

DE VERKEERSONVEILIGHEID IN 1987

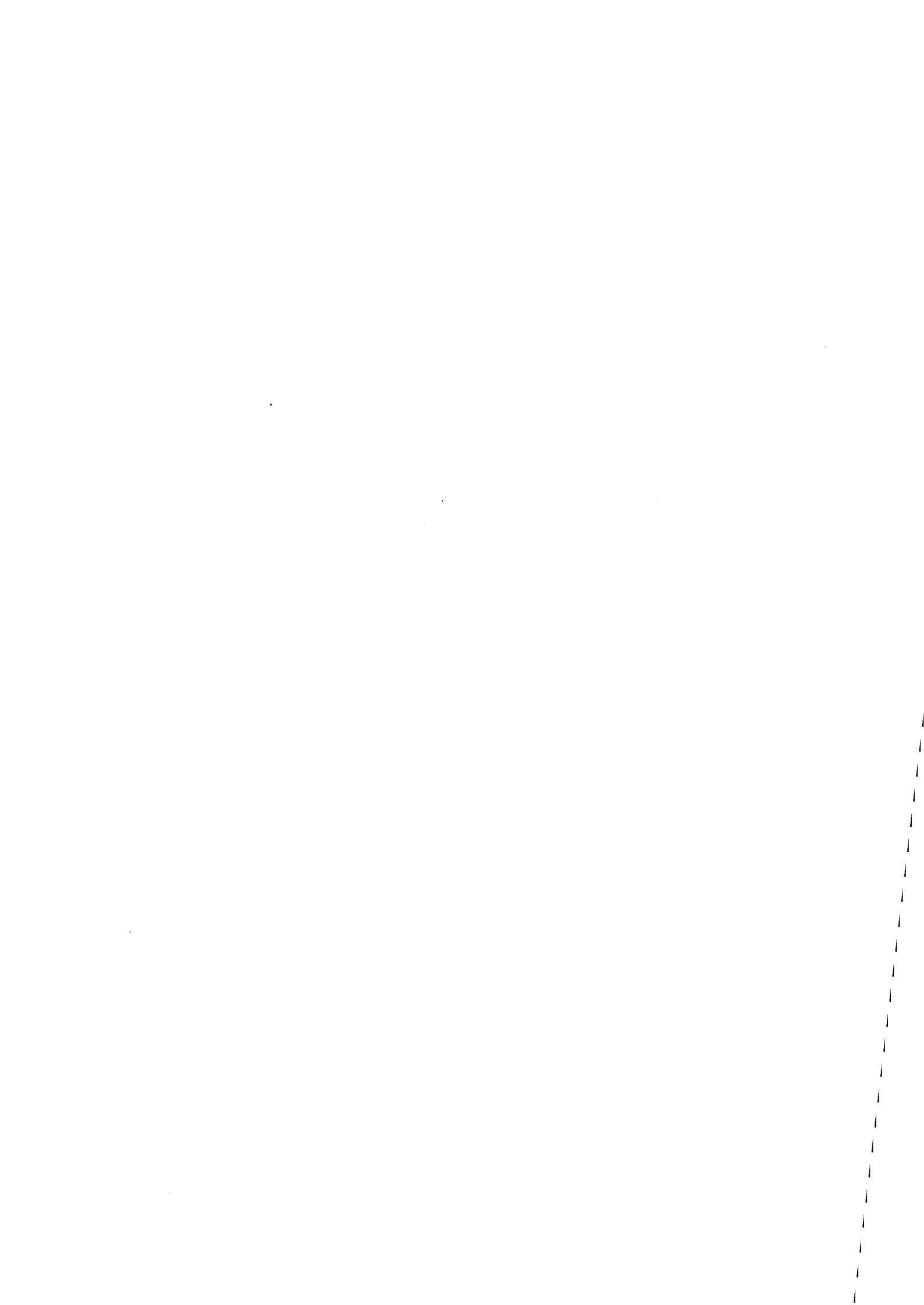
Een kwantitatieve beschrijving van de verkeersonveiligheid in 1987

R-89-8

A. Blokpoel

Leidschendam, 1989

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

Voorwoord

Inleiding

1. Algemene oriëntatie
 - 1.1. Belangrijke doodsoorzaken
 - 1.2. Bevolking
 - 1.3. Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit)
 - 1.4. Aantal verkeersdoden in relatie met bevolking en mortaliteit
 - 1.5. Internationale vergelijking

2. Verkeer
 - 2.1. Voertuigenpark
 - 2.2. Voertuiggebruik
 - 2.3. Lengte van het wegennet
 - 2.4. Gebruik van het wegennet

3. De verkeersonveiligheid in 1987
 - 3.1. Registratie van verkeersongevallen
 - 3.2. Ontwikkeling naar wijze van verkeersdeelname
 - 3.3. Ontwikkeling naar leeftijd
 - 3.4. Risico
 - 3.5. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers 1982 t/m 1987
 - 3.5.1. Analysemethode
 - 3.5.2. Analyse van de ontwikkeling
 - 3.5.3. Trendtabellen

4. Verkeersongevallenletsels
 - 4.1. Registratieniveau
 - 4.2. Verpleegduur
 - 4.3. Aard letsel

5. Maatregelen
 - 5.1. Alcoholwetgeving
 - 5.2. Autogordels

- 5.3. Helmen voor bromfietzers
- 5.4. Zijreflectie bij fietsen

- 6. De verkeersonveiligheid in 1988 (Voorlopige cijfers)
 - 6.1. Totaal
 - 6.2. Verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname
 - 6.3. Verkeersdoden naar leeftijd
 - 6.4. Seizoen
 - 6.5. Conclusies

- 7. Samenvatting

Tabellen 1 t/m 15

Bijlage I. Trendtabellen 1987, Voorperiode 1982 t/m 1986

VOORWOORD

Verreweg de meeste verkeersveiligheidsproblemen - en dit geldt dus ook voor SWOV-rapporten - behandelen in detail één bepaald aspect van de verkeersveiligheid. De SWOV heeft echter ook de verantwoordelijkheid de algemene ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid als geheel te volgen, en hierover aan de overheid te rapporteren.

Dit rapport, opgesteld in het kader van de doelsubsidie van de toenmalige Directie Verkeersveiligheid, thans Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat, geeft een kwantitatieve beschrijving en analyse, in minder detail, van de totale verkeersonveiligheid voorzover de betreffende gegevens geregistreerd worden. Als zodanig sluit dit rapport aan bij de nog minder gedetailleerde SWOV-'kwartaalberichten', die daags na de bekendmaking door het CBS van de geschatte kwartaalaantallen verkeersongevallen en -slachtoffers, in de vorm van een telegramnotitie, aan het Ministerie worden aangeboden.

Een bepaald jaar, in dit geval het jaar 1987, wordt niet door de SWOV als een losstaande tijdperiode beschouwd, noch wordt het alléén met het voorgaande jaar, dus 1986, vergeleken, maar het wordt beschouwd als deel uitmakend van een langere periode daarvoor. In de meeste gevallen heeft dit hier betrekking op de vijfjarenperiode 1982 t/m 1986. Het analyseren van een bepaald jaar in de context van de daarvoorliggende periode achten wij daarom van groot belang omdat het ons inziens pas wanneer een bepaalde ontwikkeling een aantal jaren aan de gang is, zinvol is hieraan aandacht te besteden.

Dit rapport is samengesteld door A. Blokpoel met bijdragen van S. Harris M.A.

INLEIDING

In het jaar 1987 zijn in Nederland 42.655 verkeersongevallen met slachtoffers geregistreerd. Er kwamen 1485 personen om het leven, terwijl 13.959 verkeersslachtoffers in een ziekenhuis moesten worden opgenomen en nog eens 35.230 personen gewond raakten. Ten opzichte van de aantallen slachtoffers in 1986 betekent dit een lichte daling van ca. 3% bij de verkeersdoden, ca. 5% bij de ziekenhuisopnamen en ca. 1% bij de overige gewonden.

