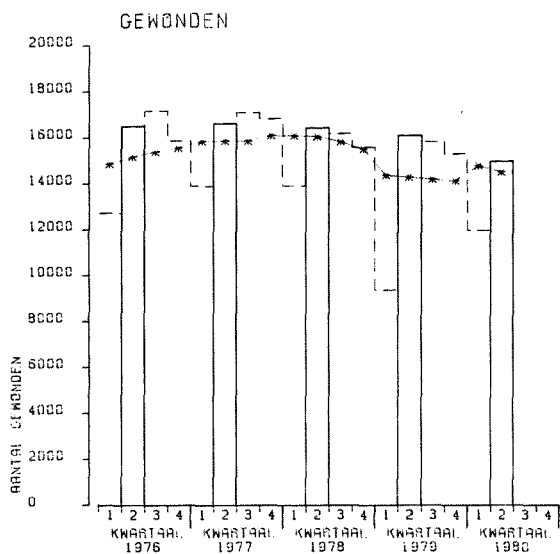
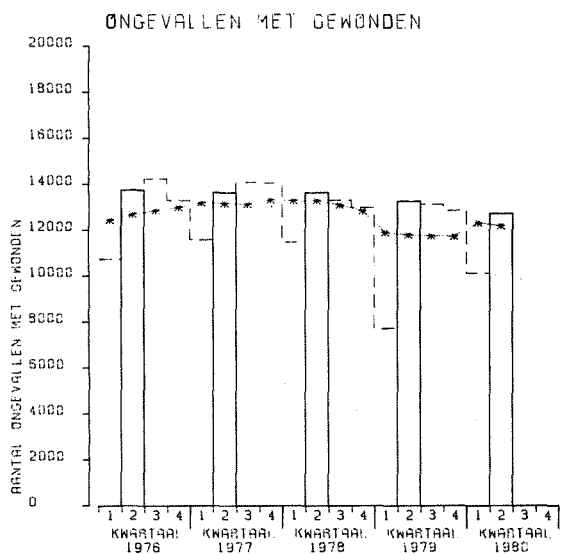
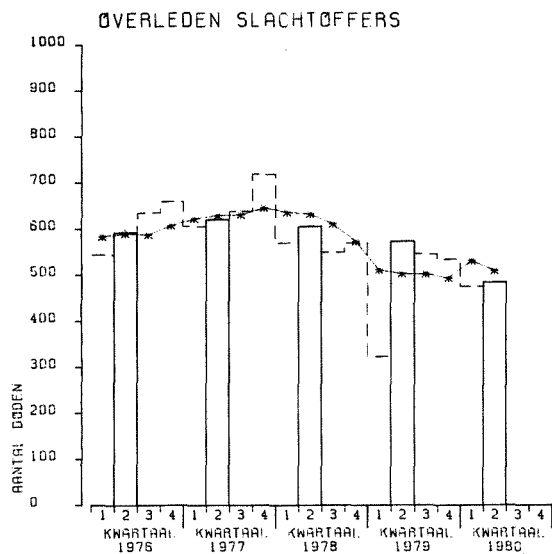
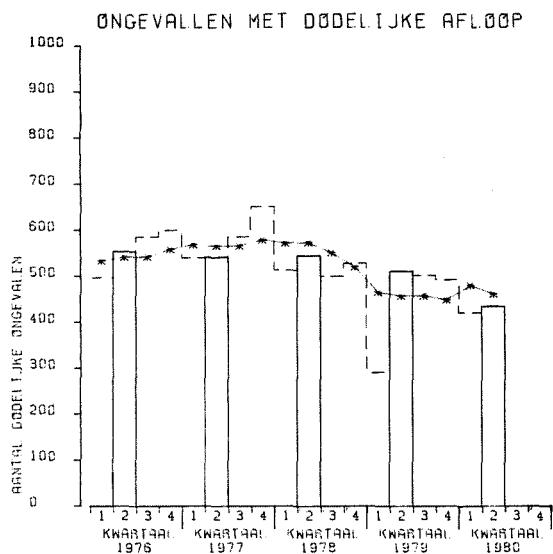
Bij de groep doden ten gevolge van ongevallen tijdens de nachtelijke uren (22.00 - 04.00 uur) van de werkdagen is het aantal in het tweede kwartaal van 1980 hoger (ca. 21%) dan in het tweede kwartaal van 1979 (43).

Voor de overige onderscheiden groepen zijn de aantallen in het tweede kwartaal van 1980 lager, waarbij de daling het sterkst is bij de groep doden ten gevolge van ongevallen tijdens de weekeinden overdag (28% daling).

Het totale aantal verkeersdoden in het gehele jaar 1980 zal naar verwachting iets hoger zijn dan in 1979, nl. rond de 2000.

