

DE VERKEERSVEILIGHEID VAN OUDERE MENSEN

Bijdrage voor de Werkgroep Verkeersproblemen en -deelname van
bejaarden, ingesteld door de Interdepartementale Stuurgroep
Bejaardenbeleid

R-81-7

Mr. P. Wesemann

Voorburg, mei 1981

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



SAMENVATTING

Verkeersongevallen vormen niet de belangrijkste doodsoorzaak voor oudere mensen. Zowel ziekten als ongevallen in de privé-sfeer eisen absoluut gezien een aanzienlijk hogere tol. In verhouding tot de hoeveelheid bestede tijd is het risico van verkeersdeelname voor 65-plussers echter veel groter dan het risico van activiteiten in de privé-sfeer.

Het overlijdensrisico van verkeersdeelnemers boven de 65 jaar blijkt beduidend groter te zijn dan dat van alle andere leeftijdsklassen boven de 15 jaar. Dit grotere risico is voor een deel te verklaren uit de grotere ongevalsvatbaarheid van ouderen en voor een ander deel uit hun grotere letaliteit.

De grote verkeersonveiligheid van oudere mensen blijkt zich voor te doen bij elke wijze van verkeersdeelname. Maar vooral voor de oudere bromfietzers, fietsers en voetgangers is het overlijdensrisico groter dan voor de jongere.

Uit de analyse van de dodencijfers blijkt een aantal verschillen tussen oudere en jongere verkeersdeelnemers. Van de ouderen kan worden geconstateerd dat zij verhoudingsgewijs

- meer verongelukken op werkdagen dan op weekeinddagen, meer tussen de spitsuren (9-16 uur) dan in de spitsuren (7-9 en 16-18 uur) en meer in de avondspits dan in de ochtendspits;
- meer verongelukken bij daglicht dan bij schemer of duisternis;
- meer overlijden op een later tijdstip dan ter plaatse van het ongeval;
- meer verongelukken op kruisingen dan op rechte wegen of in bochten;
- als fietser of bromfietser meer verongelukken bij droog weer dan bij regen, sneeuw of mist;
- als voetganger en personenautobestuurder meer verongelukken binnen de bebouwde kom dan erbuiten;
- als voetganger meer verongelukken in grote gemeenten dan in kleine, maar als fietser meer in kleine dan in grote;
- als voetganger meer verongelukken bij het oversteken op een vop

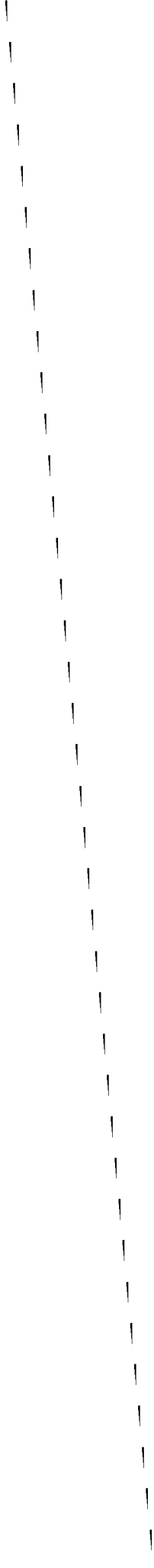
dan bij andere manoeuvres en als fietser meer bij het oversteken van kruisingen dan bij andere manoeuvres;

- als bromfietser meer verongelukken bij eenzijdige ongevallen dan bij botsingen met een vast voorwerp, een geparkeerd voertuig of een dier en meer bij botsingen met een personenauto dan met een vrachtauto; als voetganger meer verongelukken bij botsingen met een bromfiets dan met een ander voertuig.

De meeste van deze verschillen konden worden geconstateerd, ongeacht of de leeftijdsgrens tussen jonger en ouder op 55, 65 of 75 jaar werd gesteld. Al de beschreven verschillen zijn weliswaar statistisch significant, maar ze zijn te klein om er aandachtsgebieden voor een beleid uit af te kunnen leiden.

INHOUD

1. <u>Inleiding</u>	3
2. <u>Omvang van de verkeersschade</u>	5
3. <u>Omvang van het verkeersrisico</u>	6
4. <u>Vergelijking met andere doodsoorzaken</u>	9
5. <u>Onveiligheid naar wijze van verkeersdeelname</u>	11
6. <u>Kenmerken van verkeersongevallen</u>	13
7. <u>Conclusies</u>	19
<u>Tabellen</u>	20
<u>Afbeeldingen</u>	41



1. INLEIDING

Dit rapport gaat over de verkeersonveiligheid van de oudere verkeersdeelnemers in Nederland.

Onder verkeersonveiligheid wordt doorgaans verstaan: de schadelijke gevolgen van verkeersongevallen. Het begrip is dan dus onderdeel van het begrip verkeersschade. Het eerste doel van dit rapport is om recente gegevens aan te dragen over de schade die oudere mensen ten gevolge van verkeersongevallen ondervinden: hoe groot is ze, bij wat voor soort ongevallen ontstaat ze?

Soms heeft het begrip verkeersonveiligheid een wat andere betekenis. Dan wordt er onder verstaan: de kans op schade ten gevolge van verkeersongevallen. Men noemt dit ook wel verkeersrisico. Een tweede doel van dit rapport is om ook over het verkeersrisico van oudere verkeersdeelnemers gegevens te verschaffen. Hierover is echter veel minder bekend dan over de verkeersschade.

Een begrip van onveiligheid waarover dit rapport geen gegevens zal verstrekken is de zgn. subjectieve onveiligheid: de indruk die de verkeersdeelnemers zelf hebben van de onveiligheid van verkeersdeelnemers.

Ten slotte wordt een vergelijking gemaakt met andere gebeurtenissen, buiten het verkeer, die dezelfde schadelijke gevolgen kunnen hebben. Met name pleegt men dan naar andere doodsoorzaken te kijken, zoals ziekten en ongevallen in de privé-sfeer en in bedrijven. Op grond van gegevens hierover kan men prioriteiten stellen bij het bevorderen van de volksgezondheid.

Alle gebruikte gegevens over verkeersongevallen zijn ontleend aan de registratie door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Deze registratie gebeurt op basis van formulieren die de politie invult naar aanleiding van ongevallen op de openbare weg.

Er zullen bijna uitsluitend gegevens over verkeersongevallen met dodelijke afloop worden besproken. De voornaamste reden voor deze beperking is dat er voldoende garanties zijn voor een volledige registratie van deze ongevallen. De overige ongevallen, d.w.z. die met niet-dodelijk letsel en met uitsluitend materiële schade, worden verre van volledig geregistreerd.

De gebruikte statistische gegevens lenen zich niet voor een verklaring van de geregistreerde ongevallen. Er kunnen alleen maar probleemgebieden gesignaleerd worden. Om doeltreffende maatregelen te kunnen ontwikkelen is kennis nodig die alleen door onderzoek verkregen kan worden.

2. OMVANG VAN DE VERKEERSSCHADE

De omvang van de verkeersschade wordt hier uitgedrukt in het aantal verkeersdoden.

In afbeelding 1 is het aantal verkeersdoden in 1977 per leeftijdsklasse van 5 jaar weergegeven. Het blijkt dat het aantal doden onder de oudere verkeersdeelnemers weinig afwijkt van het gemiddelde aantal overledenen per groep van 5 jaar. Alleen onder de hoogbejaarden van 80 jaar en ouder is het absolute aantal verkeersdoden wat lager.

Bij vergelijking met de voorafgaande 10 jaren blijkt dat de percentages verkeersdoden in de verschillende leeftijdsklassen, en met name in de hogere leeftijdsklassen, praktisch gelijk gebleven zijn (afbeelding 2).

De absolute aantallen doden geven echter een vertekend beeld, omdat de aantallen mensen in de verschillende leeftijdsklassen niet even groot zijn. Dit probleem wordt opgelost door de aantallen doden per 100 000 personen in de desbetreffende leeftijdsklasse te berekenen, de zgn. mortaliteit. Er blijkt nu een belangrijk verschil met de absolute aantallen doden: vanaf 55 jaar neemt de mortaliteit sterk toe met de leeftijd; voor verkeersdeelnemers van 75 jaar en ouder komt het mortaliteitsniveau zelfs uit boven de piek voor de 15-20 jarigen (afbeelding 3). In hoofdstuk 3 zal worden nagegaan of dit komt doordat ouderen meer bij ongevallen betrokken zijn of doordat zij eerder aan de gevolgen van een ongeval overlijden.

Sinds 1974 is de mortaliteit voor vrijwel alle leeftijdsklassen - en dus ook voor de ouderen - belangrijk lager geworden (afbeelding 4). De afname van de mortaliteit was bij de ouderen verhoudingsgewijs even groot als bij de jongeren.

Uitgaande van het aantal doden per 100 000 personen kan geconcludeerd worden dat mensen boven de 55 jaar veel meer schade ondervinden van deelname aan het verkeer dan de meeste andere leeftijdsgroepen; alleen de 15-25 jarigen nemen een vergelijkbare positie in.

3. OMVANG VAN HET VERKEERSRISICO

In dit hoofdstuk worden alleen gegevens verstrekt over de kans op dodelijk letsel ten gevolge van een verkeersongeval, het zgn. overlijdensrisico.

De omvang van deze kans kan in verschillende grootheden worden uitgedrukt: aantal doden per afgelegde afstand; aantal doden per verplaatsing; aantal doden per hoeveelheid in het verkeer doorgebrachte tijd; aantal doden per hoeveelheid handelingen die de mogelijkheid van een conflict in zich sluiten (bijv. oversteken). In al deze gevallen wordt het aantal doden gerelateerd aan een zgn. expositiemaat. Dit is een maat voor het aantal potentieel gevaarlijke situaties waaraan verkeersdeelnemers blootstaan. Het hangt van de probleemstelling af welke expositiemaat het meest geschikt is. De keuze van de expositiemaat kan grote invloed hebben op de uitkomst van een vergelijking van de risico's van verschillende leeftijdsklassen, van verschillende vervoerswijzen enz. Zo kan het aantal doden per afgelegde kilometer voor twee vervoerswijzen gelijk zijn, terwijl het per verplaatsing voor diezelfde vervoerswijzen geheel verschillend is.

Vaak zijn er geen geschikte expositiegegevens beschikbaar. In die gevallen wordt ook het inwonertal wel eens als expositiemaat gebruikt.

Voor het vaststellen van het verkeersrisico van oudere mensen is gebruik gemaakt van gegevens over afgelegde reizigerskilometers en aantallen verplaatsingen uit het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag 1978. De met behulp hiervan berekende risico's zijn weergegeven in resp. tabel 1 en 2. Hierbij moet worden aangetekend dat de gegevens uit het CBS-onderzoek een voorlopig karakter hebben; met name heeft nog geen correctie kunnen plaatsvinden op grond van de lopende onderzoeken naar non-response en validiteit.

Op dit moment is slechts bekend dat de gegevens uit het onderzoek Verplaatsingsgedrag 1978 (soms belangrijk) verschillen van gegevens uit andere bron over het gebruik van personenauto's en van het openbaar vervoer.

Bij het berekenen van het risico zijn reizigerskilometers en verplaatsingen per trein buiten beschouwing gelaten, omdat ongevallen met treinreizigers niet in de CBS-statistieken van verkeersongevallen op de openbare weg worden opgenomen.

Voor de ongevallen met metroreizigers geldt hetzelfde, maar de aantallen reizigerskilometers en verplaatsingen per metro konden niet afgezonderd worden en zijn derhalve wel meegeteld; het gaat hier echter om relatief zeer kleine aantallen.

Uit de tabellen 1 en 2 blijkt dat de oudere verkeersdeelnemers (65 jaar en ouder) in 1978 een groter overlijdensrisico hadden dan alle andere leeftijdsgroepen.

Dit grotere overlijdensrisico kan het gevolg zijn van twee factoren: een grotere ongevalsbetrokkenheid en/of een grotere kans om aan de gevolgen van een ongeval te overlijden.

Om na te gaan of de eerste factor in het spel is, is voor de verschillende leeftijdsgroepen de betrokkenheid bij letselongevallen per reizigerskilometer berekend. Uit de totaal-kolom van tabel 3 blijkt dat de 65-plussers (als bestuurder van een personenauto, bromfiets/snorfiets of fiets of als voetganger) een grotere kans hebben om bij een letselongeval betrokken te raken dan de 25-64 jarigen. Zij hebben echter een kleinere kans dan de 15-24 jarigen. Om de rol van de tweede factor te onderzoeken is de letaliteit (aantal doden per 100 slachtoffers) van de verschillende leeftijdsgroepen bepaald; zie afbeelding 5. Nu blijkt dat de letaliteit van de 65-plussers veel groter is dan van de overige leeftijdsgroepen. Overigens is er al vanaf de leeftijd van 55 jaar een duidelijke stijging van de letaliteit waarneembaar.

Het grotere overlijdensrisico van 65-plussers is dus zowel een gevolg van hun grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (behalve t.o.v. de 15-24 jarigen) als van hun grotere kans om aan de gevolgen van een ongeval te overlijden. Omdat bij de berekeningen gegevens zijn gebruikt over letselongevallen, die niet volledig worden geregistreerd, moeten de uitkomsten met enige voorzichtigheid worden gehanteerd. Voor het berekenen van de ongevals-betrokkenheid is bovendien gebruik gemaakt van gegevens uit het

CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag 1978. De kwaliteit van deze gegevens is nog niet volledig bekend.