Bovenstaande cijfers geven echter slechts een deel van de feitelijke situatie weer. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat het geregistreerde aantal gewonden maar een deel (nog geen 25%) is van het werkelijke aantal gewonden als gevolg van verkeersongevallen. Van de in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers registreert de politie hooguit 70%. Ook in andere landen blijkt een dergelijke "onderregistratie" te bestaan. In Hoofdstuk 3 wordt hierop nader ingegaan.

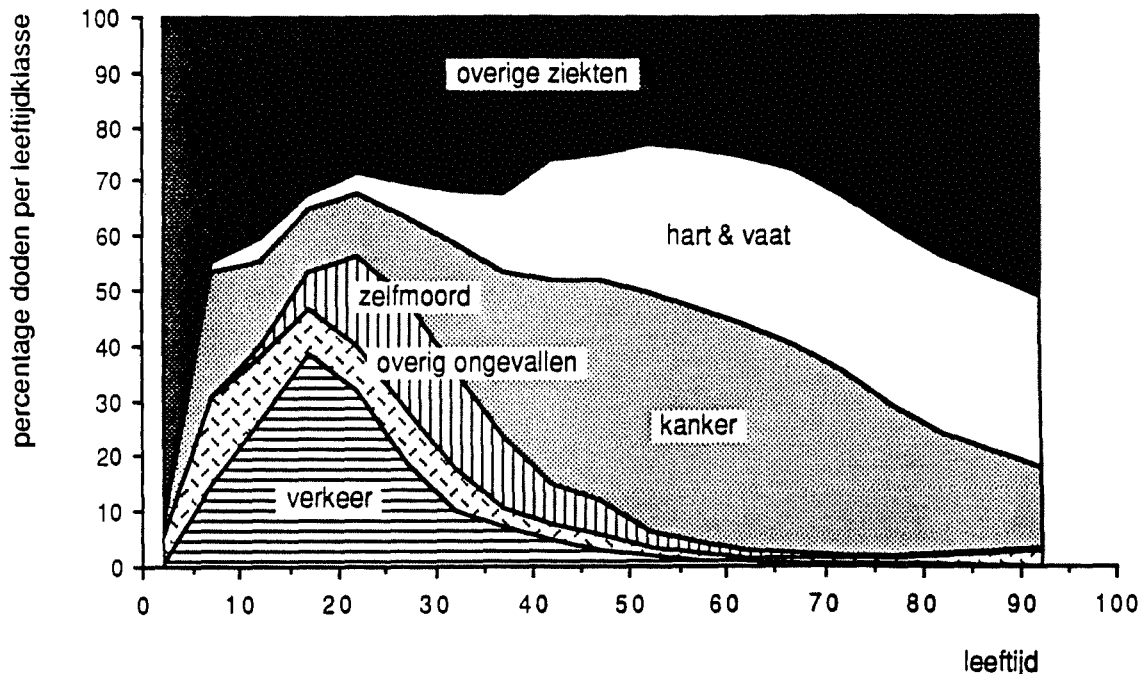
1. ALGEMENE ORIENTATIE

1.1. De belangrijkste doodsoorzaken

Gegevens over 1987 waren bij het samenstellen van deze paragraaf nog niet beschikbaar. Volstaan wordt hier met de gegevens over het jaar 1986. In de voorgaande jaren is gebleken dat de verschillen tussen de jaren betrekkelijk gering zijn, zodat niet te verwachten is dat de situatie in 1987 sterk zal afwijken.

In het bijzonder bij de jongeren blijkt het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak te zijn. Dit geldt vooral voor de leeftijdsgroep tussen de 5 en 25 jaar. In de leeftijdsklasse 15 t/m 19 jaar is bij alle overledenen 36% het gevolg van een verkeersongeval. Vanaf 25 jaar wordt zelfdoding de belangrijkste doodsoorzaak (23% in de leeftijdsklasse 25 t/m 29 jaar). Vanaf het 30ste jaar neemt het aandeel van kanker en hart- en vaatziekten als belangrijkste doodsoorzaak snel toe.

Bij het beoordelen van Afbeelding 1 dient men er overigens wel rekening mee te houden dat het aantal overledenen per leeftijdsklasse niet gelijk is, maar toeneemt naar mate de leeftijd stijgt (zie Tabel 1). Een uitzondering hierbij vormt hierbij echter de leeftijdsklasse 0 t/m 4 jaar als gevolg van een wat hogere sterfte in het eerste levensjaar.

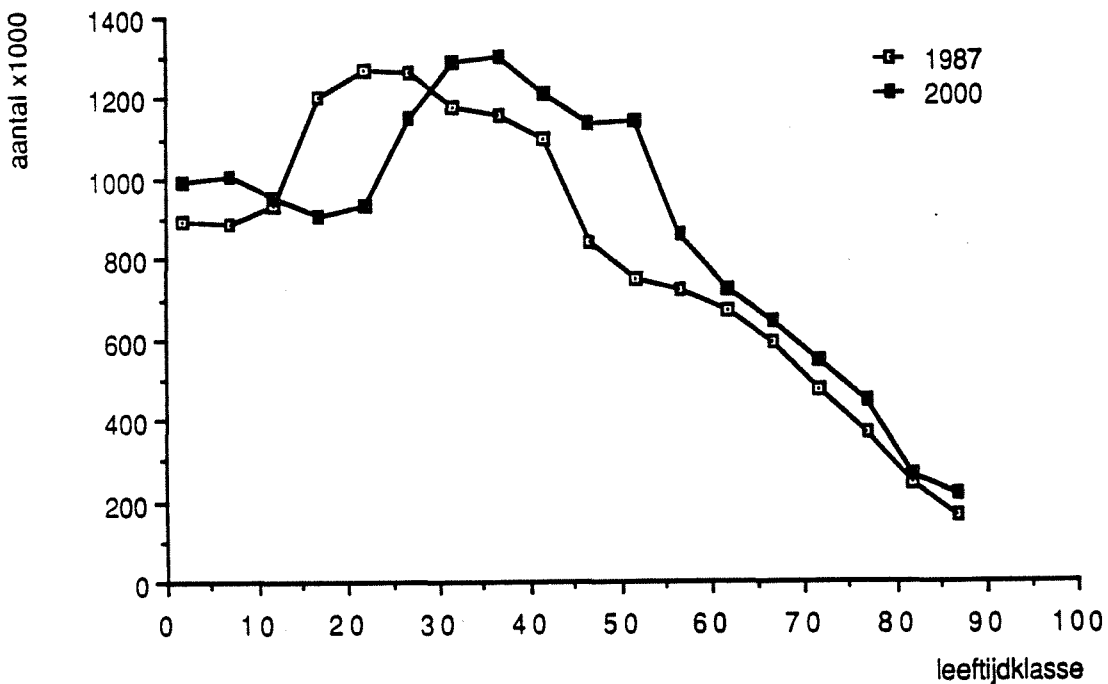


Afbeelding 1. Aantallen in 1986 overleden Nederlanders naar doodsoorzaak in procenten van het totale aantal overledenen per leeftijdsklasse (Bron: SWOV/CBS-gezondheidsstatistieken).

1.2. Bevolking

De omvang en samenstelling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdsklassen is de laatste decennia sterk veranderd en zal ook de komende jaren nog sterk veranderen. De belangrijkste veranderingen zijn veroorzaakt door de geboortengolf na de tweede wereldoorlog en de daling van het aantal geboorten in de jaren zeventig. In Tabel 2 zijn de bevolkingsaantallen per leeftijdsklasse voor de verschillende kalenderjaren weergegeven.