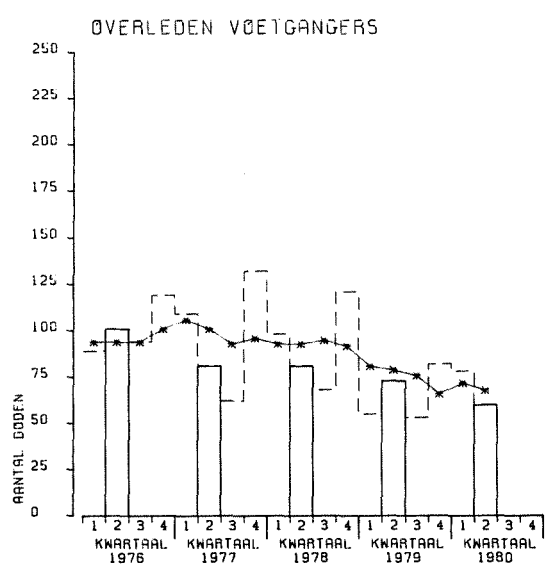
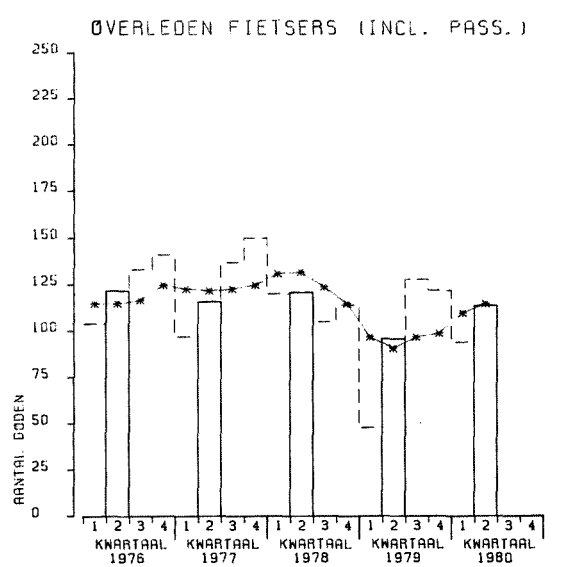
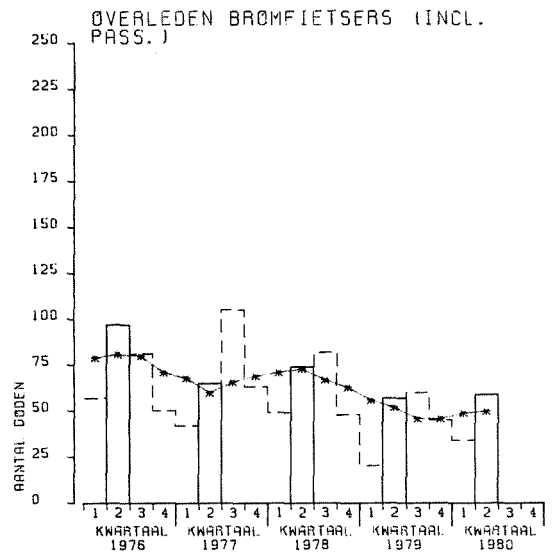
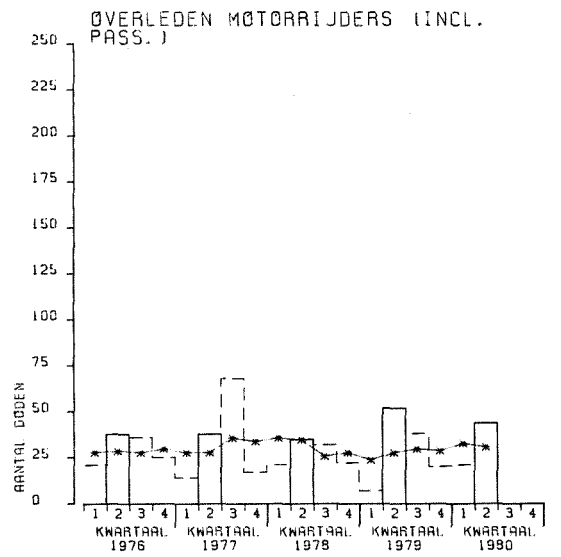
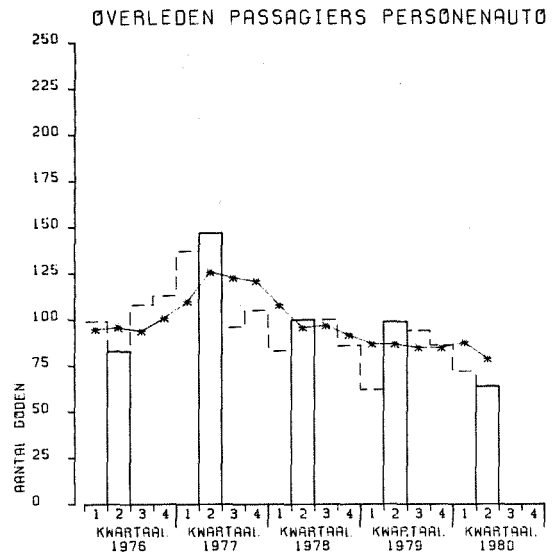
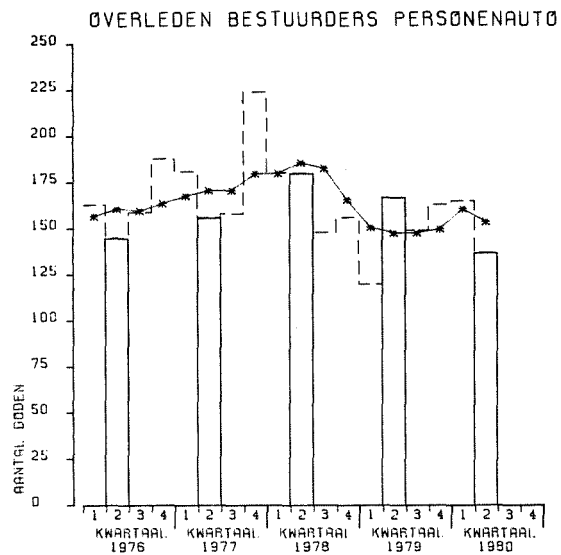
Een dergelijk laag jaartotaal is, met uitzondering van de jaren met strenge winters (1963 en 1979), niet meer geregistreerd sinds 1962.

De voorlopige gegevens over verkeersdeelname van het tweede kwartaal van 1980 zouden kunnen wijzen in de richting van een stabilisatie of een minder sterke groei dan in de laatste jaren te zien is geweest voor het totale gebruik van motorvoertuigen in Nederland.