4. VERGELIJKING MET ANDERE DOODSOORZAKEN

Behalve door ongevallen in het verkeer kunnen mensen ook overlijden tengevolge van ziekten, van ongevallen in de privé-sfeer (in en om de woning, bij recreatie, verdrinking) of van ongevallen op het werk.

Het aantal oudere mensen dat overlijdt ten gevolge van een verkeersongeval, zinkt in het niet bij het aantal dat sterft aan kanker en hartaandoeningen (tabel 4). Voor mensen tot 30 jaar is het beeld juist omgekeerd.

Het aantal 65-plussers dat gedood wordt bij een ongeval in de privé-sfeer of op het werk, is ruim drie maal zo groot als het aantal dat overlijdt ten gevolge van een verkeersongeval. Vooral in de leeftijdsklasse van 75 jaar en ouder overlijden zeer veel mensen aan de gevolgen van een ongeval in de privé-sfeer, meestal doordat zij vallen in of om de woning (tabel 4).

Bij vergelijking van de mortaliteitscijfers (aantal doden per 100 000 personen) blijkt dat de mortaliteit van 65-plussers zowel in de privé-sfeer als in het verkeer groter is dan de mortaliteit van alle andere leeftijdsklassen (afbeelding 6).

Om het risico van verkeersdeelname te kunnen vergelijken met het risico in de privé-sfeer en op het werk, zijn voor elk van deze drie activiteiten gegevens verzameld over het aantal doden per hoeveelheid doorgebrachte tijd (= expositiemaat). De expositiegegevens zijn van zeer beperkte kwaliteit. Voor het verkeer zijn ze gebaseerd op een niet-landelijke steekproef met kleine aantallen respondenten die geënquêteerd werden in het kader van een proefonderzoek. Voor het werken en wonen berusten ze op diverse veronderstellingen en ruwe schattingen op basis van een aantal statistische publikaties. Bij gebrek aan een alternatief zijn deze gegevens hier toch gebruikt om een voorlopige indruk te krijgen van de relatieve omvang van de verschillende risico's.

Voor mensen van 65 jaar en ouder blijkt het risico van verkeersdeelname aanzienlijk groter te zijn dan het risico van activiteiten

in de privé-sfeer. Voor 65-plussers is overigens zowel het verkeersrisico als het risico van activiteiten in de privé-sfeer groter dan voor de overige leeftijdsgroepen (afbeelding 7).

In het totaal van doodsoorzaken voor oudere mensen nemen verkeersongevallen - evenals andere ongevallen - dus niet de belangrijkste plaats in. De mortaliteit van ouderen is in de privé-sfeer groter dan in het verkeer. Maar hun overlijdensrisico, afgemeten aan het aantal doden per hoeveelheid bestede tijd, is bij verkeersdeelname groter dan bij activiteiten in de privé-sfeer.

5. ONVEILIGHEID NAAR WIJZE VAN VERKEERSDEELNAME

In hoofdstuk 3 is de onveiligheid van oudere verkeersdeelnemers besproken zonder dat onderscheid werd gemaakt naar wijze van verkeersdeelname. In het nu volgende zullen de aantallen doden onder ouderen en hun overlijdensrisico per afzonderlijke wijze van verkeersdeelname worden bekeken.

Uit tabel 5 blijkt dat in absolute zin de meeste verkeersdeelnemers van 55 jaar en ouder om het leven komen als voetganger of fietser. Van de 15-54 jarigen komen de meesten om het leven als inzittenden van een personen- of vrachtauto en als berijder van een motor- of bromfiets. In hoofdstuk 6 zullen de dodencijfers nader worden geanalyseerd.

Het overlijdensrisico van 65-plussers blijkt bij elke wijze van verkeersdeelname groter te zijn dan het overlijdensrisico van de andere leeftijdsklassen (tabel 6 en 7). De sterkste risicoverhoging voor de ouderen treedt op onder de fietsers, bromfietsers en voetgangers (tabel 8).

Voor een deel is het verhoogde overlijdensrisico van oudere verkeersdeelnemers te verklaren uit een grotere ongevalsvatbaarheid. Zo blijkt uit tabel 3 dat 65-plussers op de fiets of te voet veel meer kans hebben om bij een letselongeval betrokken te raken dan alle andere leeftijdsgroepen. Als bestuurder van een personenauto of bromfiets hebben 65-plussers wel een grotere kans om bij een letselongeval betrokken te raken dan 25-64 jarigen, maar een veel kleinere dan 15-24 jarigen.

Een minstens zo belangrijke verklaring voor het verhoogd overlijdensrisico van de ouderen, ongeacht hun wijze van verkeersdeelname, blijkt hun grotere kans te zijn om aan de gevolgen van een ongeval te overlijden. In tabel 9 is voor bestuurders en passagiers van personenauto's, bromfietsen en fietsen, alsmede voor voetgangers de letaliteit (doden per 100 slachtoffers) vermeld. Hieruit blijkt dat de letaliteit van 65-plussers bij elke wijze van verkeersdeelname groter is dan die van alle andere leeftijdsgroepen.

Overigens noopt de kwaliteit van de gebruikte gegevens (zie hoofdstuk 3) ook hier tot een voorzichtig hanteren van de berekeningsresultaten.

6. KENMERKEN VAN VERKEERSONGEVALLLEN

Om meer inzicht te krijgen in de aard van de ongevallen tengevolge waarvan oudere mensen overlijden, zijn statistische gegevens over de verkeersdoden in 1974 t/m 1977 geanalyseerd.

Daarbij is onderscheid gemaakt naar de volgende categorieën verkeersdeelnemers: personenautobestuurders, personenautopassagiers, bromfietsbestuurders, fietsbestuurders, voetgangers, rest.

Als leeftijdsklassen zijn onderscheiden: 0-14 jaar, 15-24 jaar, 55-64 jaar, 65-74 jaar en 75 jaar en ouder.

De analyse heeft betrekking op de volgende ongevalskenmerken:

- tijdstip van de dag / dag van de week;
- lichtgesteldheid;
- weersgesteldheid;
- maand;
- bebouwing;
- gemeentegrootte;
- tijdstip van overlijden;
- wegsituatie;
- botsobject c.q. wijze verkeersdeelname tegenpartij.

Hieronder zal worden besproken of er voor de respectieve categorieën verkeersdeelnemers op deze kenmerken verschillen bestaan tussen de onderscheiden leeftijdsgroepen. De vergelijking is beperkt tot mensen van 15 jaar en ouder; de 0-14 jarigen zullen in het vervolg dus buiten beschouwing blijven. Ook de categorie "personenautopassagier" zal verder onbesproken blijven, omdat het aantal overleden passagiers geen onafhankelijke variabele is, maar vooral afhangt van het aantal auto-inzittenden; gegevens over deze categorie slachtoffers kunnen daardoor moeilijk worden geïnterpreteerd.

De tabellen 10 t/m 19 zijn statistisch geanalyseerd door het uitvoeren van een aantal χ^2 -toetsen. Bij deze statistische toetsing is de volgende procedure gevolgd. Elk van de tabellen 10 t/m 19 is eerst opgesplitst in vijf deeltabellen, één voor elke wijze van verkeersdeelname. Zo'n deeltabel bevat dus gegevens over het aantal overleden slachtoffers van één categorie (bijv. voetgangers), naar

leeftijd en naar ongevalskenmerk (bijv. binnen of buiten de bebouwde kom). Vervolgens zijn voor elk van deze deeltabellen een aantal χ^2 -waarden berekend. Eerst is een χ^2 -toets uitgevoerd waarbij de leeftijdsvariabele in vier groepen was verdeeld, nl.: 15-54 jaar, 55-64 jaar, 65-74 jaar en 75 jaar en ouder. Voorts zijn er drie χ^2 -toetsen uitgevoerd waarbij de leeftijdsvariabele in twee groepen was verdeeld, nl.:

- 15-54 jaar versus 55 jaar en ouder;
- 15-64 jaar versus 65 jaar en ouder;
- 15-74 jaar versus 75 jaar en ouder.

Een andere groep van χ^2 -toetsen bestond uit toetsen binnen de leeftijdsgroepen van de ouderen. Zo is er een toets uitgevoerd waarbij de leeftijdsvariabele in drie groepen was verdeeld: 55-64 jaar, 65-74 jaar en 75 jaar en ouder. Tenslotte zijn nog drie χ^2 -toetsen uitgevoerd waarbij de leeftijdsvariabele in twee groepen was verdeeld, nl.:

- 55-64 jaar versus 65 jaar en ouder;
- 55-74 jaar versus 75 jaar en ouder;
- 65-74 jaar versus 75 jaar en ouder.

Niet alle resultaten van de toetsen zijn in dit rapport vermeld.

Waar in het vervolg melding wordt gemaakt van een verband tussen leeftijd en een ongevalskenmerk, is er steeds sprake van een significant toetsresultaat. D.w.z. dat de berekende χ^2 -waarde een rechter overschrijdingskans heeft die kleiner is dan 5%.

Vooruitlopend op de bespreking van de resultaten zij er hier reeds op gewezen dat alle gebleken verschillen - hoewel statistisch significant - in absolute zin te klein zijn om er aandachtsgebieden voor een beleid uit af te kunnen leiden.

a. Dag van de week/tijdstip van de dag (tabel 10)

Vergeleken met de jongere verkeersdeelnemers komen de oudere meer op werkdagen om het leven dan op weekeinddagen, ongeacht hun wijze van verkeersdeelname. Dit geldt zowel wanneer de leeftijdsgrens tussen jonger en ouder op 55 jaar wordt gesteld, als wanneer een grens van 65 of 75 jaar wordt aangehouden.

Van de ouderen komen er op werkdagen overdag (7-18 uur) verhoudingsgewijs meer om in de uren tussen de spitsen (9-16 uur) dan in de spitsuren (7-9 uur en 16-18 uur) en meer in de avondspits dan in de ochtendspits. Dit ongeacht de wijze van verkeersdeelname en zowel bij een leeftijdsgrens van 55 jaar als van 65 jaar; bij een leeftijdsgrens van 75 jaar geldt dit alleen voor het langzaam verkeer. In de avondspits blijken er onder het langzaam verkeer meer 65-plussers te verongelukken dan 55-64 jarigen.

Het is mogelijk dat alle gesignaleerde verschillen een gevolg zijn van het feit dat oudere mensen op andere tijdstippen aan het verkeer deelnemen dan jongere. Bij gebrek aan gegevens valt deze mogelijke verklaring echter niet te toetsen.

b. Lichtgesteldheid (tabel 11)

In vergelijking met de jongere verkeersdeelnemers verongelukken de oudere vaker bij daglicht dan bij schemer of duisternis, ongeacht de wijze van verkeersdeelname en de gehanteerde grens tussen jonger en ouder (55, 65 of 75 jaar).

Voor het langzaam verkeer zijn er ook binnen de groep van 55 jaar en ouder verschillen: van de 65-plussers verongelukken er meer bij daglicht dan van de 55-64 jarigen en van de 75-plussers weer meer dan van de 55-74 jarigen.

Het is mogelijk dat deze verschillen samenhangen met verschillen in verplaatsingsgedrag. Gegevens hierover ontbreken echter.

c. Weersgesteldheid (tabel 12)

Oudere mensen die als fietser of bromfietser aan het verkeer deelnemen, verongelukken in verhouding tot de jongeren vaker bij droog weer dan bij nat weer (regen, sneeuw en mist tezamen). Dit geldt echter alleen als de leeftijdsgrens of 65 of 75 jaar gesteld wordt. Mogelijk maken oudere mensen bij slecht weer minder gebruik van fiets en bromfiets, maar gegevens daarover zijn niet beschikbaar.

d. Maand (tabel 13)

Met betrekking tot het kenmerk maand zijn er geen significante verschillen tussen de diverse leeftijdsgroepen te constateren.

e. Bebouwing (tabel 14)

Oudere mensen die zich te voet of als bestuurder van een personenauto verplaatsen, verongelukken in vergelijking met jongere mensen meer binnen de bebouwde kom dan erbuiten. Dit geldt zowel bij een leeftijdsgrens van 55 jaar als van 65 of 75 jaar.

Bij de voetgangers zijn er ook nog verschillen binnen de groep van 55 jaar en ouder: van de 65-plussers verongelukken er meer binnen de bebouwde kom dan van de 55-64 jarigen en van de 75-plussers weer meer dan van de 55-74 jarigen.

De geconstateerde verschillen zouden kunnen samenhangen met een grotere verkeersdeelname van oudere mensen binnen de bebouwde kom. Gegevens hierover ontbreken echter.

f. Gemeentegrootte (tabel 15)

In vergelijking met jongere fietsers verongelukken oudere fietsers meer in kleine gemeenten (minder dan 100 000 inwoners) dan in grote (meer dan 100 000 inwoners). Oudere voetgangers verongelukken juist meer in grote gemeenten dan in kleine. Beide effecten zijn terug te vinden, ongeacht of de leeftijdsgrens op 55, 65 dan wel 75 jaar wordt gesteld. Bij 75-plussers treden deze effecten in sterkere mate op dan bij 55-74 jarigen.

Ook deze verschillen zouden een gevolg kunnen zijn van verschillen in verkeersdeelname, maar gegevens hierover zijn niet bekend.

g. Tijdstip van overlijden (tabel 16)

Vergeleken met jongere verkeersdeelnemers overlijden de oudere minder vaak op de plaats van het ongeval en dus vaker op een later tijdstip, ongeacht de wijze van verkeersdeelname. Dit geldt zowel

bij een leeftijdsgrens van 55 jaar als bij een van 65 jaar. Bij een grens van 75 jaar geldt het alleen voor de voetgangers; bovendien overlijden voetgangers van 75 jaar en ouder minder vaak ter plaatse dan 55-74 jarigen.