Allereerst is de verschuiving van de na-oorlogs geboortengolf door de leeftijdsklassen in de loop der jaren goed te zien. Op dit moment ligt de piek daarvan in de leeftijdsklasse van 35 t/m 39 jaar. Tussen 1970 en 1987 is het aantal personen in deze leeftijdsklasse met bijna 50% toegenomen. Vanaf 2010 zal dus ook het aantal personen ouder dan 65 jaar flink toenemen. Omstreeks 1970 nam het aantal geboorten sterk af. Als gevolg daarvan is in 1987 het aantal personen in de leeftijdsklasse 0 t/m 4 jaar vergeleken met dat van 1970 ongeveer 25% kleiner. Op dit moment is de invloed van de geboortendaling gevorderd tot de leeftijdsklasse 10 t/m 14 jaar. In de komende jaren zullen de aantallen personen in de daarop volgende leeftijdsklassen afnemen. In het jaar 2000 zal het aantal personen in de leeftijdsklasse 20 t/m 25 jaar een kwart lager zijn dan thans het geval is. In Afbeelding 2 is één en ander nog eens grafisch weergegeven.



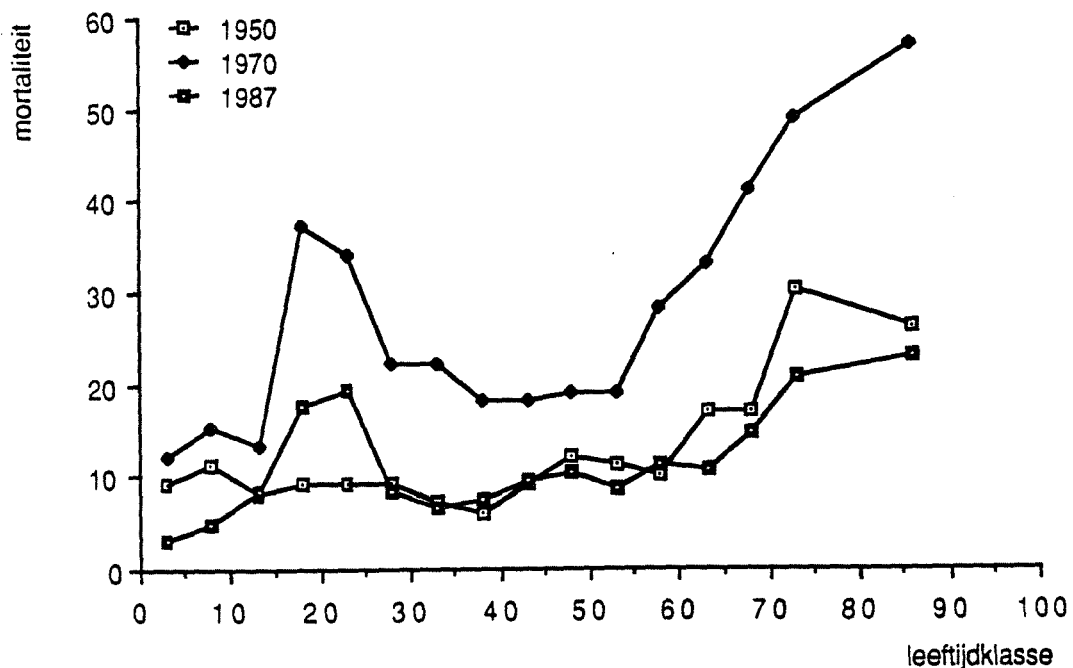
Afbeelding 2. Verdeling Nederlandse bevolking naar leeftijdsklasse in 1987 en 2000.

1.3. Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit)

Verwacht mag worden dat de veranderingen in absolute aantallen inwoners per leeftijdklasse gevolgen zullen hebben voor de aantallen verkeersdoden in de betreffende leeftijdsklassen. Om het effect van de bevolkingsveranderingen uit te schakelen worden veelal mortaliteitscijfers gebruikt. Daarnaast geven deze mortaliteitscijfers een indruk van de relatieve onveiligheid in de verschillende leeftijdsklassen. Hierbij wordt weliswaar nog geen rekening gehouden met de mate van mobiliteit, maar met de mortaliteitscijfers wordt wel een kans aangegeven die een persoon van een bepaalde leeftijd loopt om in het verkeer om het leven te komen.

In Afbeelding 3 (zie ook Tabel 3) zijn de mortaliteitscijfers van een aantal jaren weergegeven. Opmerkelijk is dat ondanks de sterk gestegen mobiliteit de mortaliteit voor de totale bevolking in 1987 nagenoeg gelijk is aan die in 1950, nl. ca. 10 verkeersdoden per 100.000 inwoners. De hoogste verkeersmortaliteit wordt aangetroffen rond 1970 (ca. 24).

Voor de verschillende leeftijdsklassen is de ontwikkeling in de verkeersmortaliteit in de loop der decennia niet gelijk geweest. Tussen 1950 en 1970 steeg de verkeersmortaliteit het sterkst (een factor vier) bij de leeftijdsklassen 15 t/m 19 en 20 t/m 24 jaar. Bij de ouderen was de toename ongeveer een factor twee.



Afbeelding 3. Verdeling verkeersmortaliteit naar leeftijdsklasse in 1950, 1970 en 1987.

Tussen 1970 en 1987 neemt de verkeersmortaliteit in alle leeftijdsklassen af.

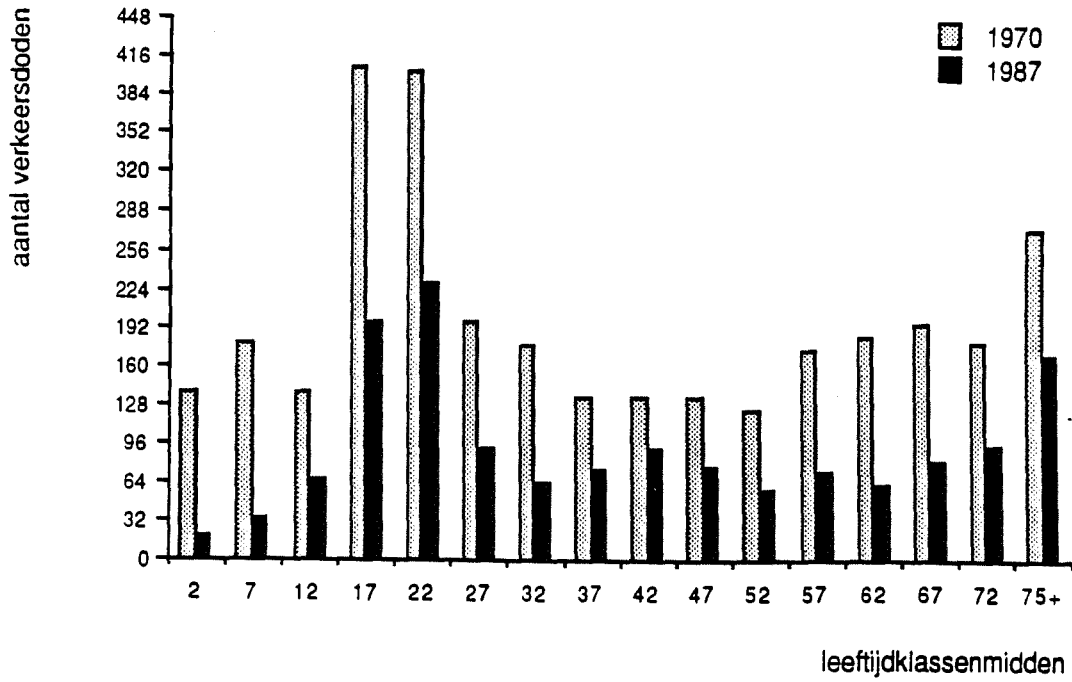
Vergelijken we 1950 met 1987, jaren waarin de totale verkeersmortaliteit ongeveer gelijk was, dan blijkt dat deze in 1987 alleen in de leeftijdsklassen tussen de 15 en 24 jaar nog beduidend hoger te liggen dan in het jaar 1950. Bij de leeftijdsklassen tot 10 jaar is sprake van een belangrijke daling, ook bij de ouderen ligt de verkeersmortaliteit thans onder het niveau van 1950.