Aantal verkeersdoden sterker gedaald (ca. 16%) dan het aantal gewonden (ca. 7%). Daling totaal aantal ongevallen met letsel buiten de bebouwde kom groter (ca. 9%) dan binnen de bebouwde kom (ca. 2%)

- Het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop en het aantal verkeersdoden waren in het tweede kwartaal 1980 resp. ca. 15% en 16% lager dan in het tweede kwartaal van 1979 (resp. 511 en 574). Ten opzichte van de gemiddelde aantallen in het tweede kwartaal in 1976 t/m 1979 (gem. resp. 538 en 599) bedroeg de daling zowel voor de ongevallen met dodelijke afloop als voor het aantal verkeersdoden ca. 19%.
- Het aantal verkeersongevallen met gewonden was in het tweede kwartaal 1980 ca. 4% lager dan in het tweede kwartaal 1979 (13290) en ca. 6% lager dan het gemiddelde aantal in het tweede kwartaal van 1976 t/m 1979 (gem. 13601).
- Bij de verkeersgewonden bedroeg de daling in het tweede kwartaal 1980 ten opzichte van dat in 1979 (16119) ca. 7% en de daling ten opzichte van het gemiddelde aantal in het tweede kwartaal van 1976 t/m 1979 (gem. 16434) ca. 9%.
- Het aantal verkeersongevallen met doden en/of gewonden binnen de bebouwde kom is in het tweede kwartaal 1980 met ca. 2% ten opzichte van het tweede kwartaal 1979 (9946) minder sterk afgenomen dan buiten de bebouwde kom, waar de daling in 1980 ten opzichte van het tweede kwartaal 1979 (3855) ca. 9% bedroeg.

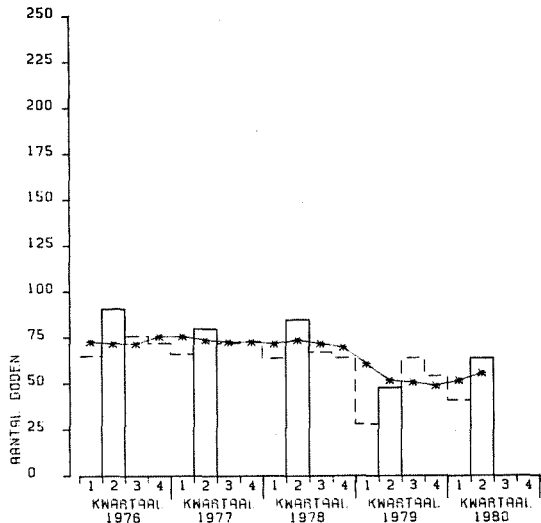




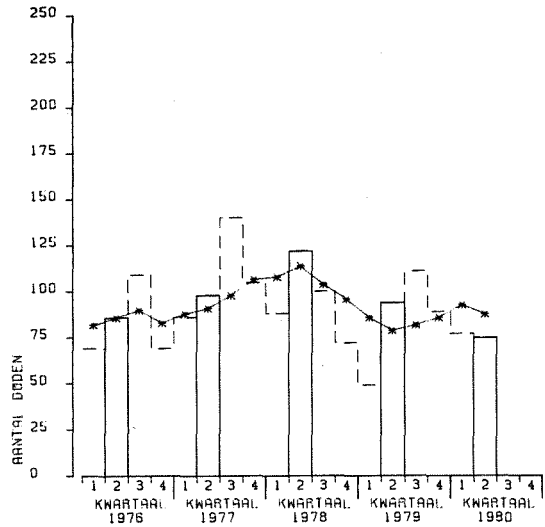
Aantal overleden fietsers hoger (ca. 19%), grootste daling bij passagiers personenauto's (ca. 35%)

- Het aantal overleden bestuurders van personenauto's is in het tweede kwartaal 1980 met ca. 18% afgenomen ten opzichte van het tweede kwartaal 1979 (167). Het aantal is ca. 15% lager dan het gemiddelde aantal in het tweede kwartaal in 1976 t/m 1979 (gem. 162).
- Het aantal overleden passagiers van personenauto's was in het tweede kwartaal 1980 ca. 35% lager dan het aantal in het tweede kwartaal 1979 (99). Ten opzichte van het gemiddelde aantal over de periode 1976 t/m 1979 (gem. 107) bedroeg de daling ca. 40%. Als het opmerkelijk hoge aantal in het tweede kwartaal van 1977 buiten beschouwing wordt gehouden, blijkt het aantal overleden passagiers in het eerste kwartaal 1980 ca. 32% lager te zijn dan het gemiddelde aantal van de jaren 1976, 1978 en 1979 (gem. 94).
- Het aantal overleden motorrijders was in het tweede kwartaal van 1980 ca. 15% lager dan het aantal in 1979 (52), in welk jaar het aantal in het tweede kwartaal t.o.v. omliggende jaren aan de hoge kant was. Het aantal in 1980 was ca. 8% hoger dan het gemiddelde aantal in het tweede kwartaal in 1976 t/m 1979 (gem. 41).
- Het aantal overleden bromfietsers was in het tweede kwartaal van 1980 ca. 4% hoger dan in de overeenkomstige periode van 1979 (57). De periode 1976 t/m 1979 geeft voor het aantal overleden bromfietsers een dalende tendens te zien van gem. 15% per jaar.
- Het aantal overleden fietsers was in het tweede kwartaal 1980 ca. 19% hoger dan dat in 1979 (96), en was gelijk aan het gemiddelde aantal over de periode 1976 t/m 1979 (gem. 114).
- Het aantal overleden voetgangers in het tweede kwartaal 1980 vertoonde een daling van ca. 18% ten opzichte van het aantal in het tweede kwartaal van 1979 (73). Het aantal in 1980 was ca. 29% lager dan het gemiddelde aantal in de jaren 1976 t/m 1979 (gem. 84).
- Het aantal overledenen uit de categorie "overig" is statistisch gezien betrekkelijk klein. Het gemiddelde aantal over de tweede kwartalen van 1976 t/m 1979 bedraagt 18, waar het aantal van 1980 ca. 60% onder ligt.