De geconstateerde verschillen zouden kunnen samenhangen met de aard van het letsel of de geringere kansen op genezing van oudere mensen. Deze veronderstelling is echter niet getoetst.

h. Wegsituatie (tabel 17)

In vergelijking met jongere verkeersdeelnemers verongelukken oudere vaker op kruisingen dan op rechte wegen of in bochten, ongeacht hun wijze van verkeersdeelname en ongeacht of de leeftijdsgrens op 55, 65 of 75 jaar wordt gesteld.

Bij de fietsers en bromfietsers zijn er ook nog verschillen binnen de groep van 55 jaar en ouder: van de 65-plussers verongelukken er meer op kruisingen dan van de 55-64 jarigen en van de 75-plussers weer meer dan van de 55-74 jarigen.

i. Botsobject bij ongevallen met één betrokkene (tabel 18)

Ten aanzien van het kenmerk "botsobject" zijn slechts voor twee leeftijdsklassen gegevens beschikbaar, nl. 15-54 jaar en 55 jaar en ouder.

Vergeleken met jongere bromfietsers blijken oudere bromfietsers vaker te verongelukken bij een eenzijdig ongeval (geen botsobject) dan bij een botsing tegen een geparkeerd voertuig, een vast voorwerp of een dier.

j. Wijze verkeersdeelname tegenpartij (tabel 19)

Ook ten aanzien van dit kenmerk zijn slechts gegevens beschikbaar voor de leeftijdsklassen 15-54 jaar en 55 jaar en ouder.

Vergeleken met jongere bromfietsers verongelukken oudere bromfietsers vaker bij een botsing met een personenauto dan met een ander voertuig. Oudere voetgangers verongelukken in vergelijking met

jongere vaker bij een botsing met een bromfiets dan met een ander voertuig.

k. Manoeuvre (tabel 20 en 21)

In hoofdstuk 5 is gebleken dat oudere verkeersdeelnemers vooral als fietser, bromfietser en voetganger een verhoogd overlijdensrisico hebben. Afgemeten aan de absolute aantallen doden zijn echter met name de fietsers en voetgangers van belang. Daarom zijn alleen over deze twee categorieën verkeersdeelnemers aanvullende gegevens verzameld. Er zijn alleen ongevallen geanalyseerd waarbij het dodelijk letsel optrad in de eerste fase van het ongeval.

In vergelijking met jongere fietsers verongelukken oudere fietsers vaker bij het oversteken van kruisingen dan bij andere manoeuvres (tabel 20). Dit geldt alleen als de leeftijdsgrens op 55 of 65 jaar wordt gesteld.

In vergelijking met jongere voetgangers verongelukken oudere voetgangers vaker bij het oversteken op een voetgangersoversteekplaats (vop) dan bij andere manoeuvres, ongeacht of de leeftijdsgrens op 55, 65 of 75 jaar wordt gesteld (tabel 21).

7. CONCLUSIES

Verkeersongevallen vormen voor oudere mensen niet de belangrijkste doodsoorzaak. Wel lijkt voor 65-plussers het risico van verkeersdeelname aanzienlijk groter te zijn dan het risico van activiteiten in de privé-sfeer. Beide risico's zijn afgemeten aan het aantal doden per hoeveelheid bestede tijd.

De verkeersonveiligheid van mensen van 55 jaar en ouder is beduidend groter dan die van mensen uit vrijwel alle andere leeftijdsklassen boven de 15 jaar. Dit blijkt zowel uit hun mortaliteit (aantal verkeersdoden per aantal inwoners) als uit hun overlidensrisico (aantal verkeersdoden per afgelegde afstand of per verplaatsing). Hun grotere overlidensrisico is voor een deel te verklaren uit een grotere betrokkenheid bij (letsel)ongevallen; alleen ten opzichte van de 15-24 jarigen gaat deze verklaring zeker niet op. Voor een ander deel kan het grotere overlidensrisico van ouderen worden verklaard uit hun grotere letaliteit, d.w.z. dat zij een veel grotere kans hebben dan jongeren om aan de gevolgen van een ongeval te overliden.

Voor 65-plussers is het overlidensrisico bij elke wijze van verkeersdeelname groter dan voor de overige leeftijdsgroepen. De sterkste risicoverhoging voor de ouderen treedt echter op wanneer zij als fietser, bromfietser of voetganger aan het verkeer deelnemen.

Ook voor een aantal ongevalskenmerken - dag van de week, tijdstip van de dag, weersgesteldheid, bebouwing enz. - is nagegaan of er verschillen bestaan tussen jongere en oudere verkeersdeelnemers. Dergelijke verschillen zijn inderdaad aanwezig, maar ze zijn te klein om er maatregelen op te kunnen baseren. Hetzelfde geldt voor de verschillen die geconstateerd werden tussen 55-plussers, 65-plussers en 75-plussers.

leeftijd	aantal doden	aantal reizigerskm (x10 ⁸)	doden- quotiënt
15-24 jaar	700	218,7	3,2
25-44 jaar	455	479,1	0,9
45-64 jaar	389	289,2	1,3
65 ⁺	470	73,1	6,4

Tabel 1. Aantallen verkeersdoden per 10⁸ reizigerskilometers
(inclusief metro), naar leeftijdsklasse, in 1978.

leeftijd	aantal doden	aantal verplaatsingen (x 10 ⁸)	doden- quotiënt
15-24 jaar	700	26,6	26,4
25-44 jaar	455	46,3	9,8
45-64 jaar	389	27,2	14,3
65 ⁺	470	10,4	45,1

Tabel 2. Aantallen verkeersdoden per 10⁸ verplaatsingen (inclusief metro), naar leeftijdsklasse, in 1978.

leeftijd	auto- mobilisten	brom/snor- fietsers	fietsers	voetgangers*	totaal
15-24 jaar	211,0 (13 308/63,1)	875,2 (14 852/17,0)	104,0 (3417/32,9)	103,8 (737/7,1)	269,3 (32 314/120,0)
25-44 jaar	84,7 (24 333/287,4)	441,0 (1698/3,9)	86,1 (2128/24,7)	62,8 (716/11,4)	88,2 (28 875/327,4)
45-64 jaar	71,2 (10 658/149,7)	394,4 (1199/3,0)	125,6 (2166/17,2)	77,3 (750/9,7)	82,2 (14 773/179,7)
65 ⁺	110,0 (2332/21,2)	445,7 (410/0,9)	274,7 (1651/6,0)	190,8 (1126/5,9)	162,3 (5519/34,0)
totaal	97,1 (50 631/521,4)	732,8 (18 159/24,8)	115,8 (9362/80,9)	97,3 (3329/34,2)	123,2 (81 481/661,2)

*voor de voetgangers is gerekend met de aantallen doden en gewonden, omdat over de aantallen betrokkenen geen gegevens voorhanden waren; naar verwachting zijn de aantallen betrokkenen echter slechts weinig groter.

Tabel 3. Bestuurders van eersonenauto's, brom/snorfietsers, fietsers en voetgangers, betrokken bij letselongevallen, per 10^8 reizigerskm, in 1978.

leeftijd	verkeers- ongevallen	overige ongevallen	kanker	hart- aandoeningen
0- 4 jaar	47	139	55	10
5- 9 jaar	138	69	64	2
10-14 jaar	108	44	52	6
15-19 jaar	432	45	62	5
20-24 jaar	335	63	73	17
25-29 jaar	159	70	118	39
30-34 jaar	131	82	181	79
35-39 jaar	110	87	268	128
40-44 jaar	96	57	501	310
45-49 jaar	112	72	923	681
50-54 jaar	90	59	1 512	1 191
55-59 jaar	125	66	2 320	1 743
60-64 jaar	146	73	3 273	2 683
65-69 jaar	124	122	4 291	3 960
70-74 jaar	158	141	4 587	5 506
75 ⁺	272	1 408	10 195	18 429

Tabel 4. Aantallen doden naar doodsoorzaak, per leeftijdsklasse van 5 jaar, in 1977.

leef- tijd	personenauto				vrachtauto				motor				bromfiets				fiets				overig				voetganger		totaal	
	best.		pass.		best.		pass.		best.		pass.		best.		pass.		best.		pass.		best.		pass.		abs.	%	abs.	%
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%						
0-14	1	0,1	178	14,8	-	-	13	1,1	-	-	2	0,2	12	1,0	14	1,2	464	38,6	25	2,1	6	0,5	19	1,6	467	38,8	1201	100
15-54	2023	36,1	996	17,8	142	2,5	53	0,9	387	6,9	66	1,2	1003	17,9	55	1,0	479	8,6	6	0,1	29	0,5	5	0,1	358	6,2	5602	100
55-64	305	31,3	182	18,6	9	0,9	5	0,5	4	0,4	-	-	110	11,2	5	0,5	203	20,8	1	0,1	4	0,4	2	0,2	148	15,1	978	100
65-74	192	16,9	167	14,7	2	0,2	-	-	2	0,2	-	-	103	9,1	5	0,4	369	32,3	-	-	4	0,4	1	0,1	293	25,7	1138	100
75 ⁺	64	6,7	109	11,3	2	0,2	-	-	-	-	-	-	68	7,1	1	0,1	368	38,2	-	-	3	0,3	-	-	347	36,1	962	100
tot.	2585	26,1	1632	16,5	155	1,6	71	0,7	393	4,0	68	0,7	1296	13,1	80	0,8	1883	19,1	32	0,3	46	0,5	27	0,3	1613*	16,3	9881	100

*incl. 15 uitgeslingerden

Tabel 5. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse en wijze van verkeersdeelname, 1974 t/m 1977.

leeftijd	auto- bestuurders	auto- passagiers	bromfietzers	fietzers	voetgangers
15-24 jaar	2,9 (181/63,1)	1,7 (123/73,0)	10,2 (174/17,0)	2,2 (71/32,9)	4,7 (33/7,1)
25-44 jaar	0,9 (252/287,4)	0,7 (77/117,6)	4,6 (18/3,9)	1,3 (33/24,7)	3,0 (34/11,4)
45-64 jaar	1,0 (154/149,7)	0,9 (70/88,4)	8,7 (26/3,0)	4,4 (76/17,2)	5,3 (51/9,7)
65 ⁺	3,6 (76/21,2)	2,1 (56/26,6)	34,4 (31/0,9)	26,3 (158/6,0)	24,4 (144/5,9)
totaal	1,3 (663/521,4)	1,1 (326/305,6)	10,0 (249/24,8)	4,2 (338/80,9)	7,7 (262/34,2)

Tabel 6. Aantallen verkeersdoden per 10⁸ reizigerskilometers, naar leeftijds-
klasse en wijze van verkeersdeelname, in 1978.

leeftijd	auto- bestuurders	auto- passagiers	bromfietzers	fietzers	voetgangers
15-24 jaar	37,7 (181/4,8)	30,8 (123/4,0)	64,4 (174/2,7)	7,5 (71/9,5)	8,9 (33/3,7)
25-44 jaar	12,1 (252/20,8)	12,4 (77/6,2)	25,7 (18/0,7)	3,3 (33/9,9)	4,8 (34/7,1)
45-64 jaar	16,0 (154/9,6)	17,1 (70/4,1)	52,0 (26/0,5)	12,7 (76/6,0)	9,6 (51/5,3)
65 ⁺	50,6 (76/1,5)	35,0 (56/1,6)	310,0 (31/0,1)	79,0 (158/2,0)	35,1 (144/4,1)
totaal	18,0 (663/36,8)	20,5 (326/15,9)	62,2 (249/4,0)	12,3 (338/27,4)	13,0 (262/20,2)

Tabel 7. Aantallen verkeersdoden per 10⁸ verplaatsingen, naar leeftijdsklasse en wijze van verkeersdeelname, in 1978.

leeftijd	auto- bestuurders		auto- passagiers		bromfietsers		fietsers		voetgangers	
	(km)	(verpl.)	(km)	(verpl.)	(km)	(verpl.)	(km)	(verpl.)	(km)	(verpl.)
15-24 jaar	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2
25-44 jaar	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
45-64 jaar	1	1	1	1	2	2	3	4	2	2
65 ⁺	4	4	3	3	7	11	20	24	8	7

Tabel 8. Relatieve overlidensrisico's per reizigerskilometer en per verplaatsing, naar leeftijds-
klasse en wijze van verkeersdeelname (relatief risico van 25-44 jarigen is op 1 gesteld), in 1978.

leeftijd	personenauto- inzittenden		bromfietzers		fietzers		voetgangers	
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.
15-24 jaar	4,01	1,0	1,45	0,9	2,41	1,2	3,63	0,8
25-44 jaar	4,15	1,0	1,56	1,0	2,10	1,0	4,40	1,0
45-64 jaar	5,33	1,3	2,43	1,6	3,94	1,9	6,14	1,4
65 ⁺	8,95	2,2	7,55	4,8	11,56	5,5	13,62	3,1