1.4. Aantal verkeersdoden in relatie met bevolking en verkeersmortaliteit

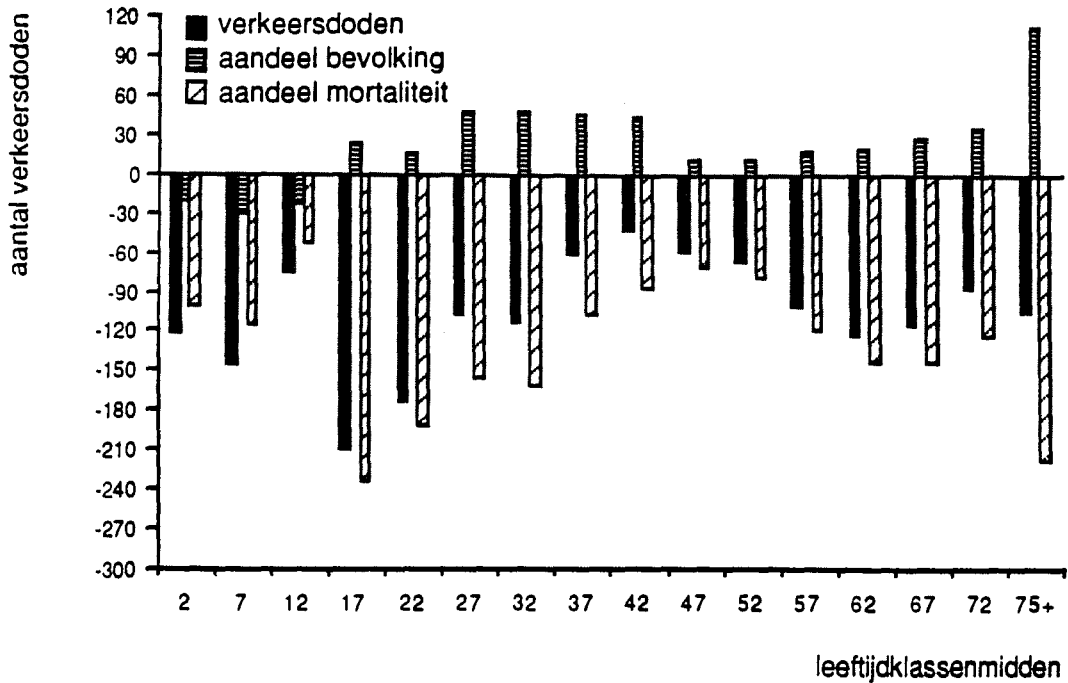
In de voorgaande paragrafen is reeds geconstateerd dat zowel de bevolking als de verkeersmortaliteit per leeftijdsklasse de afgelopen jaren sterk is veranderd. Om nu na te gaan welke invloed deze veranderingen hebben gehad op de ontwikkeling van de aantallen verkeersdoden, is een vergelijking gemaakt tussen de jaren 1970 en 1987.

In Afbeelding 4A (zie ook Tabel 4) zijn de hiervoor benodigde basisgegevens vermeld. Het totale aantal verkeersdoden blijkt tussen 1970 en 1987 ongeveer gehalveerd te zijn (van 3181 in 1970 tot 1485 in 1987). Per leeftijdsklasse zijn er belangrijke verschillen. De afname is het grootst geweest bij de jongeren. Kwamen er in 1970 nog 140 kinderen in de leeftijdsklasse van 0 t/m 4 jaar in het verkeer om het leven, in 1987 was dit aantal verminderd tot 19. De procentuele afname van het aantal verkeersdoden was het kleinst bij de leeftijdsklasse 40 t/m 45 jaar.

Alleen bij de jongeren (0 t/m 14 jaar) blijkt dat de verandering in de bevolking een bijdrage heeft geleverd in de daling van het aantal verkeersdoden. Bij alle andere leeftijdsklassen zou het aantal verkeersdoden als gevolg de bevolkingstoename gestegen zijn wanneer de verkeersmortaliteit niet zo sterk zou zijn gedaald. In Afbeelding 4B zijn deze verschillen weergegeven. Hierbij geeft de eerste, donkere kolom de daling van het aantal verkeersdoden weer, de tweede kolom welk aandeel de verandering van de bevolking in deze afname heeft en de derde kolom het aandeel van een verandering in de verkeersmortaliteit.



Afbeelding 4A. Aantallen verkeersdoden in 1970 en 1987 naar leeftijdsklasse.



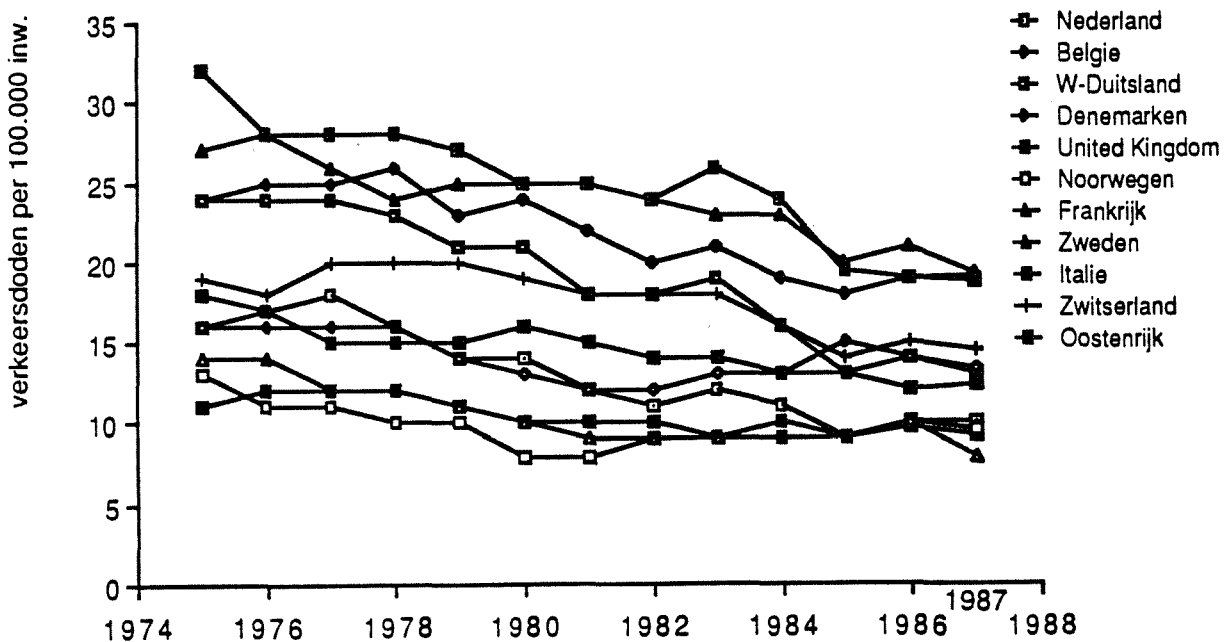
Afbeelding 4B. Verschillen tussen 1970 en 1987 in aantallen verkeersdoden als gevolg van de bijdrage aandeel bevolking en aandeel verkeersmortaliteit

1.5. Internationale vergelijking

Uit een vergelijking met het buitenland blijkt dat de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in Nederland - uitgedrukt in het aantal overleden verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) - niet uniek is. Ook in de ons omringende landen blijkt de verkeersmortaliteit de afgelopen tien jaar te zijn gedaald, Nederland behoort echter tot de koplopers wat daling betreft. Ook voor wat betreft het niveau van de cijfers neemt Nederland een zeer gunstige positie in (zie Afbeelding 5 en Tabel 5).