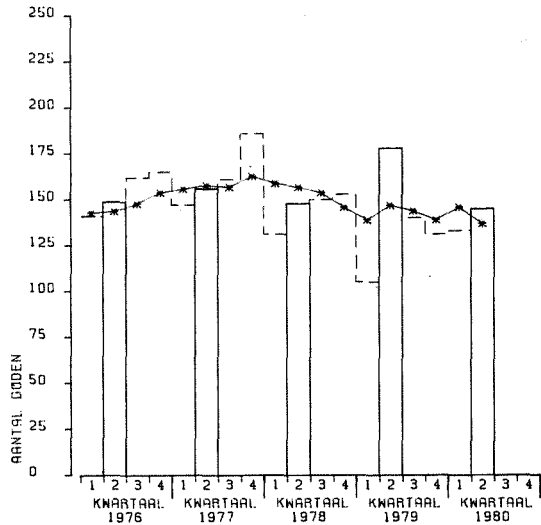
DODEN 0 T/M 14 JAAR



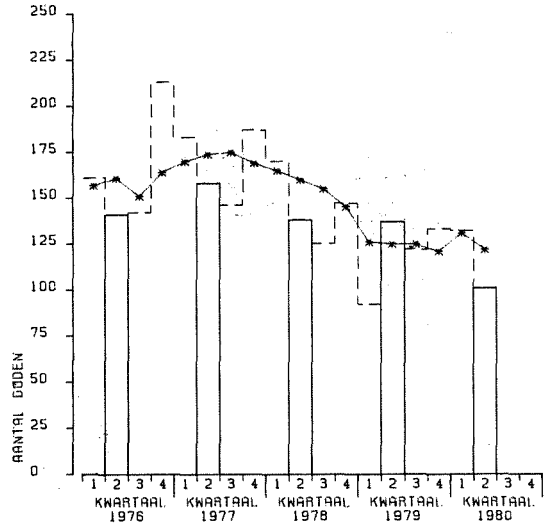
DODEN 15 T/M 19 JAAR



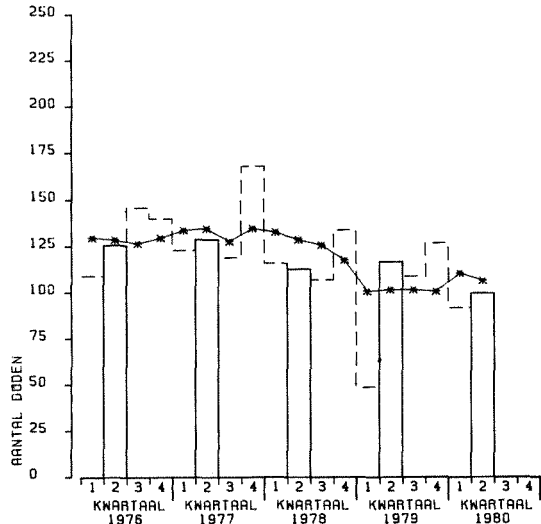
DODEN 20 T/M 34 JAAR



DODEN 35 T/M 64 JAAR