Tabel 9. Absolute letaliteit (doden per 100 slachtoffers) en relatieve letaliteit (letaliteit van 25-44 jarigen is op 1 gesteld), naar leeftijdsklasse en wijze van verkeersdeelname, in 1974 t/m 1976.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	werkdagen										weekeinde		totaal			
		22-04 uur		04-07 uur		07-09 uur		09-16 uur		16-18 uur		18-22 uur		vrij 22-ma	04 uur	abs.	%
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%		
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100,0	1	100
	15-54 jr	259	12,8	105	5,2	138	6,8	303	15,0	133	6,6	273	13,5	812	40,1	2023	100
	55-64 jr	16	5,3	6	2,0	27	8,9	93	30,5	38	12,5	42	13,8	83	27,2	305	100
	65-74 jr	6	3,1	2	1,0	9	4,7	74	38,5	21	10,9	24	12,5	56	29,2	192	100
	75 ⁺	1	1,6	-	-	3	4,7	29	45,3	12	18,8	7	10,9	12	18,8	64	100
	subtot.	282	10,9	113	4,4	177	6,8	499	19,3	204	7,9	346	13,4	964	37,3	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 tr	4	2,3	2	1,1	7	3,9	42	23,6	20	11,2	27	15,2	76	42,7	178	100
	15-54 jr	91	9,1	34	3,4	40	4,0	111	11,1	45	4,5	113	11,4	562	56,4	996	100
	55-64 jr	17	9,3	4	2,2	12	6,6	52	28,6	18	9,9	20	11,0	59	32,4	182	100
	65-74 jr	4	2,4	1	0,6	6	3,6	50	29,9	19	11,4	28	16,8	59	35,3	167	100
	75 ⁺	8	7,3	-	-	-	-	35	32,1	17	15,6	10	9,2	39	35,8	109	100
	subtot.	124	7,6	41	2,5	65	4,0	290	17,8	119	7,3	198	12,1	795	48,7	1632	100
brom- fietsers	0-14 tr	-	-	-	-	1	8,3	2	16,7	2	16,7	3	25,0	4	33,3	12	100
	15-54 jr	74	7,4	16	1,6	119	11,9	180	18,0	119	11,9	139	13,9	356	35,5	1003	100
	55-64 jr	1	0,9	2	1,8	15	13,6	28	25,5	15	13,6	18	16,4	31	28,2	110	100
	65-74 jr	1	1,0	2	1,9	8	7,8	35	34,0	25	24,3	8	7,8	24	23,3	103	100
	75 ⁺	-	-	-	-	2	2,9	33	48,5	15	22,1	9	13,2	9	13,2	68	100
	subtot.	76	5,9	20	1,5	145	11,2	278	21,5	175	13,6	177	13,7	424	32,7	1296	100
fietsers	0-14 jr	1	0,2	-	-	69	14,9	157	33,8	103	22,2	58	12,5	76	16,4	464	100
	15-54 jr	28	5,9	7	1,5	53	11,1	114	23,8	71	14,8	65	13,6	141	29,4	479	100
	55-64 jr	8	3,9	3	1,5	22	10,8	59	29,1	35	17,2	29	14,3	47	23,2	203	100
	65-74 jr	9	2,4	1	0,3	18	4,9	152	41,2	70	19,0	44	11,9	75	20,3	369	100
	75 ⁺	5	1,4	-	-	16	4,4	177	48,1	66	17,9	30	8,2	74	20,1	368	100
	subtot.	51	2,7	11	0,6	178	9,5	659	35,0	345	18,3	226	12,0	413	21,9	1883	100
voetgangers	0-14 tr	1	0,2	1	0,2	16	3,5	149	32,3	113	24,5	60	13,0	122	26,4	462	100
	15-54 jr	51	14,6	4	1,2	28	8,0	37	10,6	41	11,8	51	14,6	137	39,3	349	100
	55-64 tr	15	10,1	4	2,7	12	8,1	32	21,6	21	14,2	24	16,2	40	27,0	148	100
	65-74 jr	12	4,1	5	1,7	11	3,8	57	19,5	59	20,2	88	30,1	60	20,6	292	100
	75 ⁺	18	5,2	-	-	13	3,8	104	30,0	71	20,9	62	17,9	79	22,8	347	100
	subtot.	97	6,1	14	0,9	80	5,0	379	23,7	305	19,1	285	17,8	438	27,4	1598	100
rest	0-14 tr	1	1,2	-	-	3	3,6	29	34,5	13	15,5	11	13,1	27	32,1	84	100
	15-54 jr	68	9,0	32	4,3	53	7,1	119	15,8	73	9,7	88	11,7	319	42,4	752	100
	55-64 jr	2	6,7	1	3,3	1	3,3	11	36,7	4	13,3	4	13,3	7	23,3	30	100
	65-74 jr	-	-	-	-	1	6,7	3	20,0	4	26,7	3	20,0	4	26,7	15	100
	75 ⁺	-	-	-	-	-	-	3	50,0	1	16,7	1	16,7	1	16,7	6	100
	subtot.	71	8,0	33	3,7	58	6,5	165	18,6	95	10,7	107	12,1	358	40,4	887	100
totaal		701	7,1	232	2,3	703	7,1	2270	23,0	1244	12,6	1339	13,6	3392	34,3	9881	100

Tabel 10. Aantallen verkeersdoden naar leeftijd, wijze verkeersdeelname, dag en tijdstip, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	daglicht		duister		schemer		onbekend		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	1	100,0	-	-	-	-			1	100
	15-54 jr	859	42,5	1088	53,8	76	3,8			2023	100
	55-64 jr	214	70,2	83	27,2	8	2,6			305	100
	65-74 jr	144	75,0	39	20,3	9	4,7			192	100
	75 ⁺	51	79,7	10	15,6	3	4,7			64	100
	subtot.	1269	49,1	1220	47,2	96	3,7			2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	119	66,9	52	29,2	7	3,9			178	100
	15-54 jr	417	41,9	542	54,4	37	3,7			996	100
	55-64 jr	122	67,0	52	28,6	8	4,4			182	100
	65-74 jr	118	70,7	40	24,0	9	5,4			167	100
	75 ⁺	77	70,6	28	25,7	4	3,7			109	100
	subtot.	853	52,3	714	43,8	65	4,0			1632	100
bromfietsers	0-14 jr	10	83,3	2	16,7	-	-			12	100
	15-54 jr	528	52,6	445	44,4	30	3,0			1003	100
	55-64 jr	76	69,1	32	29,1	2	1,8			110	100
	65-74 jr	90	87,4	12	11,7	1	1,0			103	100
	75 ⁺	64	94,1	3	4,4	1	1,5			68	100
	subtot.	768	59,3	494	38,1	34	2,6			1296	100
fietsers	0-14 jr	388	82,6	52	11,2	24	5,2			464	100
	15-54 jr	257	53,7	203	42,4	19	4,0			479	100
	55-64 jr	126	62,1	65	32,0	12	5,9			203	100
	65-74 jr	284	77,0	77	20,9	8	2,2			369	100
	75 ⁺	319	86,7	45	12,2	4	1,1			368	100
	subtot.	1374	73,0	442	23,5	67	3,6			1883	100
voetgangers	0-14 jr	395	85,5	51	11,0	16	3,5	-	-	462	100
	15-54 jr	92	26,4	244	69,9	13	3,7	-	-	349	100
	55-64 jr	72	48,7	73	49,3	3	2,0	-	-	148	100
	65-74 jr	134	45,9	146	50,0	11	3,8	1	0,3	292	100
	75 ⁺	209	60,2	128	36,9	10	2,9	-	-	347	100
	subtot.	902	56,4	642	40,2	53	3,3	1	0,1	1598	100
rest	0-14 jr	77	91,7	6	7,1	1	1,2	-	-	84	100
	15-54 jr	413	54,9	303	40,3	35	4,7	1	0,1	752	100
	55-64 jr	26	86,7	4	13,3	-	-	-	-	30	100
	65-74 jr	12	80,0	3	20,0	-	-	-	-	15	100
	75 ⁺	5	83,3	1	16,7	-	-	-	-	6	100
	subtot.	533	60,1	317	35,7	36	4,1	1	0,1	887	100
totaal		5699	57,7	3829	38,8	351	3,6	2	0,0	9881	100

Tabel 11. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeersdeelname en lichtgesteldheid, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	droog weer		regen		sneeuw		mist		onbekend		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	1	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100
	15-54 jr	1636	80,9	281	14,0	21	1,0	35	1,7	50	2,5	2023	100
	55-64 jr	260	85,3	38	12,5	2	0,7	2	0,7	3	1,0	305	100
	65-74 jr	154	80,2	31	16,2	3	1,6	-	-	4	2,1	192	100
	75 ⁺	59	92,2	5	7,8	-	-	-	-	-	-	64	100
	subtot.	2110	81,6	355	13,7	26	1,0	37	1,4	57	2,2	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	146	82,0	25	14,0	1	0,6	2	1,1	4	2,2	178	100
	15-54 jr	799	80,2	131	13,2	14	1,4	26	2,6	26	2,6	996	100
	55-64 jr	136	74,7	34	18,7	3	1,7	-	-	9	5,0	182	100
	65-74 jr	137	82,0	24	14,4	3	1,8	-	-	3	1,8	167	100
	75 ⁺	91	83,5	18	16,5	-	-	-	-	-	-	109	100
	subtot.	1309	80,2	232	14,2	21	1,3	28	1,7	42	2,6	1632	100
bromfietzers	0-14 jr	11	91,7	1	8,3	-	-	-	-	-	-	12	100
	15-54 jr	850	84,8	124	12,4	4	0,4	14	1,4	11	1,1	1003	100
	55-64 jr	91	82,7	16	14,6	1	0,9	1	0,9	1	0,9	110	100
	65-74 jr	93	90,3	8	7,8	-	-	1	1,0	1	1,0	103	100
	75 ⁺	66	97,1	2	2,9	-	-	-	-	-	-	68	100
	subtot.	1111	85,7	151	11,7	5	0,4	16	1,2	13	1,0	1296	100
fietzers	0-14 jr	415	89,4	42	9,1	2	0,4	2	0,4	3	0,6	464	100
	15-54 jr	406	84,8	61	12,7	1	0,2	2	0,4	9	1,9	479	100
	55-64 jr	172	84,7	28	13,8	-	-	-	-	3	1,5	203	100
	65-74 jr	321	87,0	42	11,4	1	0,3	2	0,5	3	0,8	369	100
	75 ⁺	337	91,6	28	7,6	-	-	-	-	3	-	368	100
	subtot.	1651	87,7	201	10,7	4	0,2	6	0,3	21	1,1	1883	100
voetgangers	0-14 jr	423	91,6	33	7,1	2	0,4	-	-	4	0,9	462	100
	15-54 jr	295	84,5	38	10,9	1	0,3	5	1,4	10	2,9	349	100
	55-64 jr	114	77,0	29	19,6	1	0,7	1	0,7	3	2,0	148	100
	65-74 jr	252	86,3	37	12,7	1	0,3	-	-	2	0,7	292	100
	75 ⁺	282	81,3	61	17,6	-	-	-	-	4	0,8	347	100
	subtot.	1366	85,5	198	12,4	5	0,3	6	0,4	23	1,4	1598	100
rest	0-14 jr	77	91,7	5	6,0	-	-	-	-	2	2,4	84	100
	15-54 jr	658	87,5	70	9,3	4	0,5	6	0,8	14	1,0	752	100
	55-64 jr	27	90,0	3	10,0	-	-	-	-	-	-	30	100
	65-74 jr	14	93,3	1	6,7	-	-	-	-	-	-	15	100
	75 ⁺	4	66,7	2	33,3	-	-	-	-	-	1,2	6	100
	subtot.	780	87,9	81	9,1	4	0,5	6	0,7	16	1,8	887	100
totaal		8327	84,3	1218	12,3	65	0,7	99	1,0	172	1,7	9881	100