Opmerkelijk is dat in veel landen de mortaliteit in 1985, 1986 en 1987 een zelfde beeld te zien geeft als in Nederland, nl. een relatief lage waarde in 1985, een relatief hoge waarde in 1986 en wederom een relatief lage waarde in 1987. Dit zou kunnen betekenen dat deze schommeling niet wordt veroorzaakt door toevallige fluctuaties, maar dat er een invloedsfactor lijkt te zijn die niet bij de landsgrenzen ophoudt. Of dit nu weersomstandigheden zijn of economische factoren leidende naar veranderingen in het verkeersaanbod is (nog) niet vast te stellen. Nader onderzoek hiernaar zal met behulp van het Internationale Verkeer- en verkeersongevallendatabestand van de OECD (OESO) in de toekomst mogelijk zijn.

Gelet op de ontwikkeling van de verkeersmortaliteit in de laatste vijf jaren lijkt in de meeste landen met een relatief lage mortaliteit, waaronder ook Nederland, sprake te zijn van een stabilisering.



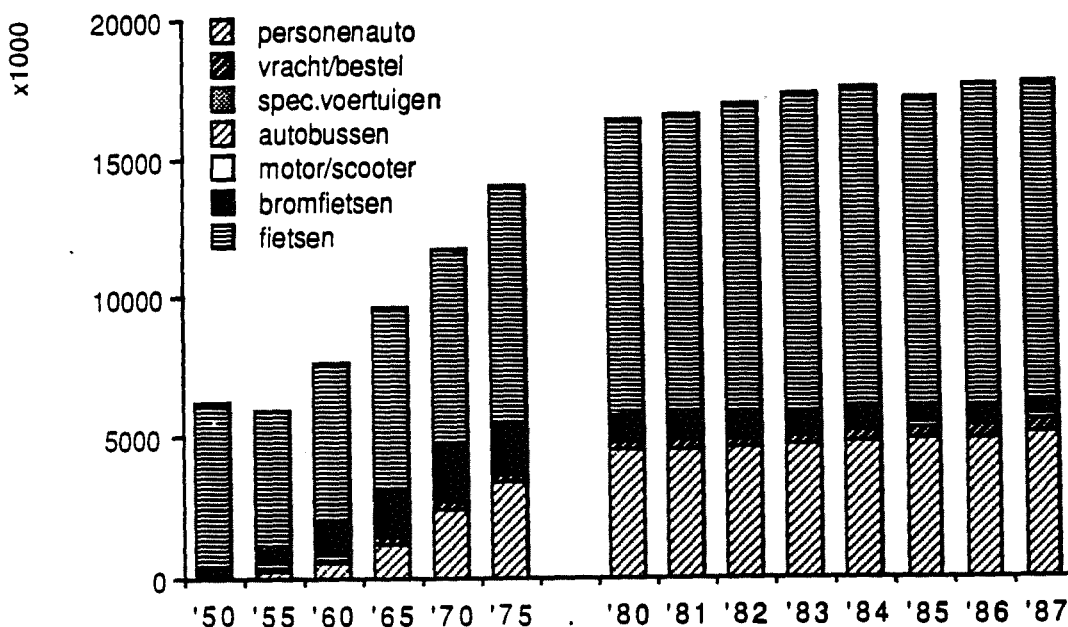
Afbeelding 5. Ontwikkeling aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners in verschillende landen.

2. VERKEER

2.1. Voertuigenpark

In Afbeelding 6 (zie ook Tabel 6) is de ontwikkeling gegeven van de aantallen motorvoertuigen en tweewielers in Nederland in de afgelopen jaren. Met nadruk moet erop worden gewezen dat het hier om de best mogelijke ramingen gaat. Geconstateerd is dat in de verschillende statistieken andere aantallen kunnen voorkomen. Ook worden de tijdreeksen regelmatig aangepast op grond van nieuwe bevindingen. Exacte tellingen van het park, met name die van bromfietsen en fietsen, bestaan niet.

Uit de gegevens blijkt dat er de laatste jaren geen grote verschuivingen meer in de samenstelling van het voertuigenpark hebben plaatsgevonden. Wel steeg het aantal personenauto's licht tot iets meer dan vijf miljoen voertuigen in 1987. Het aantal bromfietsen blijft afnemen tot ca. 516.000 in 1987. Het fietsenpark vertoont lichte schommelingen, in 1987 waren er ongeveer 11,4 miljoen fietsen in Nederland. Het aantal bedrijfsvoertuigen vertoont de laatste jaren een toename. Het aantal vrachtauto's, bestelauto's, bussen en speciale voertuigen bedroeg in 1987 iets meer dan 0,5 miljoen.

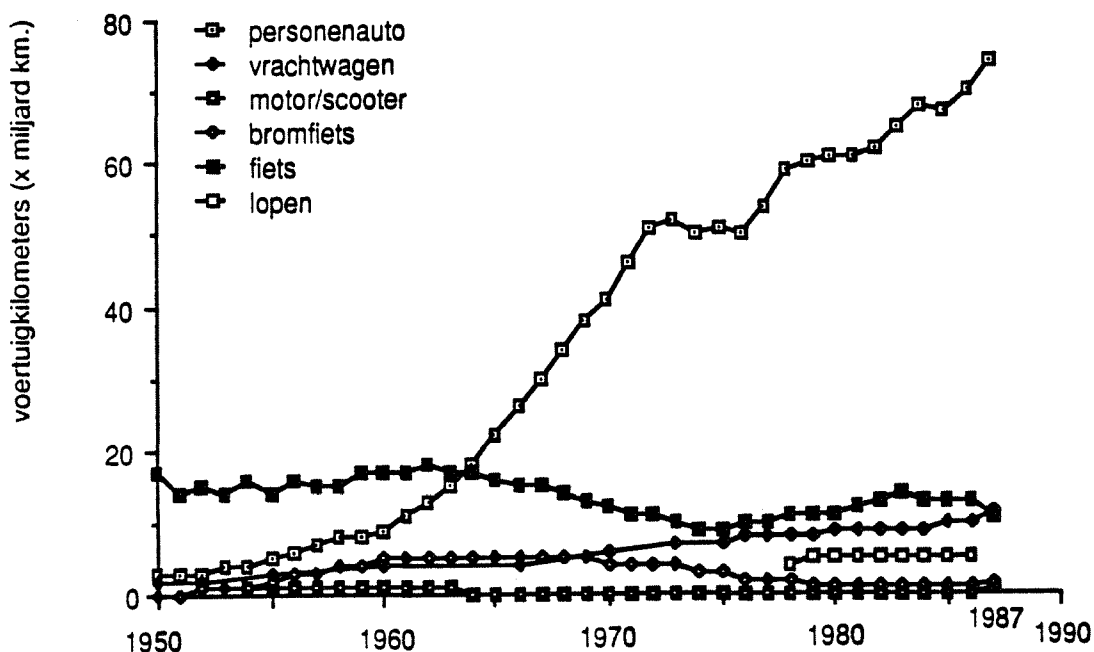


Afbeelding 6. Aantallen voertuigen (x 1000) in de jaren 1950-1975 en 1982 t/m 1987 naar voertuigsoort.

2.2. Voertuiggebruik

Exacte gegevens over de aantallen afgelegde voertuigkilometers over langere perioden bestaan niet. Wel zijn in de periode 1950 t/m 1978 incidentele enquêtes gehouden. Helaas zijn niet alle enquêtes onderling vergelijkbaar zodat de gegevens niet zonder meer op elkaar aansloten. Op basis van de spaarzaam aanwezige gegevens heeft het CBS regelmatig pogingen gedaan om reeksen met voertuigkilometers samen te stellen. Sinds 1978 voert het CBS het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) continu uit waardoor veel betrouwbare gegevens per vervoerswijze beschikbaar zijn. Voorts voert het CBS het Personenautopanel uit. In Afbeelding 7 zijn de laatst bekende gegevens weergegeven.