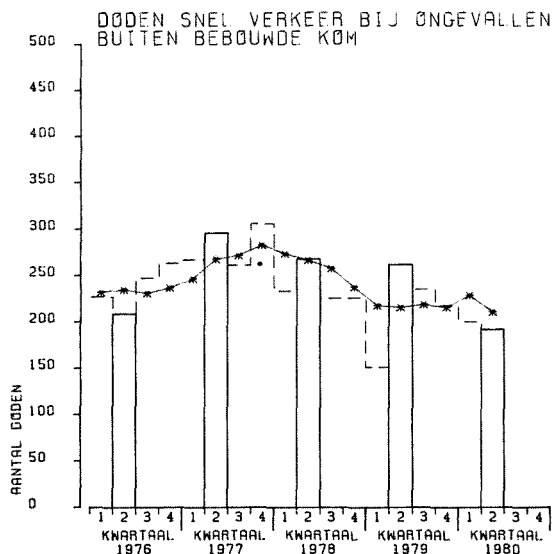
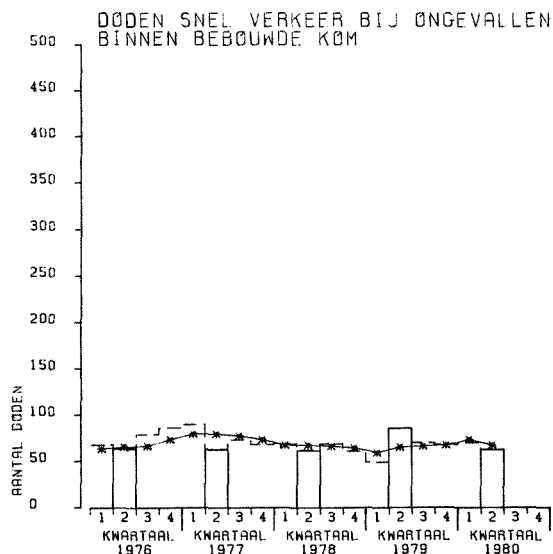
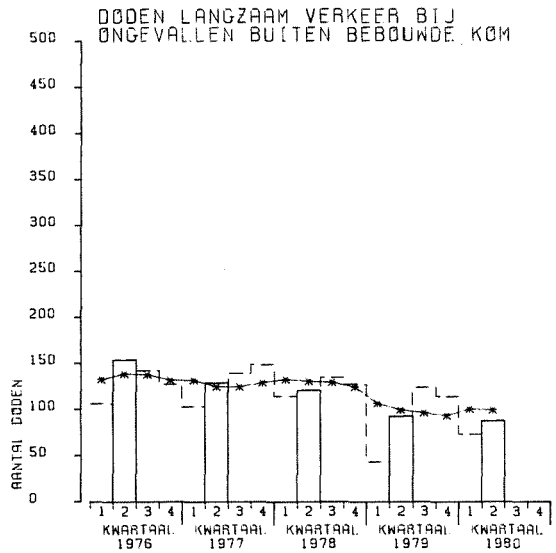
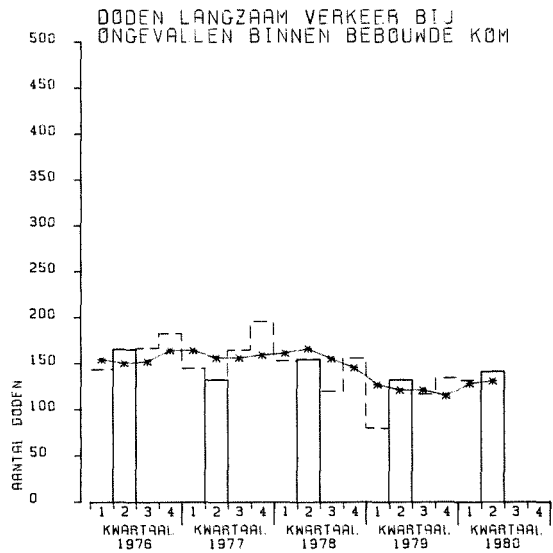
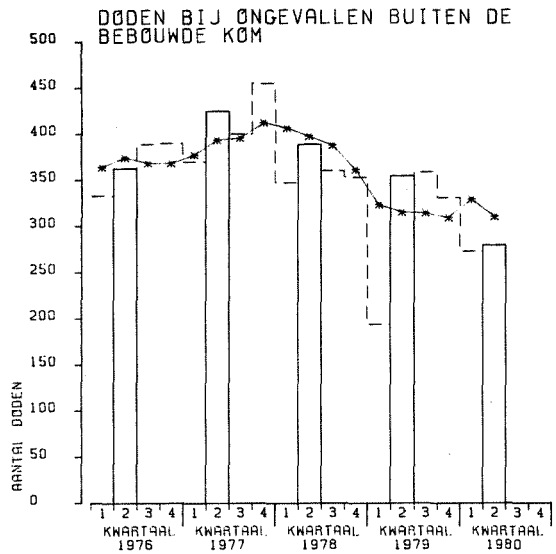
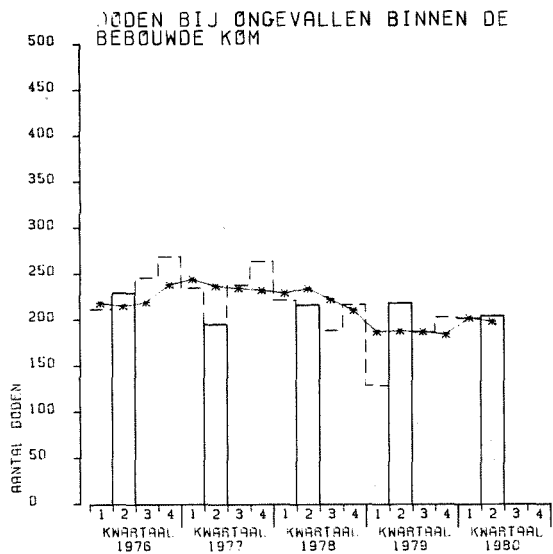