Tabel 12. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeersdeelname en weersgesteldheid, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	januari		februari		maart		april		mei		juni		juli		augustus		september		oktober		november		december		totaal			
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%		
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	-	-	1	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100	
	15-54 jr	159	7,9	168	8,3	157	7,8	144	7,1	139	6,9	176	8,7	156	7,7	176	8,7	168	8,3	209	10,3	185	9,1	186	9,2	2023	10,5	305	10,5
	55-64 jr	29	9,5	22	7,2	21	6,9	23	7,5	15	4,9	27	8,9	34	11,2	26	8,5	25	8,2	30	9,8	21	6,9	32	10,5	305	10,5	192	10,5
	65-74 jr	12	6,3	12	6,3	12	6,3	14	7,3	23	12,0	17	8,9	12	6,3	18	9,4	13	6,8	19	9,9	18	9,4	22	11,5	192	10,5	64	10,5
	75+	4	6,3	1	1,6	4	6,3	3	4,7	4	6,3	6	9,4	2	3,1	12	18,8	7	10,9	6	9,4	12	18,8	3	4,7	64	10,5	10	
	subtot.	204	7,9	203	7,9	195	7,5	184	7,1	181	7,0	226	8,7	204	7,9	232	9,0	213	8,2	264	10,2	236	9,1	243	9,1	2585	10,5	10	
personen- auto- passagiers	0-14 jr	13	7,3	7	3,9	19	10,7	17	9,6	11	6,2	19	10,7	18	10,1	11	6,2	19	10,7	17	9,6	9	5,1	18	10,1	178	10,5	10	
	15-54 jr	93	9,3	82	8,2	79	7,9	80	8,0	79	7,9	80	8,0	73	7,3	102	10,2	81	8,1	96	9,6	63	6,3	88	8,8	996	10,5	10	
	55-64 jr	13	7,1	8	4,4	15	8,2	17	9,3	13	7,1	19	10,4	20	11,0	15	8,2	13	7,1	16	8,8	13	8,8	13	7,1	182	10,5	10	
	65-74 jr	12	7,2	14	8,4	14	8,4	14	8,4	13	7,8	17	10,2	18	10,8	17	10,2	12	7,2	11	6,6	13	7,8	12	7,2	167	10,5	10	
	75+	9	8,3	6	5,5	4	3,7	5	4,6	13	11,9	18	16,5	8	7,3	13	11,9	7	6,4	12	11,0	5	4,6	9	8,3	109	10,5	10	
	subtot.	140	8,6	117	7,2	131	8,0	133	8,1	129	7,9	153	9,4	137	8,4	163	10,0	134	8,2	149	9,1	106	6,5	140	8,6	1632	10,5	10	
bromfietsers	0-14 jr	1	8,3	-	-	-	-	2	16,7	-	-	3	25,0	1	8,3	-	-	3	25,0	-	-	1	8,3	1	8,3	12	10,5	10	
	15-54 jr	71	7,1	61	6,1	68	6,8	81	8,1	92	9,2	97	9,7	95	9,5	97	9,7	107	10,7	103	10,3	66	6,6	65	6,5	1003	10,5	10	
	55-64 jr	8	7,3	6	5,5	9	8,2	14	12,7	6	5,5	14	12,7	6	5,5	13	11,8	13	11,8	5	4,6	7	6,4	9	8,2	110	10,5	10	
	65-74 jr	5	4,9	4	3,9	8	7,8	8	7,8	10	9,7	15	14,6	10	9,7	12	11,7	14	13,6	5	4,9	9	8,7	3	2,9	103	10,5	10	
	75+	6	8,8	6	8,8	5	7,4	5	7,4	2	2,9	9	13,2	6	8,8	7	10,3	6	8,8	7	10,3	5	7,4	4	5,9	68	10,5	10	
	subtot.	91	7,0	77	5,9	90	6,9	110	8,5	110	8,5	138	10,6	118	9,1	129	10,0	143	11,0	120	9,3	88	6,8	82	6,3	1296	10,5	10	
fietsers	0-14 jr	28	6,0	28	6,0	37	8,0	42	9,1	47	10,1	39	8,4	27	5,8	56	12,1	43	9,3	55	11,9	34	7,3	28	6,0	464	10,5	10	
	15-54 jr	44	9,2	30	6,3	31	6,5	23	4,8	40	8,4	46	9,6	42	8,8	45	9,4	45	9,4	39	8,1	46	9,6	48	10,0	479	10,5	10	
	55-64 jr	26	12,8	13	6,4	16	7,9	12	5,9	12	5,9	14	6,9	12	5,9	17	8,4	20	9,9	17	8,4	20	9,9	24	11,8	203	10,5	10	
	65-74 jr	22	6,0	21	5,7	23	6,2	23	6,2	41	11,1	34	9,2	30	8,1	34	9,2	37	10,0	38	10,3	40	10,8	26	7,1	369	10,5	10	
	75+	25	6,8	31	8,4	23	6,3	19	5,2	29	7,9	32	8,7	29	7,9	38	10,3	46	12,5	42	11,4	20	5,4	34	9,2	368	10,5	10	
	subtot.	145	7,7	123	6,5	130	6,9	119	6,3	169	9,0	165	8,8	140	7,4	190	10,1	191	10,1	191	10,1	160	8,5	160	8,5	1883	10,5	10	
voetgangers	0-14 jr	37	8,0	36	7,8	41	8,9	55	11,9	48	10,4	39	8,4	32	6,9	42	9,1	34	7,4	33	7,1	35	7,6	30	6,5	462	10,5	10	
	15-54 jr	34	9,7	32	9,2	27	7,7	16	4,6	32	9,2	32	9,2	25	7,2	23	6,6	26	7,5	38	10,9	33	9,5	31	8,9	349	10,5	10	
	55-64 jr	10	6,8	6	4,1	17	11,5	12	8,1	12	8,1	10	6,8	7	4,7	10	6,8	10	6,8	18	12,2	17	11,5	19	12,8	148	10,5	10	
	65-74 jr	37	12,7	26	8,9	22	7,5	15	5,1	21	7,2	20	6,9	10	3,4	19	6,5	18	6,2	36	12,3	33	11,3	35	12,0	292	10,5	10	
	75+	41	11,8	27	7,8	25	7,2	23	6,6	19	5,5	27	7,8	18	5,2	22	6,3	36	10,4	26	7,5	47	13,5	36	10,4	347	10,5	10	
	subtot.	159	9,9	127	7,9	132	8,3	121	7,6	132	8,3	128	8,0	92	5,8	116	7,3	124	7,8	151	9,4	165	10,3	151	9,4	1598	10,5	10	
rest	0-14 jr	6	7,1	3	3,6	5	6,0	7	8,3	9	10,7	16	19,1	11	13,1	7	8,3	5	6,0	6	7,1	4	4,8	5	6,0	84	10,5	10	
	15-54 jr	45	6,0	37	4,9	41	5,5	60	8,0	58	7,7	76	10,1	86	11,4	106	14,1	76	10,1	54	7,2	51	6,8	62	8,2	752	10,5	10	
	55-64 jr	-	-	3	10,0	1	3,3	1	3,3	1	3,3	3	10,0	4	13,3	6	20,0	5	16,7	2	6,7	2	6,7	2	6,7	30	10,5	10	
	65-74 jr	1	6,7	-	-	1	6,7	3	20,0	1	6,7	1	6,7	1	6,7	1	6,7	1	6,7	2	13,3	1	6,7	1	6,7	15	10,5	10	
	75+	-	-	-	-	-	-	-	-	1	16,7	1	16,7	-	-	3	50,0	-	-	-	-	-	-	-	1	16,7	6	10,5	10
	subtot.	52	5,9	43	4,8	48	5,4	71	8,0	70	7,9	97	10,9	102	11,5	124	14,0	87	9,8	64	7,2	58	6,5	71	8,0	887	10,5	10	
totaal		791	8,0	690	7,0	726	7,3	738	7,5	791	8,0	907	9,2	793	8,0	954	9,6	892	9,0	939	9,5	813	8,2	847	8,6	9881	100		

Tabel 13. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeersdeelname en maand van het jaar, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	binnen bebouwde kom		buiten bebouwde kom		onbekend		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	1	100,0	-	-	1	100
	15-54 jr	399	19,7	1623	80,2	1	0,1	2023	100
	55-64 jr	72	23,6	233	76,4	-	-	305	100
	65-74 jr	51	26,6	141	73,4	-	-	192	100
	75 ⁺	21	32,8	43	67,2	-	-	64	100
	subtot.	543	21,0	2041	79,0	1	0,0	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	33	18,5	145	81,5	-	-	178	100
	15-54 jr	215	21,6	781	78,4	-	-	996	100
	55-64 jr	45	24,7	136	74,7	1	0,6	182	100
	65-74 jr	36	21,6	131	78,4	-	-	167	100
	75 ⁺	28	25,7	81	74,3	-	-	109	100
	subtot.	357	21,9	1274	78,1	1	0,1	1632	100
bromfietsers	0-14 jr	5	41,7	7	58,3			12	100
	15-54 jr	470	46,9	533	53,1			1003	100
	55-64 jr	49	44,6	61	55,5			110	100
	65-74 jr	49	47,6	54	52,4			103	100
	75 ⁺	28	41,2	40	58,8			68	100
	subtot.	601	46,4	695	53,6			1296	100
fietsers	0-14 jr	244	52,6	220	47,4			464	100
	15-54 jr	260	54,3	219	45,7			479	100
	55-64 jr	115	56,7	88	43,3			203	100
	65-74 jr	199	53,9	170	46,1			369	100
	75 ⁺	181	49,2	187	50,8			368	100
	subtot.	999	53,1	884	46,9			1883	100
voetgangers	0-14 jr	310	67,1	152	32,9			462	100
	15-54 jr	163	46,7	186	53,3			349	100
	55-64 jr	100	67,6	48	32,4			148	100
	65-74 jr	209	71,6	83	28,4			292	100
	75 ⁺	282	81,3	65	18,7			347	100
	subtot.	1064	66,6	534	33,4			1598	100
rest	0-14 jr	41	48,8	43	51,2			84	100
	15-54 jr	227	30,2	525	69,8			752	100
	55-64 jr	7	23,3	23	76,7			30	100
	65-74 jr	8	53,3	7	46,7			15	100
	75 ⁺	4	66,7	2	33,3			6	100
	subtot.	287	32,4	600	67,6			887	100
totaal		3851	39,0	6028	61,0	2	0,0	9881	100

Tabel 14. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeers-
deelname en wijze van bebouwing, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	gemeentegrootte (x 1000 inwoners)															
		> 200		100-200		50-100		20-50		10-20		5-10		< 5		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	-	-	-	-	1	100,0	-	-	-	-	-	-	1	100
	15-54 jr	102	5,0	127	6,3	168	8,3	355	17,6	524	25,9	445	22,0	302	14,9	2023	100
	55-64 jr	21	6,9	16	5,3	29	9,5	64	21,0	63	20,7	65	21,3	47	15,4	305	100
	65-74 jr	15	7,8	19	9,9	13	6,8	34	17,7	55	28,7	33	17,2	23	12,0	192	100
	75 ⁺	3	4,7	8	12,5	4	4,7	12	18,8	17	26,6	16	25,0	5	7,8	64	100
	subtot.	141	5,5	170	6,6	213	8,2	466	18,0	659	25,5	559	21,6	377	14,6	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	9	5,1	18	10,1	5	2,8	28	15,7	36	20,2	40	22,5	42	23,6	178	100
	15-54 jr	60	6,0	66	6,6	80	8,0	190	19,1	253	25,4	194	19,5	153	15,4	996	100
	55-64 jr	9	5,0	12	6,6	9	5,0	31	17,0	55	30,2	33	18,1	33	18,1	182	100
	65-74 jr	2	1,2	19	11,4	18	10,8	27	16,2	40	24,0	43	25,8	18	10,8	167	100
	75 ⁺	5	4,6	13	11,9	14	12,8	20	18,4	28	25,7	14	12,8	15	13,8	109	100
	subtot.	85	5,2	128	7,8	126	7,7	296	18,1	412	25,2	324	19,9	261	16,0	1632	100
bromfietzers	0-14 jr	-	-	3	25,0	-	-	2	16,7	2	16,7	4	33,3	1	8,3	12	100
	15-54 jr	87	8,7	101	10,1	105	10,5	195	19,4	218	21,7	162	16,2	135	13,5	1003	100
	55-64 jr	11	10,0	13	11,8	16	14,6	14	12,7	26	23,6	19	17,3	11	10,0	110	100
	65-74 jr	4	3,9	11	10,7	13	12,6	18	17,5	20	19,4	22	21,4	15	14,6	103	100
	75 ⁺	3	4,4	6	8,8	12	17,7	9	13,2	17	25,0	10	14,7	11	16,2	68	100
	subtot.	105	8,1	134	10,3	146	11,3	238	18,4	283	21,8	217	16,7	173	13,3	1296	100
fietsers	0-14 jr	28	6,0	40	8,6	47	10,1	103	22,2	120	25,9	79	17,0	47	10,1	464	100
	15-54 jr	55	11,5	57	11,9	55	11,5	90	18,8	115	24,0	69	14,4	38	7,9	479	100
	55-64 jr	21	10,3	23	11,3	27	13,3	41	20,2	40	19,7	28	13,8	23	11,3	203	100
	65-74 jr	25	6,8	55	14,9	34	9,2	80	21,7	74	20,1	63	17,1	38	10,3	369	100
	75 ⁺	20	5,4	30	8,2	30	8,2	75	20,4	77	20,9	72	19,6	64	17,4	368	100
	subtot.	149	7,9	205	10,9	193	10,2	389	20,7	426	22,6	311	16,5	210	11,2	1883	100
voetgangers	0-14 jr	34	7,4	52	11,3	44	9,5	108	23,4	99	21,4	84	18,2	41	8,9	462	100
	15-54 jr	54	15,5	26	7,5	35	10,0	53	15,2	77	22,1	52	14,9	52	14,9	349	100
	55-64 jr	29	19,6	20	13,5	17	11,5	27	18,2	26	17,6	15	10,1	14	9,5	148	100
	65-74 jr	67	23,0	35	12,0	31	10,6	48	16,4	58	19,9	30	10,3	23	7,9	292	100
	75 ⁺	109	31,4	45	13,0	36	10,4	62	17,9	43	12,4	36	10,4	16	4,6	347	100
	subtot.	293	18,3	178	11,1	163	10,2	298	18,6	303	19,0	217	13,6	146	9,1	1598	100
rest	0-14 jr	5	6,0	7	8,3	6	7,1	24	28,6	14	16,7	16	19,1	12	14,3	84	100
	15-54 jr	51	6,8	65	8,6	69	9,2	141	18,8	188	25,0	137	18,2	101	13,4	752	100
	55-64 jr	-	-	2	6,7	2	6,7	8	26,7	6	20,0	9	30,0	3	10,0	30	100
	65-74 jr	2	13,3	1	6,7	1	6,7	3	20,0	5	33,3	1	6,7	2	13,3	15	100
	75 ⁺	-	-	1	16,7	1	16,7	2	33,3	1	16,7	1	16,7	-	-	6	100
	subtot.	58	6,5	76	8,6	79	8,9	178	20,1	214	24,1	164	18,5	118	13,3	887	100
totaal		831	8,4	891	9,0	920	9,3	1865	18,9	2297	23,2	1792	18,1	1285	13,0	9881	100