Duidelijk is dat de personenauto veruit het grootste aandeel heeft in het wegverkeer (ca. 75%) en dat het gebruik ervan nog steeds sterk toeneemt. De bromfiets wordt als enige voertuigsoort steeds minder gebruikt. Bij de fiets is tussen 1960 en 1973 sprake van een afname. Na 1973 neemt het fietsgebruik weer toe. De laatste jaren lijkt het fietsgebruik zich enigszins te stabiliseren.



Afbeelding 7. Ontwikkeling geraamde aantallen afgelegde voertuigkilometers (x miljard) naar verkeersmiddel (Bron: CBS).

2.3. Lengte van het wegennet

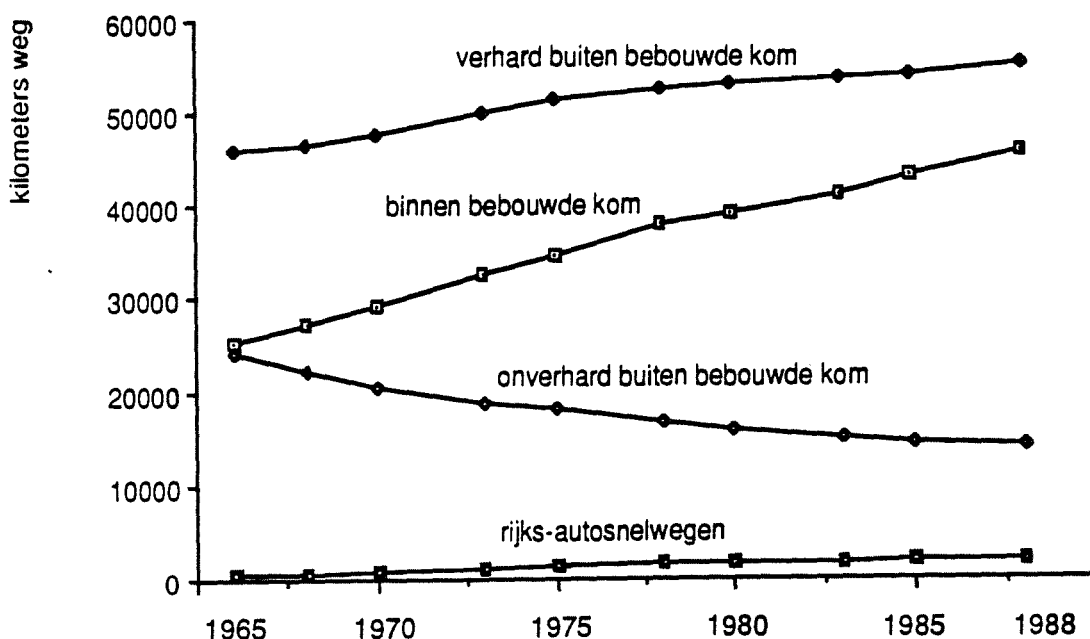
De afgelopen jaren heeft het CBS om de twee of drie jaar bij de wegbeheerders enquêtes gehouden om de lengte van het wegennet, onderscheiden naar een aantal typen, te kunnen vaststellen.

In Afbeelding 8 (zie ook Tabel 7) is de ontwikkeling van de lengte van de verschillende typen wegen weergegeven. Hieruit blijkt dat de toename van het wegennet sinds 1966 voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door de toename van de wegen binnen de bebouwde kom, als steeds nieuwe woonwijken worden aangelegd en bestaande woonwijken vergroot. De lengte van de verharde wegen buiten de bebouwde kom nam toe ten koste van de lengte van de onverharde wegen.

De totale lengte van het wegennet buiten de bebouwde kom (verharde en onverharde wegen) is sinds 1966 wat afgenomen.

Naar schatting bedraagt de lengte van rijksautosnelwegen in 1987 bijna 2000 km hetgeen nog geen 4% van de totale lengte van het wegennet buiten de bebouwde kom is.

De lengte van het aantal fietspaden en fietsstroken neemt vrij sterk toe en was eind 1987 resp. ca. 15.000 km. en ca. 1.200 km (binnen en buiten de bebouwde kom).



Afbeelding 8. Ontwikkeling weglengten voor verschillende categorieën wegen in kilometers (Bron: CBS).

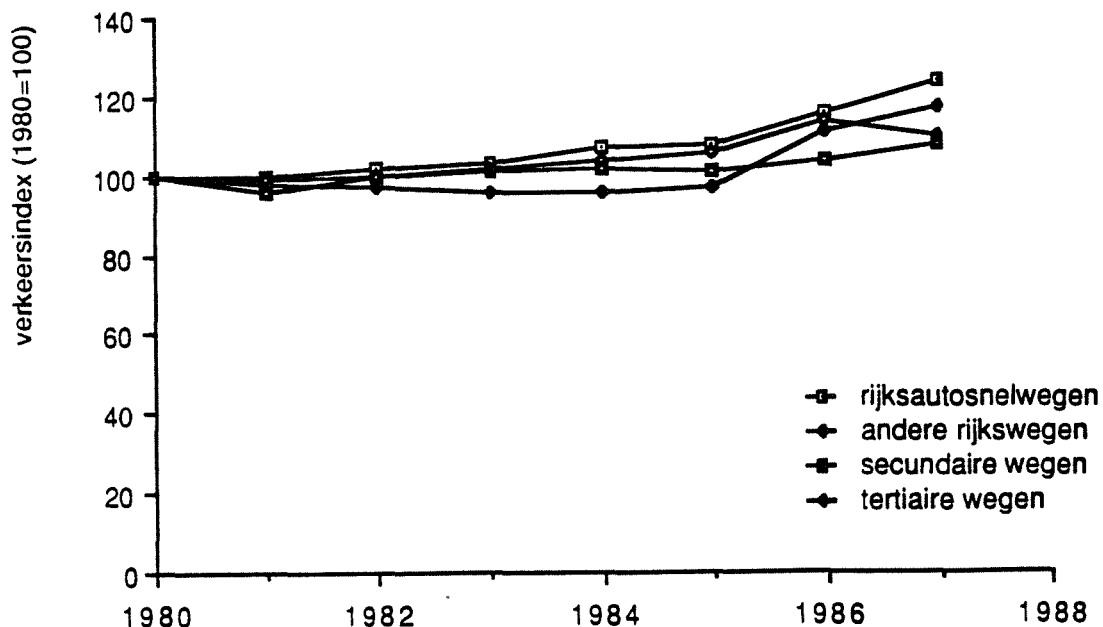
2.4. Gebruik van het wegennet

Op basis van een groot aantal meetpunten op wegen buiten de bebouwde kom berekent het CBS voertuigkilometers en gemiddelde intensiteiten op een aantal verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom.

In Afbeelding 9 (zie ook Tabel 8A) zijn de ontwikkelingen van de intensiteiten op een aantal wegen weergegeven. Het gaat hierbij om geïndexeerde intensiteiten, waarbij 1980 het basisjaar (= 100) is.

Opvallend is de stijging in 1986 van de intensiteiten op de andere belangrijke rijkswegen. Hoogstwaarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door het overgaan van minder belangrijke rijkswegen naar de lagere overheden (zie verandering in weglengte, Tabel 8B).

Op basis van deze cijfers lijkt er sprake te zijn van duidelijke toename van het verkeer op wegen buiten de bebouwde kom, in het bijzonder na 1985. Van alle voertuigkilometers buiten de bebouwde kom werd in 1987 ruim 45% op rijksautosnelwegen afgelegd (zie Tabel 8B).