DODEN 65 JAAR EN OUDER



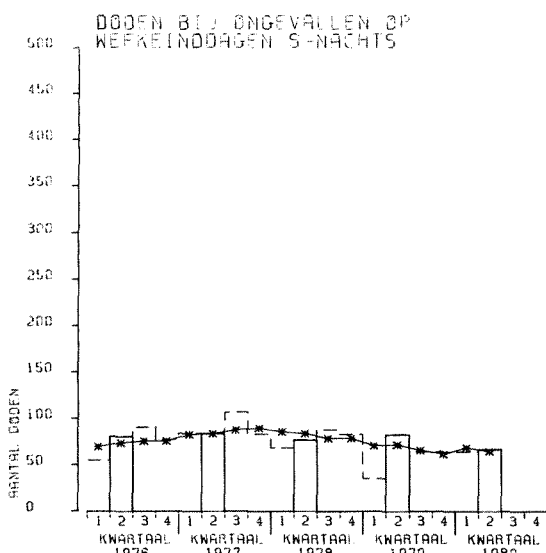
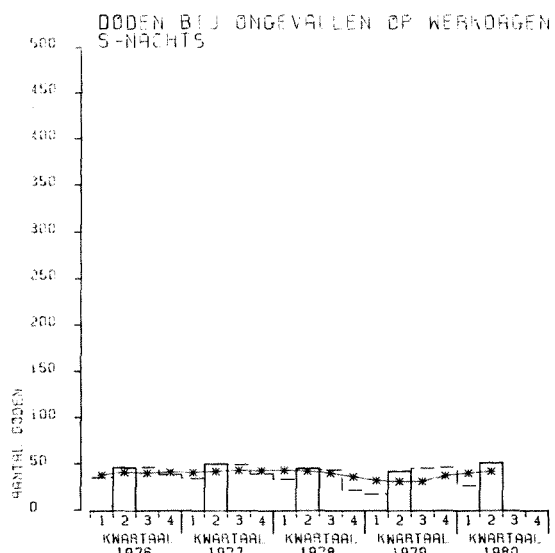
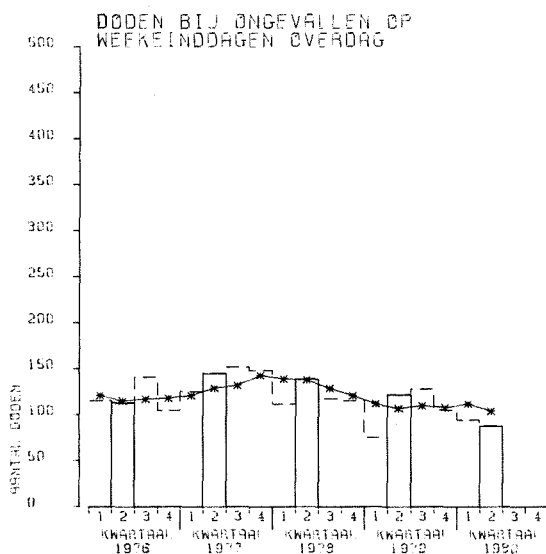
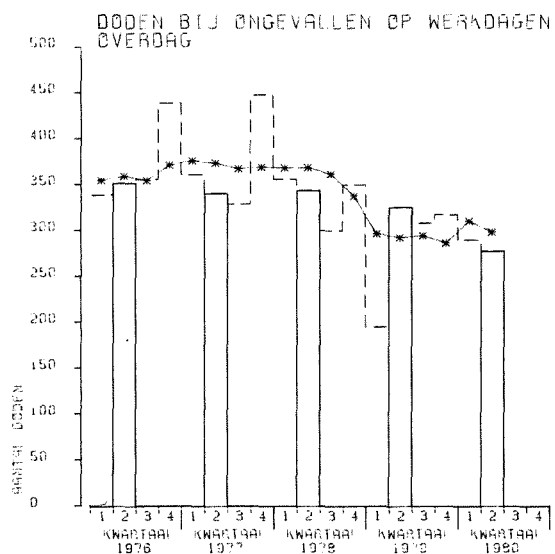
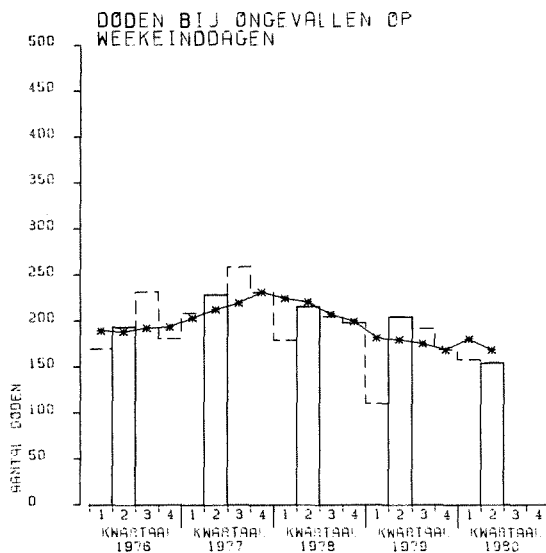
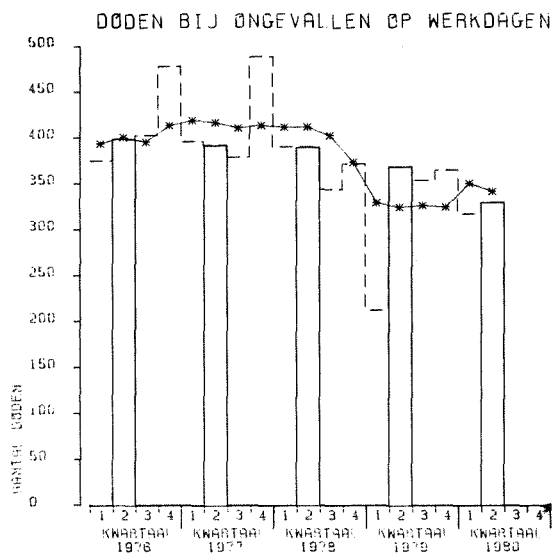
Grootste daling bij de leeftijdsgroep 35 t/m 64 jaar (ca. 26%) en 15 t/m 19 jaar (ca. 20%)

- In de leeftijdsgroep 0 t/m 14 jaar steeg het aantal doden in het tweede kwartaal van 1980 met ca. 33% ten opzichte van hetzelfde kwartaal van 1979 (48). In de periode 1976 t/m 1979 was sprake van een dalende tendens (helling 16%). Het aantal in het eerste kwartaal 1980 was ca. 42% hoger dan op grond van deze trend had mogen worden verwacht.
- Het aantal doden in de leeftijdsgroep 15 t/m 19 jaar was ca. 20% lager dan het aantal in hetzelfde kwartaal van 1979 (94). Ten opzichte van het gemiddelde aantal in de jaren 1976 t/m 1979 (gem. 100) was sprake van een daling van ca. 25%.
- In de leeftijdsgroep 20 t/m 34 jaar daalde het aantal doden in het tweede kwartaal van 1980 met ca. 19% ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 1979 (178). Het aantal in het tweede kwartaal 1979 was ten opzichte van de eeriode 1976 t/m 1978 aan de hoge kant. Het aantal in het tweede kwartaal 1980 was iets lager (ca. 8%) dan het gemiddelde aantal in 1976 t/m 1978 (gem. 158).
- Het aantal verkeersdoden in de leeftijdsgroep 35 t/m 64 jaar was in het tweede kwartaal 1980 ca. 26% lager dan dat in 1979 (137) en ca. 30% lager dan het gemiddelde aantal in 1976 t/m 1979 (gem. 144).
- Onder de 65 jaar-en-ouderen was het aantal verkeersdoden in het tweede kwartaal 1980 ca. 15% lager dan dat in 1979 (117) en ca. 18% lager dan het gemiddelde aantal over de jaren 1976 t/m 1979 (gem. 121).