Tabel 15. Aantallen verkeersdoden naar leeftijd, wijze van verkeersdeelname en gemeentegrootte, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	later		ter plaatse		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	1	100,0	1	100
	15-54 jr	773	38,2	1250	61,8	2023	100
	55-64 jr	144	47,2	161	52,8	305	100
	65-74 jr	89	46,4	103	53,7	192	100
	75 ⁺	35	54,7	29	45,3	64	100
	subtot.	1041	40,3	1544	59,7	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	75	42,1	103	57,9	178	100
	15-54 jr	379	38,1	617	62,0	996	100
	55-64 jr	81	44,5	101	55,5	182	100
	65-74 jr	84	50,3	83	49,7	167	100
	75 ⁺	58	53,2	51	46,8	109	100
	subtot.	677	41,5	955	58,5	1632	100
bromfietzers	0-14 jr	6	50,0	6	50,0	12	100
	15-54 jr	593	59,1	410	40,9	1003	100
	55-64 jr	65	59,1	45	40,9	110	100
	65-74 jr	76	73,8	27	26,2	103	100
	75 ⁺	49	72,1	19	27,9	68	100
	subtot.	789	60,9	507	39,1	1296	100
fietzers	0-14 jr	249	53,7	215	46,3	464	100
	15-54 jr	279	58,3	200	41,8	479	100
	55-64 jr	116	57,1	87	42,9	203	100
	65-74 jr	252	68,3	117	31,7	369	100
	75 ⁺	240	65,2	128	34,8	368	100
	subtot.	1136	60,3	747	39,7	1883	100
voetgangers	0-14 jr	245	53,0	217	47,0	462	100
	15-54 jr	178	51,0	171	49,0	349	100
	55-64 jr	95	64,2	53	35,8	148	100
	65-74 jr	182	62,3	110	37,7	292	100
	75 ⁺	260	74,9	87	25,1	347	100
	subtot.	960	60,1	638	39,9	1598	100
rest	0-14 jr	43	51,2	41	48,8	84	100
	15-54 jr	343	45,6	409	54,4	752	100
	55-64 jr	18	60,0	12	40,0	30	100
	65-74 jr	9	60,0	6	40,0	15	100
	75 ⁺	5	83,3	1	16,7	6	100
	subtot.	418	47,1	469	52,9	887	100
totaal		5021	50,8	4860	49,2	9881	100

Tabel 16. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeersdeelname en tijdstip van overlijden, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	kruising		rechte weg		verkeers- plein		bocht		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	1	100,0	-	-	-	-	1	100
	15-54 jr	345	17,1	1123	55,5	2	0,1	553	27,3	2023	100
	55-64 jr	108	35,4	142	46,6	-	-	55	18,0	305	100
	65-74 jr	83	43,2	84	43,8	-	-	25	13,0	192	100
	75 ⁺	40	62,5	16	25,0	-	-	8	12,5	64	100
	subtot.	576	22,3	1366	52,8	2	0,1	641	24,8	2585	100
personen- auto- passagiers	0-14 jr	55	30,9	91	51,1	-	-	32	18,0	178	100
	15-54 jr	207	20,8	466	46,8	2	0,2	321	32,2	996	100
	55-64 jr	82	45,1	73	40,1	1	0,5	26	14,3	182	100
	65-74 jr	86	51,5	57	34,1	-	-	24	14,4	167	100
	75 ⁺	53	48,6	39	35,8	-	-	17	15,6	109	100
	subtot.	483	29,6	726	44,5	3	0,2	420	25,7	1632	100
bromfietsers	0-14 jr	4	33,3	7	58,4	-	-	1	8,3	12	100
	15-54 jr	391	38,9	485	48,4	3	0,3	124	12,4	1003	100
	55-64 jr	49	44,5	50	45,5	-	-	11	10,0	110	100
	65-74 jr	56	54,4	41	39,8	-	-	6	5,8	103	100
	75 ⁺	47	69,1	19	27,9	1	1,5	1	1,5	68	100
	subtot.	547	42,2	602	46,5	4	0,3	143	11,0	1296	100
fietsers	0-14 jr	197	42,5	252	54,3	1	0,2	14	3,0	464	100
	15-54 jr	189	39,5	253	52,8	2	0,4	35	7,3	479	100
	55-64 jr	115	56,7	78	38,4	-	-	10	4,9	203	100
	65-74 jr	223	60,5	134	36,3	2	0,5	10	2,7	369	100
	75 ⁺	262	71,2	96	26,1	-	-	10	2,7	368	100
	subtot.	986	52,3	813	43,2	5	0,3	79	4,2	1883	100
voetgangers	0-14 jr	64	13,9	373	80,7	1	0,2	24	5,2	462	100
	15-54 jr	49	14,0	275	78,8	-	-	25	7,2	349	100
	55-64 jr	26	17,6	115	77,7	-	-	7	4,7	148	100
	65-74 jr	77	26,5	203	69,8	1	0,3	10	3,4	291	100
	75 ⁺	99	28,5	235	67,7	-	-	13	3,8	347	100
	subtot.	315	19,7	1201	75,2	2	0,1	79	5,0	1597	100
rest	0-14 jr	28	33,3	44	52,4	1	1,2	11	13,1	84	100
	15-54 jr	186	24,7	368	48,9	2	0,3	196	26,1	752	100
	55-64 jr	10	33,3	20	66,7	-	-	-	-	30	100
	65-74 jr	7	46,7	7	46,7	-	-	1	6,6	15	100
	75 ⁺	3	50,0	2	33,3	-	-	1	16,7	6	100
	subtot.	234	26,4	441	49,7	3	0,3	209	23,6	887	100
totaal		3141	31,8	5149	52,1	19	0,2	1571	15,9	9880	100

Tabel 17. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, wijze van verkeersdeelname en wegsituatie, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	geparkeerd voertuig		vast voorwerp (obstakel)		dier		geen botsobject (eenzijdig)		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	-	-	-	-	1	100,0	1	100
	15-54 jr	46	4,6	738	74,5	4	0,4	203	20,5	991	100
	55+	13	7,8	107	64,5	4	2,4	42	25,3	166	100
	subtot.	59	5,1	845	73,0	8	0,7	246	21,2	1158	100
bromfietzers	0-14 jr	1	33,3	-	-	-	-	2	66,7	3	100
	15-54 jr	51	18,5	157	57,1	1	0,4	66	24,0	275	100
	55+	6	11,5	16	30,8	3	5,8	27	51,9	52	100
	subtot.	58	17,6	173	52,4	4	1,2	95	28,8	330	100
fietzers	0-14 jr	3	30,0	-	-	-	-	7	70,0	10	100
	15-54 jr	3	15,0	3	15,0	-	-	14	70,0	20	100
	55+	4	11,8	1	2,9	-	-	29	85,3	34	100
	subtot.	10	15,6	4	6,3	-	-	50	78,1	64	100
voetgangers	0-14 jr	1	33,3	-	-	-	-	2	66,7	3	100
	15-54 jr	1	100,0	-	-	-	-	-	-	1	100
	55+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
	subtot.	2	50,0	-	-	-	-	2	50,0	4	100
rest	0-14 jr	-	-	-	-	-	-	1	100,0	1	100
	15-54 jr	20	9,0	149	67,1	4	1,8	49	22,1	222	100
	55+	2	20,0	3	30,0	-	-	5	50,0	10	100
	subtot.	22	9,4	152	63,3	4	1,7	55	23,6	233	100
totaal		151	8,4	1174	65,7	16	0,9	448	25,0	1789	100

Tabel 18. Aantallen verkeersdoden bij ongevallen met slechts één verkeersdeelnemer, naar leeftijds-
klasse, wijze van verkeersdeelname en botsobject, in 1974 t/m 1977.

wijze verkeers- deelname	leeftijd	pers.auto		vrachtauto		motorfiets		bromfiets		fiets		voetganger		overig		totaal	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
personen- auto- bestuurders	0-14 jr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	15-54 jr	399	51,1	266	34,1	5	0,6	2	0,3	3	0,4	2	0,3	103	13,2	780	100
	55 ⁺	188	57,3	103	31,4	4	1,2	1	0,3	4	1,2	1	0,3	27	8,3	328	100
	subtot.	587	53,0	369	33,3	9	0,8	3	0,3	7	0,6	3	0,3	130	11,7	1108	100
bromfietsers	0-14 jr	4	44,5	1	11,1	-	-	1	11,1	-	-	-	-	3	33,3	9	100
	15-54 jr	290	45,0	211	32,8	4	0,6	43	6,7	7	1,1	7	1,1	82	12,7	644	100
	55 ⁺	142	65,8	47	21,8	2	0,9	10	4,6	3	1,4	2	0,9	10	4,6	216	100
	subtot.	436	50,2	259	29,8	6	0,7	54	6,2	10	1,2	9	1,0	95	10,9	869	100
fietsers	0-14 jr	222	54,4	136	33,4	7	1,7	3	0,7	-	-	1	0,2	39	9,6	408	100
	15-54 jr	263	64,8	96	23,6	5	1,2	6	1,5	2	0,5	-	-	34	8,4	406	100
	55 ⁺	567	66,3	183	21,4	26	3,0	27	3,2	6	0,7	1	0,1	45	5,3	855	100
	subtot.	1052	63,0	415	24,8	38	2,3	36	2,2	8	0,5	2	0,1	118	7,1	1669	100
voetgangers	0-14 jr	314	72,7	77	17,8	5	1,2	13	3,0	-	-	-	-	23	5,3	432	100
	15-54 jr	186	74,4	30	12,0	5	2,0	6	2,4	-	-	-	-	23	9,2	250	100
	55 ⁺	393	59,4	93	14,1	34	5,1	72	10,9	5	0,8	-	-	64	9,7	661	100
	subtot.	893	66,4	200	14,9	44	3,3	91	6,8	5	0,4	-	-	110	8,2	1343	100
rest	0-14 jr	2	40,0	1	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2	40,0	5	100
	15-54 jr	128	49,0	80	30,6	14	5,4	7	2,7	8	3,1	5	1,9	19	7,3	261	100
	55 ⁺	12	66,6	3	16,6	-	-	1	5,6	1	5,6	-	-	1	5,6	18	100
	subtot.	142	50,0	84	29,6	14	4,9	8	2,8	9	3,2	5	1,8	22	7,7	284	100
totaal		3110	58,9	1327	25,2	111	2,1	192	3,6	39	0,7	19	0,4	475	9,1	5273	100

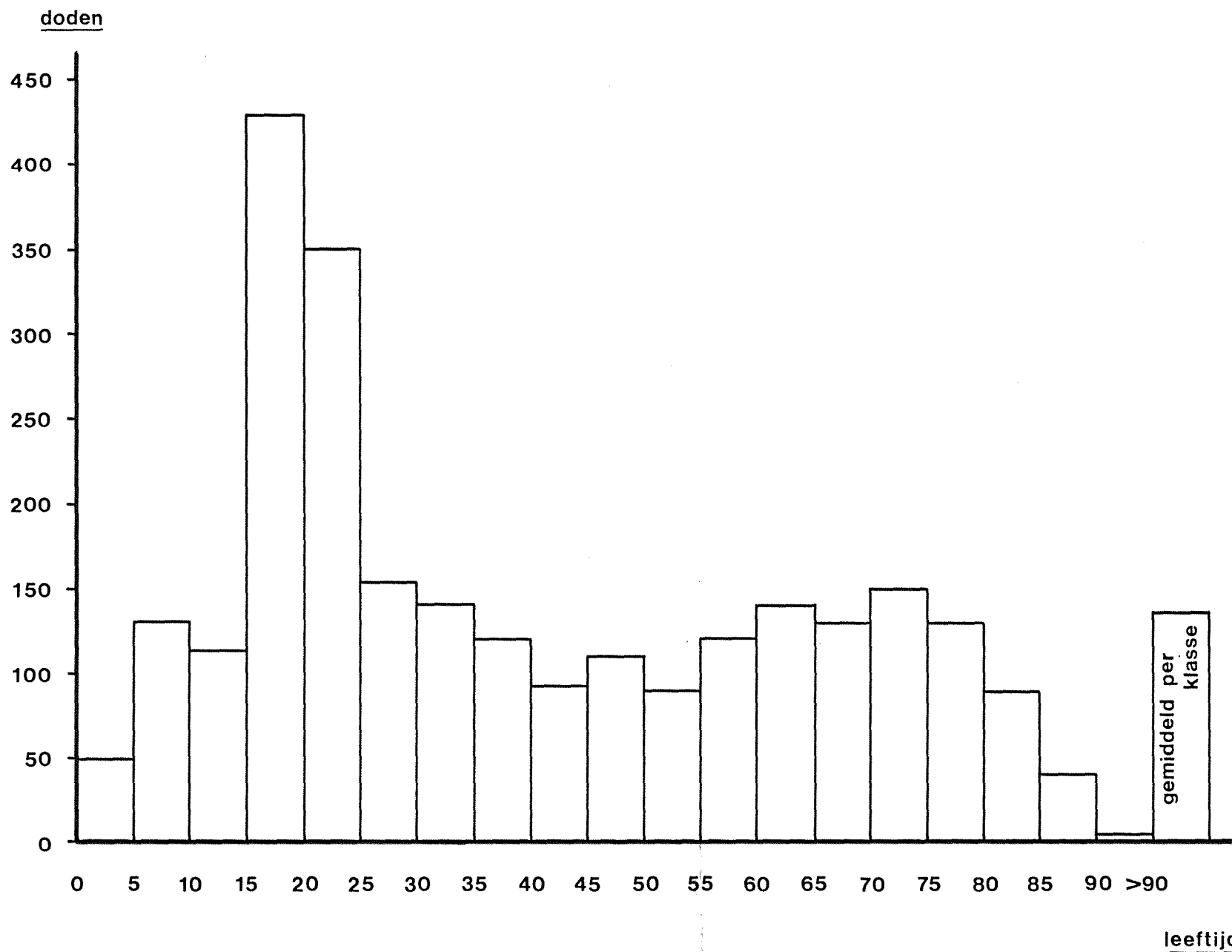
Tabel 19. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdsklasse, eigen wijze van verkeersdeelname en wijze van verkeersdeelname van tegenpartij, in 1974 t/m 1977.