Afbeelding 9. Ontwikkeling verkeersintensiteit in indexcijfers voor wegen buiten de bebouwde kom (1980=100) (Bron: CBS).

3. DE VERKEERSONVEILIGHEID IN 1987

3.1. Registratie van verkeersongevallen

De registratie van verkeersongevallen, zoals verwerkt door de Dienst Verkeersongevallenregistratie (VOR) en gepubliceerd door het CBS, is, als overal ter wereld, in handen van de politie (en in veel mindere mate de marechaussee).

De politieregistratie van verkeersongevallen met dodelijke afloop en van de verkeersdoden mag als volledig worden beschouwd. Vergelijkingen met de Doodsoorzakenstatistiek van het CBS laten zien dat de kleine verschillen hoogstwaarschijnlijk een kwestie van definitie zijn en niet een kwestie van compleetheid van de twee statistieken.

De politieregistratie van letselgevallen en verkeersgewonden is echter niet volledig. Hun registratie van verkeersgewonden die in een ziekenhuis worden opgenomen (zgn. klinisch behandeling) is voor hooguit 70% compleet. Deze blijkt uit vergelijkingen met de Landelijke Medische Registratie (LMR) van de Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg (SIG); een registratie van alle ziekenhuizen. De politieregistratie is ook niet helemaal representatief: kinderen, voetgangers en fietsers zijn meer ondervertegenwoordigd dan ander groepen opgenomen verkeersgewonden. Verder is het een feit dat de compleetheid verslechtert. In 1979 waren de politiegegevens voor 85% compleet; sindsdien is deze geleidelijk afgenomen tot iets minder dan 70% in 1987. Deze teruglopende compleetheid betekend bijna zeker dat ook de mate van representativiteit verslechterd is.

De registratie van verkeersgewonden die in een ziekenhuis poliklinisch worden behandeld (ongeveer te vergelijken met de politieregistratie van "vervoerd naar ziekenhuis maar niet opgenomen") is nog veel incompleter. Volgens de uitkomsten van het recentelijk gepubliceerde en in 1986/1987 gehouden onderzoek "Ongevallen in Nederland" zou de politie nog geen 20% registreren.

Van alle verkeersgewonden behandeld in een ziekenhuis, klinisch en poliklinisch, registreert de politie derhalve nog geen 25%.

Hun registratie van verkeersgewonden die geen ziekenhuisbehandeling nodig hebben bedraagt maar enkele procenten. Hier echter moet gezegd worden dat volgens hun eigen instructies; "Indien de verwondingen zeer licht is, zoals een schram, wordt men geacht niet gewond te zijn".

Het is in ieder geval heel duidelijk dat het registratieniveau hoger is naar mate de ernst van de verwondingen groter is. Voor 1987 geldt:

Ernst		Politie	Totale omvang	%
Doden	ca.	1.500	ca. 1.500	100
Opgenomen	ca.	14.000	ca. 20.000	70
Poliklinisch	ca.	22.000	ca. 116.000	19
Niet in zhs.	ca.	10.000	ca. 294.000	3
Onbekend	ca.	2.000	---	-

3.2. Ontwikkeling naar wijze van verkeersdeelname

In Tabel 9A en 9B zijn de jaarlijkse aantallen en percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname vanaf 1950 weergegeven. Zoals bekend zijn de veranderingen in het aantal verkeersdoden niet voor alle wijzen van verkeersdeelname even groot geweest. De grootste dalingen hebben zich in de jaren zeventig voorgedaan.

In 1987 vormden inzittenden van auto's (bestuurders en passagiers samen) voor het eerst meer dan de helft van alle verkeersdoden. Voetgangers hadden hun laagste aandeel ooit (sinds 1950).

3.3. Ontwikkeling naar leeftijd

Een onderverdeling van de jaarlijkse aantallen en percentages verkeersdoden naar leeftijd is weergegeven in Tabel 10A en 10B. Ook hier is er sprake van verschillen in ontwikkeling tussen de verschillende leeftijdsklassen. Deels veroorzaakt door veranderingen in bevolkingsaantallen, deels als gevolg van veranderingen in mortaliteit (zie verder par. 1.4 en 3.5). In 1987 vormden kinderen t/m 14 jaar slechts 8% van alle verkeersdoden en

bejaarden van 65 jaar en ouder 23%. In 1950 waren deze aandelen resp. 27% en 18%.

In par. 3.6 worden de recente ontwikkelingen geanalyseerd.

3.4. Risico

Onder risico wordt hier verstaan het aantal verkeersslachtoffers per hoeveelheid afgelegde kilometers. Het verkrijgen van goede, gedifferentieerde gegevens over afgelegde kilometers vormt echter een probleem. Als bron fungeert hiervoor het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) zoals dit vanaf 1978 door het CBS wordt uitgevoerd.

De gegevens uit dit onderzoek hebben een aantal beperkingen. Zo worden geen verplaatsingsgegevens geregistreerd van personen jonger dan 12 jaar, een groep die in het verkeer juist grote aandacht krijgt. Eveneens worden geen gegevens verkregen van Nederlanders die (in Nederland) met vakantie zijn, ook zijn er geen enquêtegegevens over buitenlanders die gebruik maken van het Nederlandse wegennet. Een ander probleem is ook dat door veranderingen van enquêtemethode in 1985 de gegevens niet goed aansluiten en het CBS genoodzaakt was de gegevens uit de eerdere enquêtes aan te passen.

Het gevolg van een en ander is dat er steeds afwijkende reeksen cijfers gepubliceerd worden. Ook hier zullen we weer gebruik maken van de meest recente cijfers, zodat vergelijkingen met eerder gepubliceerde gegevens hoogstwaarschijnlijk verschillen zullen opleveren.

In Tabel 11 is voor een aantal belangrijke groepen verkeersslachtoffers het risicocijfer weergegeven. De kilometercijfers zijn door het CBS met behulp van andere onderzoeken gecorrigeerd voor de vakantiekilometers, voor de leeftijdsgroep tot 12 jaar en voor de door buitenlandse voertuigen in Nederland afgelegde kilometers.

Met uitzondering van de bromfiets is bij alle wijzen van verkeersdeelname de laatste jaren sprake geweest van een daling van het risico. Bij de bromfiets is er sprake van een toename.

Door stijgende trend in het risico van de bromfietzers heeft deze categorie nu het hoogste risico (ca. 74 doden per miljard reizigerskilometer) en is daarmee, sinds 1986, boven de motorrijders (ca. 56) gestegen. Verreweg het laagste risico hebben de inzittenden van personenauto's (ca. 6), dit risico is de laatste jaren vrij stabiel. Het risico van voetgangers is in

1987 verder gedaald (ca. 33), maar blijft nog hoger dan het risico van fietsers (ca. 28) dat in 1987 een lichte stijging vertoont.