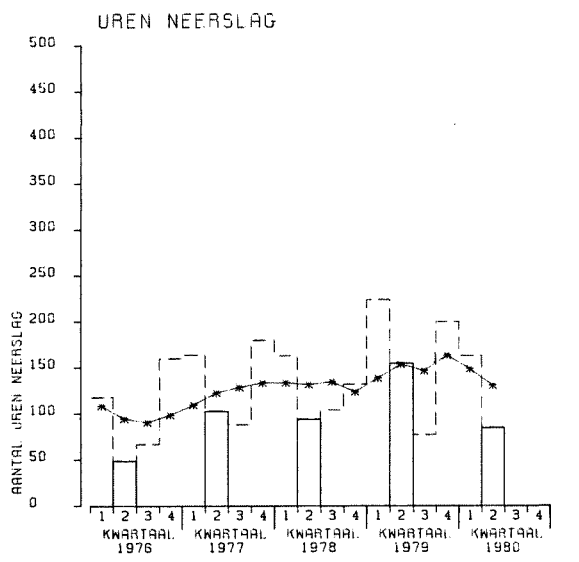
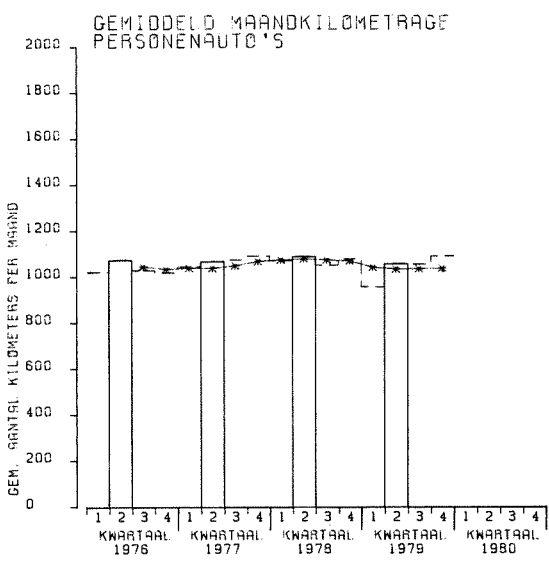
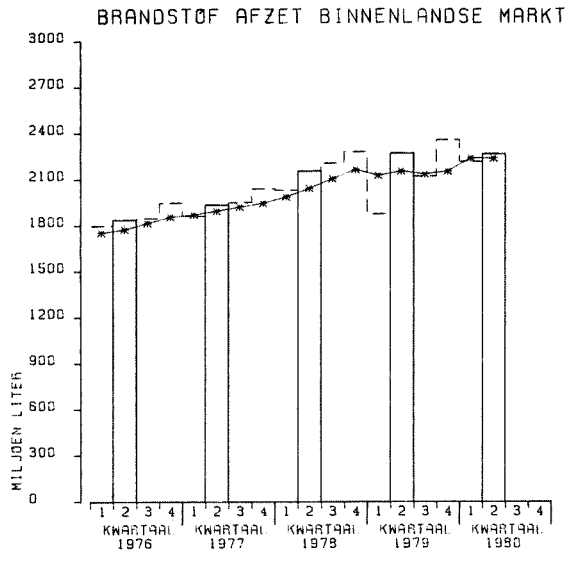
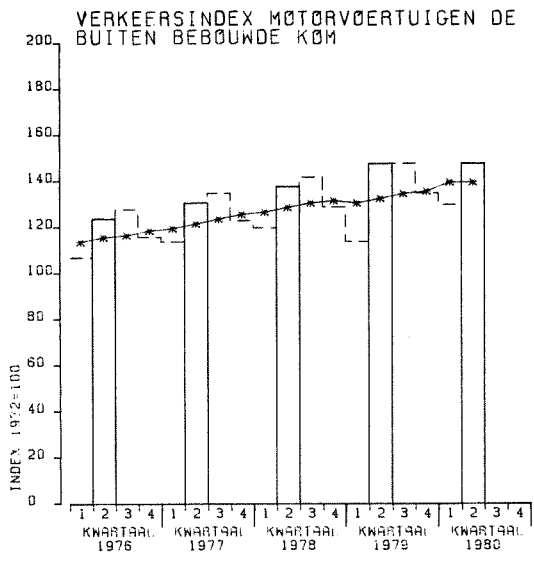
Sterke daling bij overleden deelnemers aan snel verkeer (ca. 27%).  
Daling aantal verkeersdoden buiten de bebouwde kom sterker (ca. 21%)  
dan binnen de bebouwde kom (ca. 6%)