leeftijd	fietser wordt ingehaald		links afslaande fietser botst op doorgaand verkeer		invoegende fietser botst op hoofdstroom		fietser botst op kruisend verkeer		overstekende fietser botst op doorgaand verkeer		overige manoeuvres		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0-14 jr	18	4,1	48	10,8	11	2,5	113	25,5	21	4,7	233	52,2	444	100
15-54 jr	32	6,9	36	7,8	16	3,5	93	20,2	22	4,8	262	56,8	461	100
55-64 jr	6	3,0	16	8,0	10	5,0	60	29,9	15	7,5	94	46,8	201	100
65-74 jr	15	4,2	46	12,8	35	9,7	128	35,6	16	4,4	120	33,3	360	100
75 ⁺	5	1,4	57	15,7	25	6,9	154	42,4	24	6,6	98	27,0	363	100
totaal	76	4,2	203	11,1	97	5,3	548	30,0	98	5,4	807	44,1	1829	100

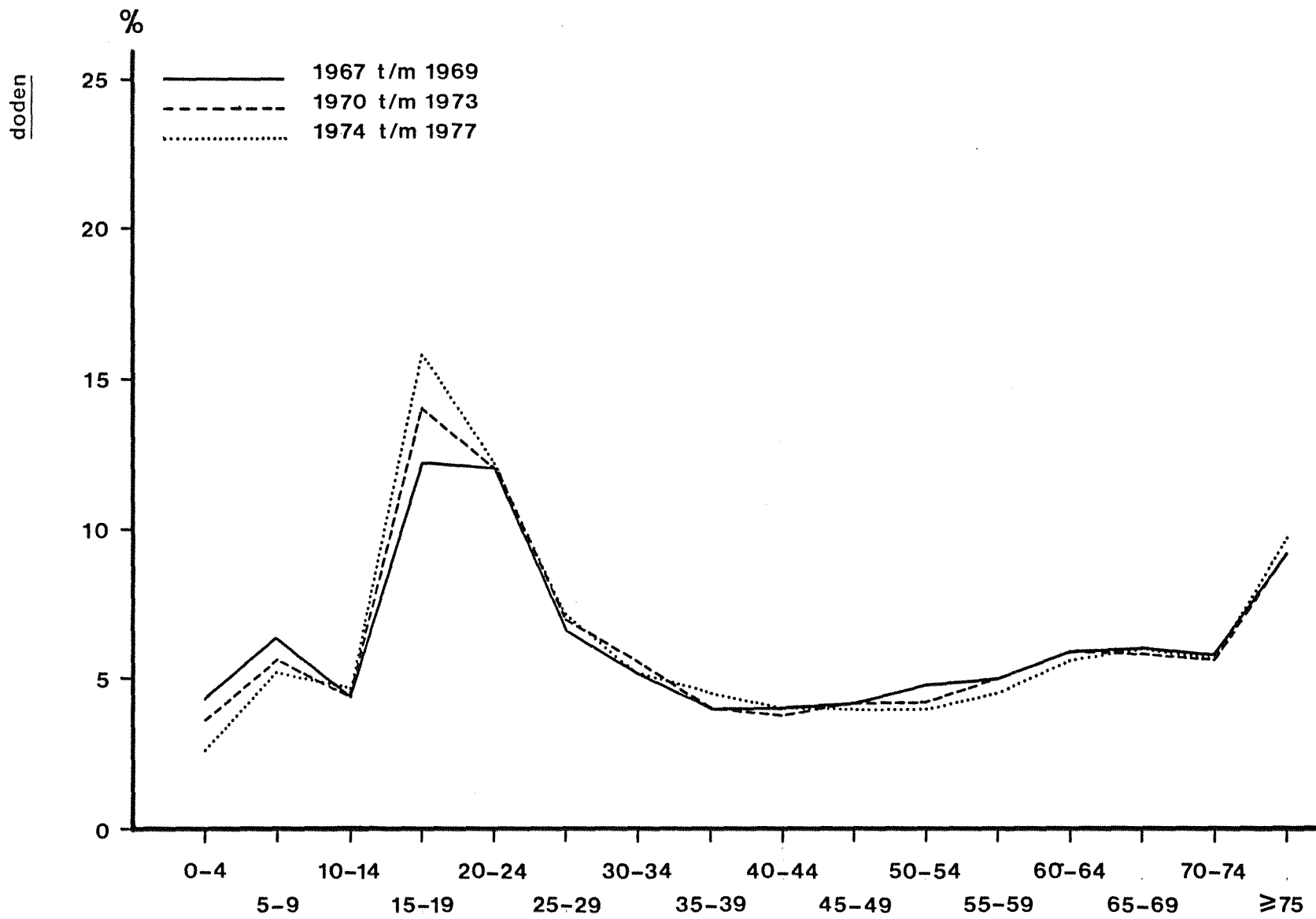
Tabel 20. Overleden fietsers naar leeftijdsklasse en manoeuvre bij het ongeval, in 1974 t/m 1977.

leeftijd	oversteken op VOP		oversteken bij halte		"onverwachts" oversteken (achter geparkeerd voertuig etc.)		op andere wijze oversteken		stilstaand op de weg		lopend op de weg		rest		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0-14 jr	13	4,2	10	3,3	73	23,3	137	44,8	6	2,0	14	4,6	53	17,3	306	100
15-54 jr	13	6,4	17	8,4	27	13,3	62	30,5	27	13,3	43	21,2	14	6,9	203	100
55-64 jr	19	19,8	6	6,3	12	12,5	39	40,6	6	6,3	9	9,4	5	5,2	96	100
65-74 jr	40	20,0	10	5,0	15	7,5	98	49,0	7	3,5	17	8,5	13	6,5	200	100
75 ⁺	28	12,3	12	5,3	32	14,0	124	54,4	4	1,8	12	5,3	16	7,0	228	100
totaal	113	10,9	55	5,3	159	15,4	460	44,5	50	4,8	95	9,2	101	9,8	1033	100

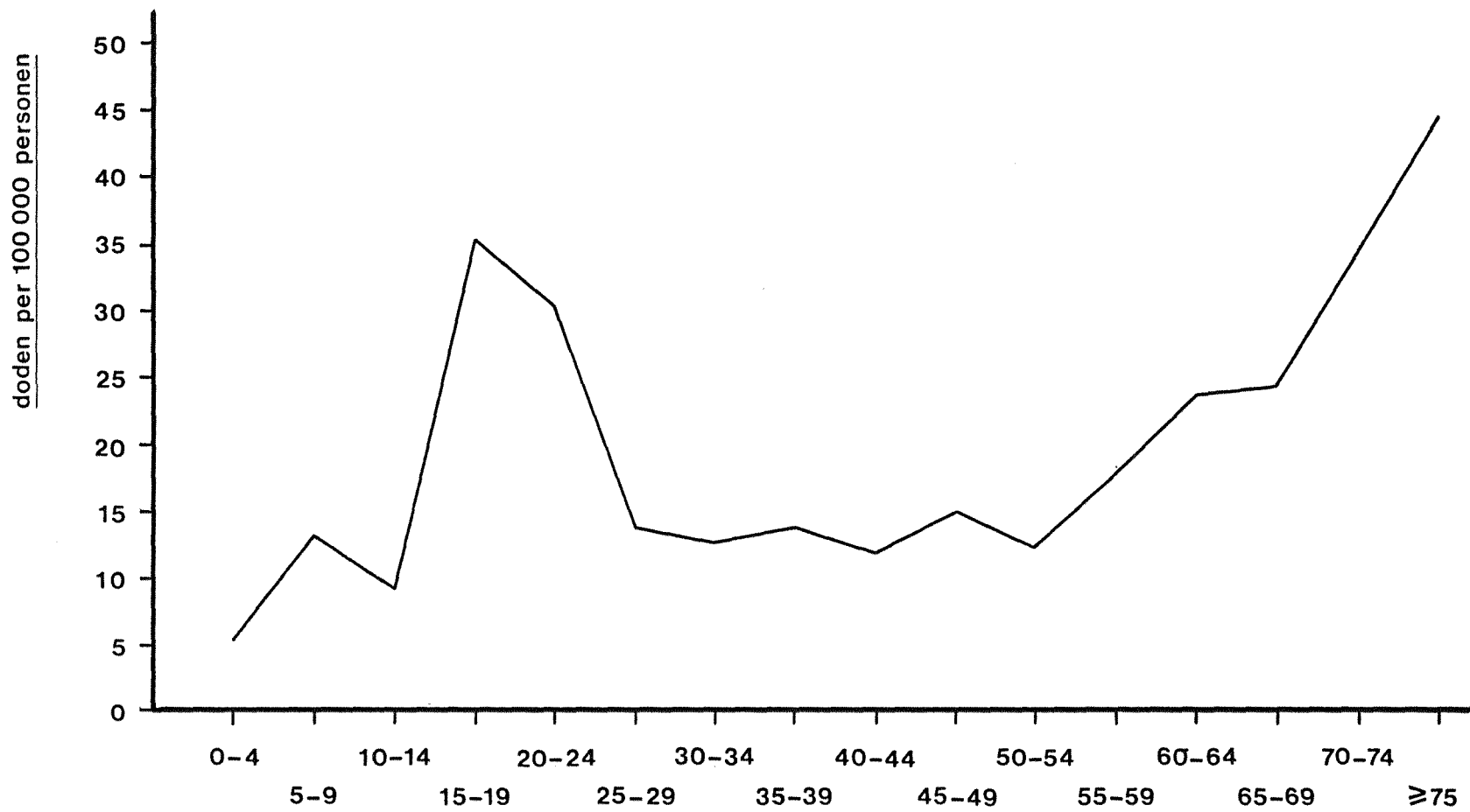
Tabel 21. Overleden voetgangers naar leeftijdsklasse en manoeuvre bij het ongeval, in 1974 t/m 1977.



Afbeelding 1. Aantallen verkeersdoden per leeftijdsklasse; 1977.

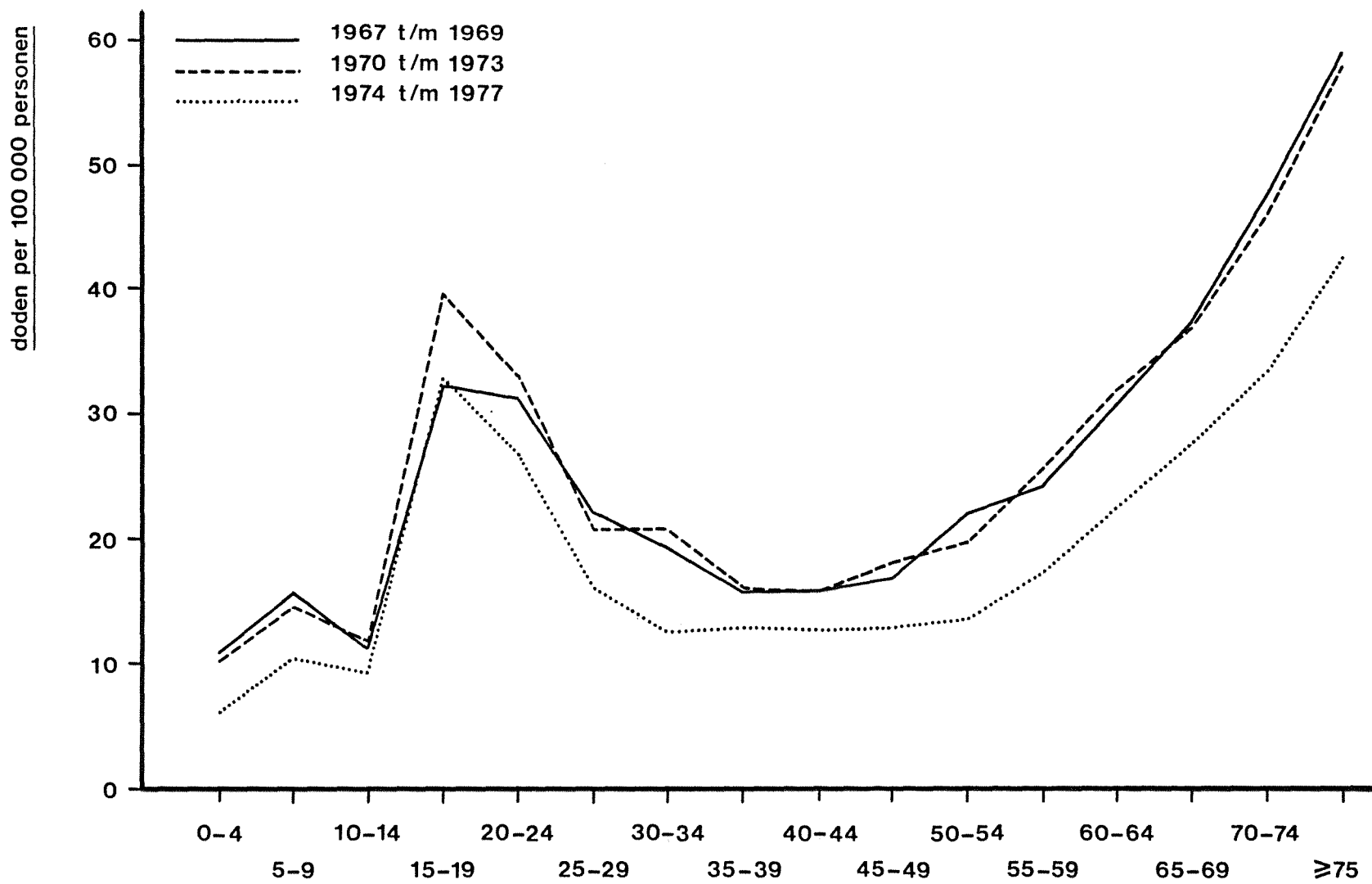


Afbeelding 2. Procentuele verdeling van de verkeersdoden over de verschillende leeftijdsklassen; 1967-1969, 1970-1973 en 1974-1977.