- Het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen binnen de bebouwde kom was in het tweede kwartaal van 1980 ca. 6% lager dan het aantal in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (219). Ten opzichte van het gemiddelde over de periode 1976 t/m 1979 (gem. 216) bedroeg de daling in het tweede kwartaal 1980 ca. 5%.
- De daling in het aantal verkeersdoden als gevolg van ongevallen buiten de bebouwde kom bedroeg in 1980 ca. 21% ten opzichte van het tweede kwartaal 1979 (355) en ca. 27% ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1976 t/m 1979 (gem. 383).
- De aantallen verkeersdoden bij deelnemers aan langzaam verkeer binnen de bebouwde kom zijn in het tweede kwartaal 1980 ca. 7% hoger dan in het tweede kwartaal 1979 (133). Ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1976 t/m 1979 (gem. 147) was sprake van een daling van ca. 3%.
- Bij de deelnemers aan langzaam verkeer buiten de bebouwde kom daalde het aantal doden in het eerste kwartaal van 1980 met ca. 5% ten opzichte van 1979 (93). In de periode 1976 t/m 1979 was sprake van een dalende tendens van het aantal verkeersdoden in deze categorie (helling 15%). Het aantal verkeersdoden in het tweede kwartaal 1980 was ca. 15% hoger dan op grond van deze trend verwacht had mogen worden.
- De aantallen verkeersdoden bij snel verkeer in het tweede kwartaal 1980 daalde zowel binnen als buiten de bebouwde kom met ca. 27% (in het tweede kwartaal 1979 resp. 86 en 262). Ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1976 t/m 1979 (gem. 259) was alleen bij snel verkeer buiten de bebouwde kom sprake van een grote daling, nl. ca. 26%. Binnen de bebouwde kom was de daling ten opzichte van het gemiddelde aantal en de jaren 1976 t/m 1979 (gem. 69) ca. 8%.



Op weekeinddagen grotere daling (ca. 24%) dan op werkdagen (ca. 11%)

- Het aantal verkeersdoden als gevolg van verkeersongevallen op werkdagen was in het tweede kwartaal 1980 ca. 11% lager dan het aantal in het overeenkomstige kwartaal van 1979 (369). Ten opzichte van het gemiddelde in de jaren 1976 t/m 1979 (gem. 388) bedroeg de afname ca. 15%.
- Op de weekeinddagen in het tweede kwartaal van 1980 daalde het aantal doden met ca. 24% ten opzichte van het tweede kwartaal van 1979 (205) en met ca. 27% ten opzichte van het gemiddelde aantal in de periode 1976 t/m 1979 (gem. 211).
- Overdag op werkdagen nam het aantal doden in het tweede kwartaal 1980 met ca. 15% af en op weekeinddagen met ca. 28% ten opzichte van de overeenkomstige periode in 1979 (resp. 326 en 122). Ook ten opzichte van de periode 1976 t/m 1979 (gem. 130 en 341) was de daling overdag op de weekeinddagen groter dan op de werkdagen, nl. resp. 32% en 18%.
- Op werkdagen steeg in het tweede kwartaal 1980 het aantal verkeersdoden 's nachts met ca. 21% ten opzichte van 1979 (43) en met ca. 11% ten opzichte van het gemiddelde aantal in 1976 t/m 1979 (gem. 47).
- In de weekeindnachten was het aantal verkeersdoden in het tweede kwartaal 1980 ca. 19% lager dan dat in 1979 (83) en ca. 18% lager dan het gemiddelde aantal in 1976 t/m 1979 (gem. 81).





### Verkeersprestatie bleef gelijk, groei tot stilstand?

Het indexcijfer voor verkeersintensiteiten van motorvoertuigen buiten de bebouwde kom (bron: CBS) nam de laatste jaren regelmatig toe met zo'n 5 à 6% per jaar. Het gemiddelde indexcijfer van het tweede kwartaal van 1980 is echter gelijk aan dat van het tweede kwartaal van 1979.

Deze ontwikkeling geldt overigens niet voor alle typen wegen waarlangs gemeten wordt. Op autosnelwegen en zgn. secundaire wegen is er in het tweede kwartaal van 1980 ten opzichte van 1979 nog wel enige toename in de gemeten intensiteiten te zien; deze groei is evenwel duidelijk minder sterk dan in de recente jaren vóór 1980. (N.B. Het aandeel van het aantal verkeersdoden ten gevolge van ongevallen op autosnelwegen in het totale aantal doden is betrekkelijk gering: tot het jaar 1979 ongeveer 5%.)

De daling in de gemeten intensiteiten buiten de bebouwde kom vond met name plaats op de "andere belangrijke rijkswegen" en op de zgn. tertiaire wegen.

De afzet van autobrandstoffen op de binnenlandse markt (bron: CBS) nam de laatste jaren toe met gemiddeld 6 à 7%. De afzet van het tweede kwartaal van 1980 is daarentegen praktisch gelijk aan de afzet van het tweede kwartaal van 1979.

Ook gegevens over de zgn. bezettingsgraad van personenauto's en over het gemiddelde maandkilometrage per personenauto in Nederland van het tweede kwartaal van 1980 zijn nog niet volledig (door het CBS) gepubliceerd. Wat deze gegevens betreft zijn er echter evenmin grote verschuivingen te verwachten.

Samengevat: het ziet er naar uit dat het totale aantal door motorvoertuigen in Nederland afgelegde kilometers in het tweede kwartaal van 1980 ongeveer gelijk is geweest aan het aantal in het tweede kwartaal van 1979 en dat de groei die de daaraan voorafgaande jaren kenmerkte (voorlopig?) tot stilstand is gekomen.

### Weersomstandigheden: minder neerslag dan normaal

Het aantal uren neerslag was in april en mei 1980 lager dan in die maanden van 1979 en in juni 1980 ongeveer gelijk aan het aantal uren neerslag van juni 1979. Over het gehele kwartaal genomen was het aantal uren neerslag (bron: KNMI; gemiddeld aantal uren over de drie belangrijke weerstations) in 1980 ca. 45% lager dan in 1979 (155 uur).

Het gemeten aantal uren neerslag te De Bilt was in het tweede kwartaal van 1979: 175 en in 1980: 95 uur, waarbij voor deze periode van het jaar voor dit weerstation een aantal van 105 uur als "normaal" te beschouwen is.