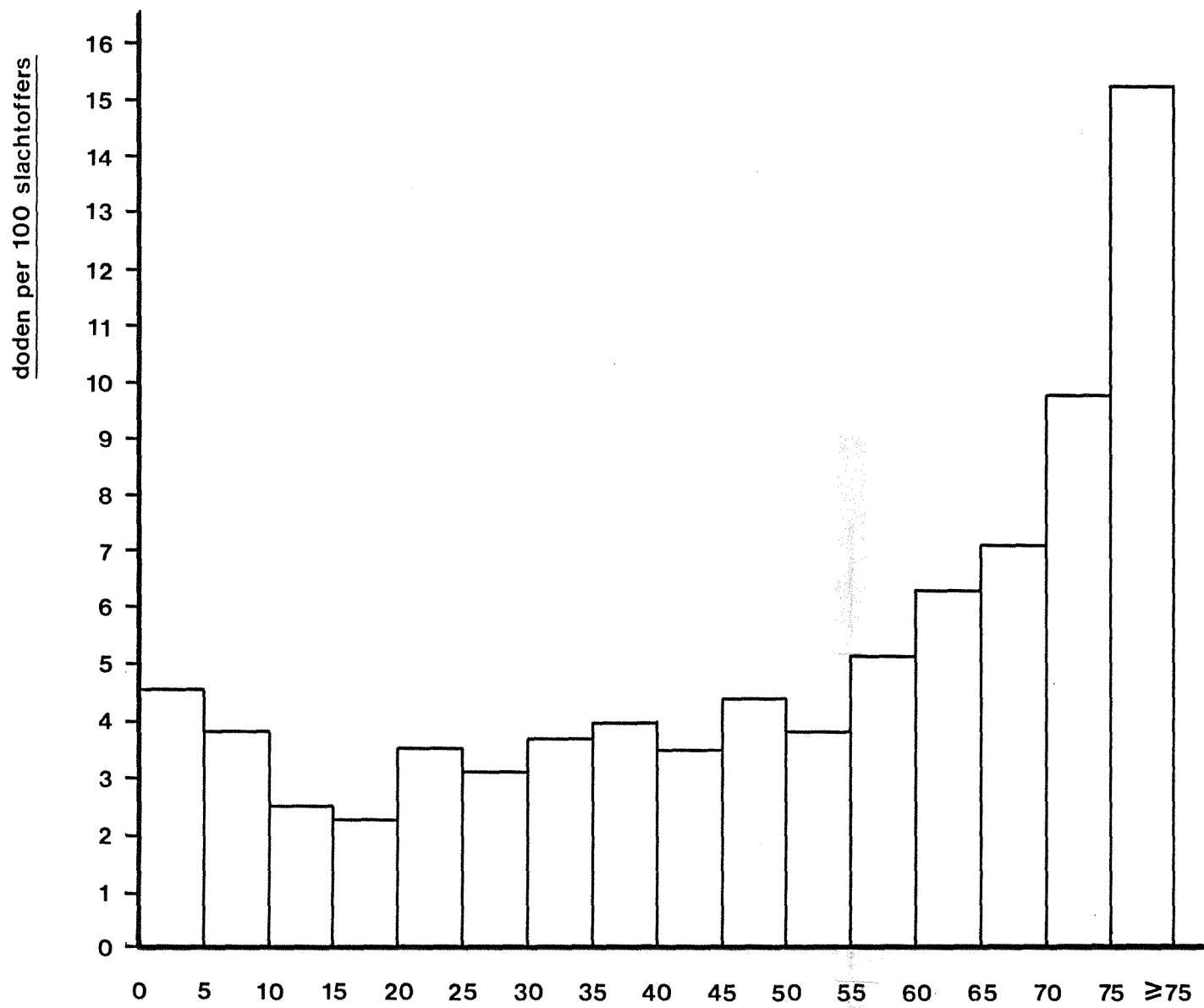
Afbeelding 3. Mortaliteit: aantallen verkeersdoden per 100 000 personen, per leeftijdsklasse; 1977.

leeftijd

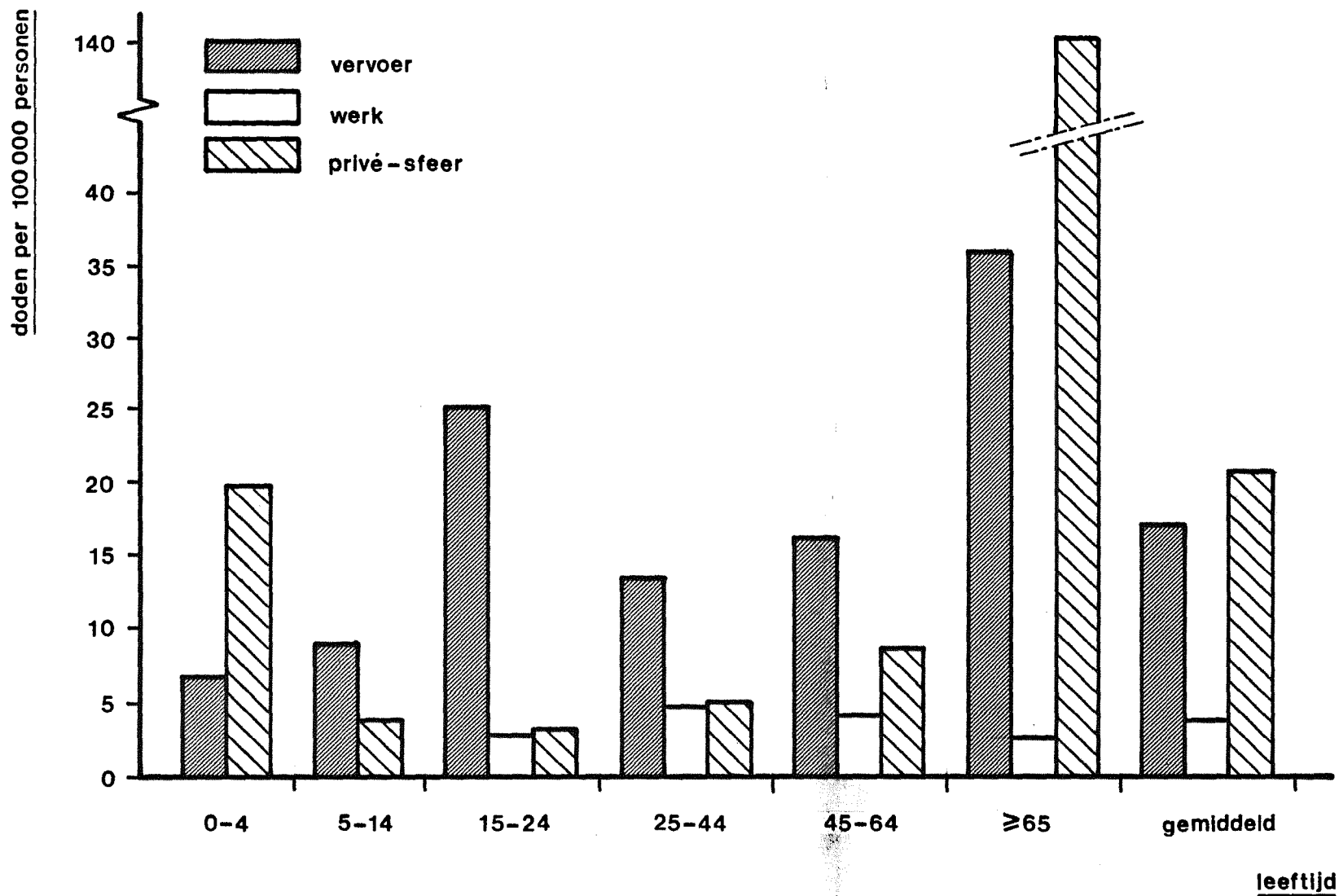


Afbeelding 4. Mortaliteit: aantallen verkeersdoden per 100 000 personen, per leeftijdsklasse; 1967-1969, 1970-1973 en 1974-1977.

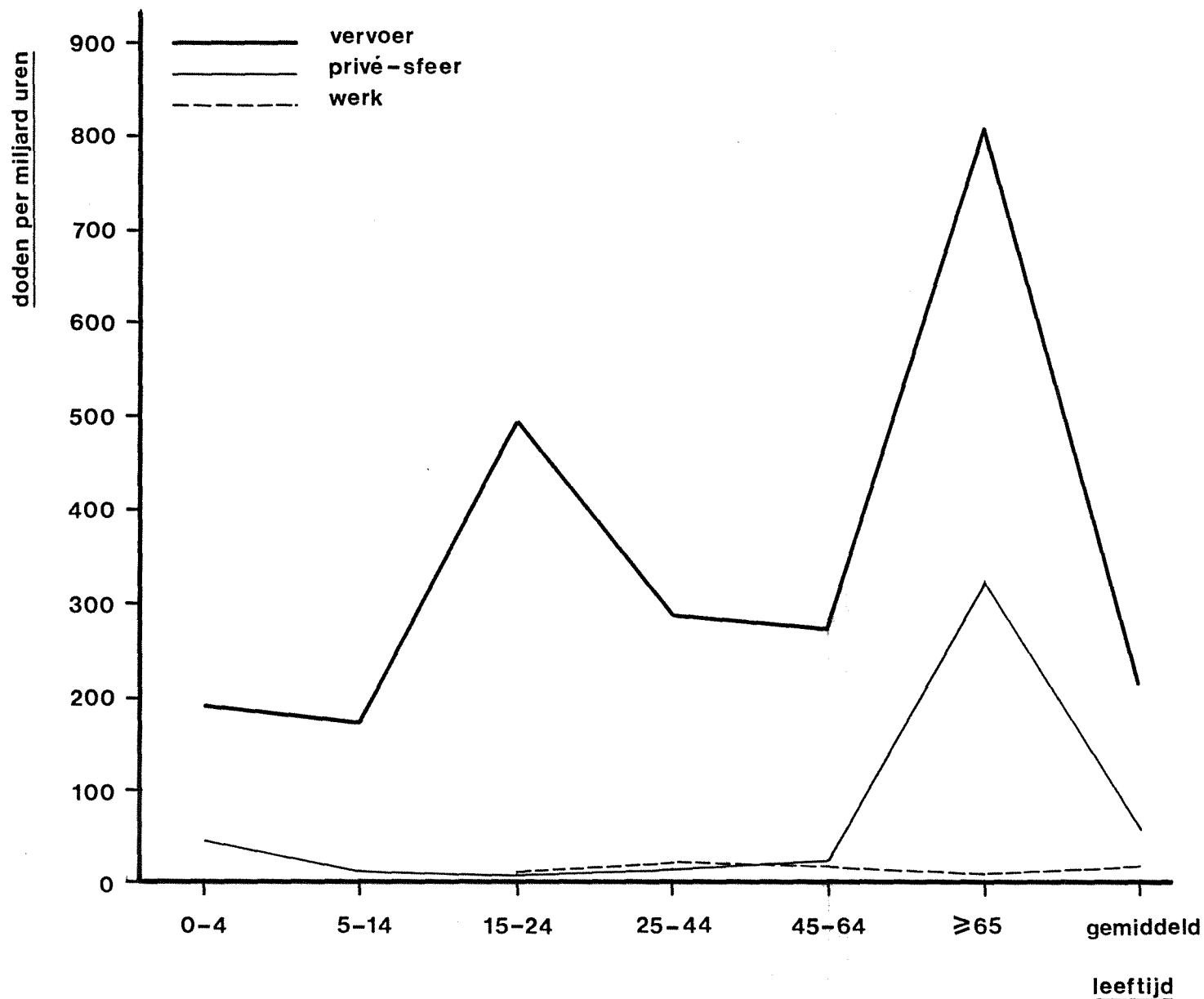
leeftijd



Afbeelding 5. Letaliteit: aantallen doden per 100 verkeersslachtoffers, leeftijd
per leeftijdsklasse; 1977.



Afbeelding 6. Mortaliteit van vervoer, werk en privé-sfeer: aantallen doden per 100 000 personen, per leeftijdsklasse; 1975.



Afbeelding 7. Aantallen doden per miljard bestede uren in het vervoer, in de privé-sfeer en op het werk, per leeftijdsklasse; 1975.