3.5. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers 1982 t/m 1987

3.5.1. Analysemethode

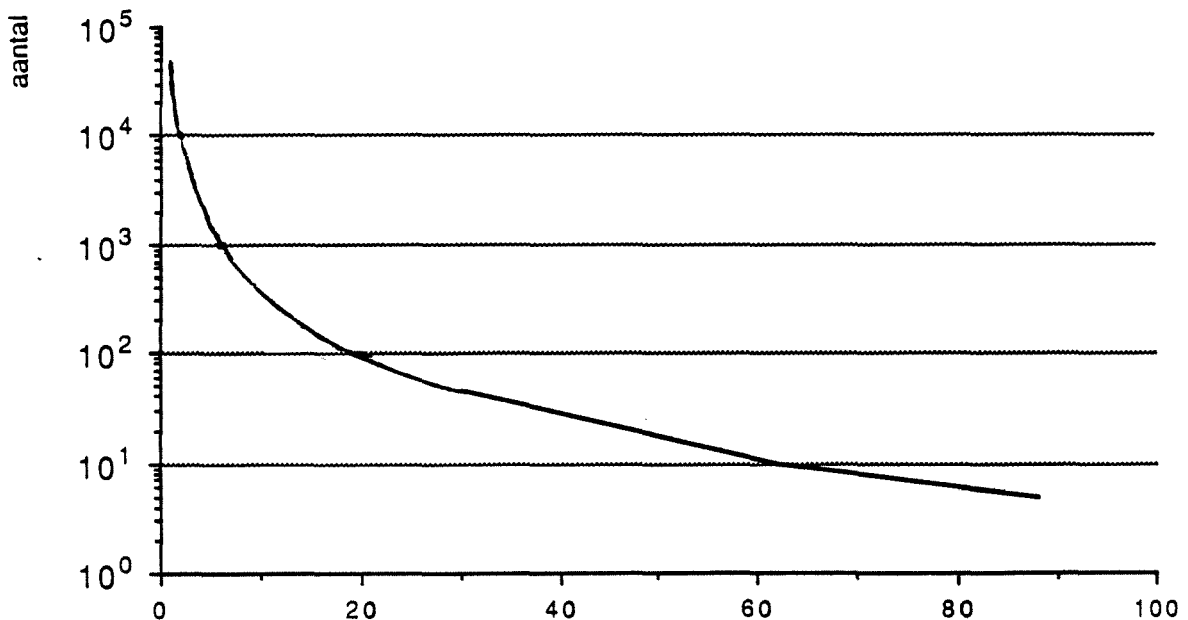
Bij de overheid bestaat altijd grote behoefte tijdig gesignaleerd te worden over (on)gunstige ontwikkelingen op het terrein waarvoor men verantwoordelijk is, in dit geval de verkeersonveiligheid.

Daarbij is men alleen gediend met een signaal als de geconstateerde afwijkende ontwikkeling:

- werkelijk is (d.w.z. significant en noemenswaardig),
- blijvend is
- snel gedetecteerd wordt en
- beleidsrelevant is.

Werkelijk

Hierbij gaat het vooral om de statistische benadering. Bij kleine aantallen zijn de (procentuele) verschillen veelal groot voordat men kan praten



Afbeelding 10. Relatie tussen aantallen en het percentage waarbij een verschil significant is ($p = 5\%$, tweezijdig).

over een significant verschil. Bij grotere aantallen zijn kleine verschillen al gauw significant zonder dat sprake is van belangrijke procentuele verschuivingen.

In Afbeelding 10 is de relatie weergegeven. Bij het huidige aantal verkeersdoden per jaar van ca. 1500 kan pas gesproken worden van een significante verandering bij een veranderingspercentage van ca. 5%. Bij de gewonden is, bij een jaaraantal van ca. 45.000, bij een verandering van 0,9% al sprake van significantie. Men kan zich dan echter afvragen of er bij een dergelijke kleine verandering wel sprake is van een noemenswaardige verandering.

Blijvend

Net zo min als één zwaluw al zomer maakt is één enkele daling in de ongevallencijfers al geen signaal dat er sprake is van een blijvende verandering. Er is pas sprake van een blijvende verandering wanneer hetzelfde verschijnsel zich een aantal malen achtereenvolgend voordoet of indien de geconstateerde daling op andere gronden kan worden verklaard. Dan kan tevens worden aangegeven of het om een éénmalige dan wel blijvende verandering gaat.

Snelheid detectie

Veranderingen dienen zo snel mogelijk gerapporteerd te worden. Deze eis staat op gespannen voet met de voorgaande eis ten aanzien van het blijvende karakter van de verandering. Te snel maar ook te laat signaleren leidt tot frustraties. Vanwege de inherente onzekerheden dient een afweging te worden gemaakt tussen nadelen van te laat, maar beter of te vroeg, maar slechter signaleren.

Beleidsrelevantie

Het alleen signaleren van de verandering werpt weinig vruchten af. Aangegeven zal moeten worden of de verandering het gevolg is van een maatregel en in hoeverre deze maatregel dan aangepast moet worden.

In andere gevallen zou kunnen worden nagegaan met welke type maatregelen de ongunstige ontwikkeling het beste bestreden zou kunnen worden.

3.5.2. Analyse van de ontwikkeling

Ontwikkelingen kennen twee componenten: structurele (lange termijn) en cyclische (middel termijn). Naast deze ontwikkelingscomponenten is er sprake van statistische en andere (bijvoorbeeld door een strenge winter) fluctuaties.

Een goed signaleringssysteem dient met deze factoren rekening te houden.

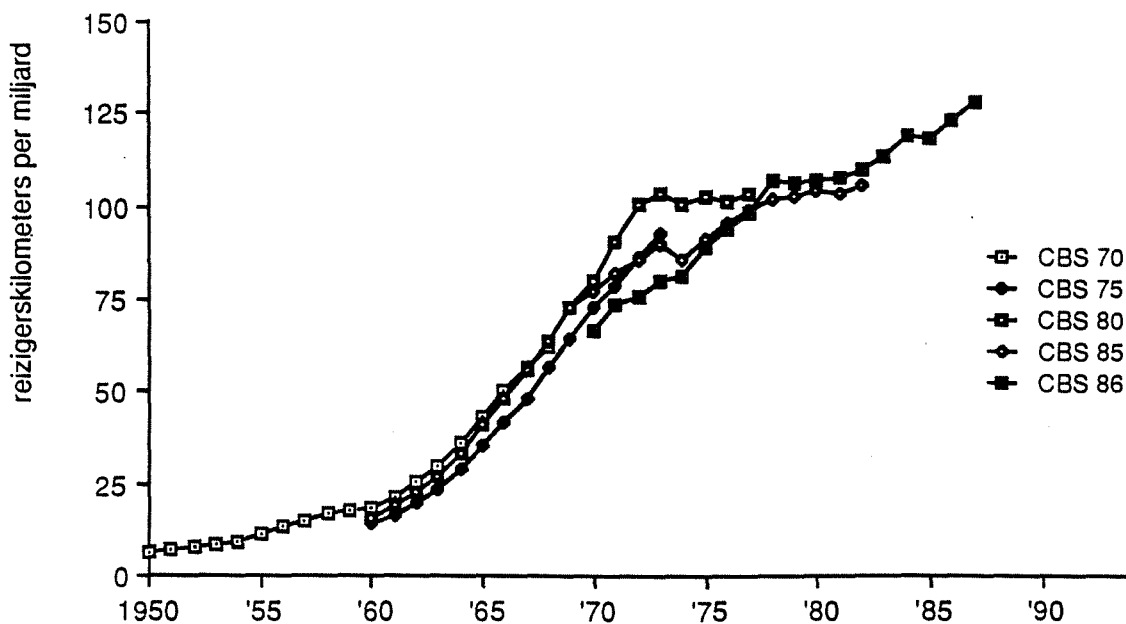
Structurele ontwikkeling

Voor het aangeven van de structurele ontwikkeling is gebruik gemaakt van de relatie tussen het aantal verkeersdoden en de expositie. Voor expositie wordt hier gebruik gemaakt van het aantal reizigerskilometers in personenauto's omdat het aandeel van de personenautokilometers in het totale aantal afgelegde kilometers door gemotoriseerde verkeer overheersend groot is (ca. 75%, zie 2.2). Daarbij zijn van deze categorie verkeersdeelname nog de beste cijfers in tijdreeksen beschikbaar. Desondanks moesten in de beschikbare reeksen nog enige correcties worden aangebracht omdat in de loop der jaren door het CBS delen van de reeksen zijn aangepast. Een overzicht van de beschikbare cijfers is weergegeven in Afbeelding 11.

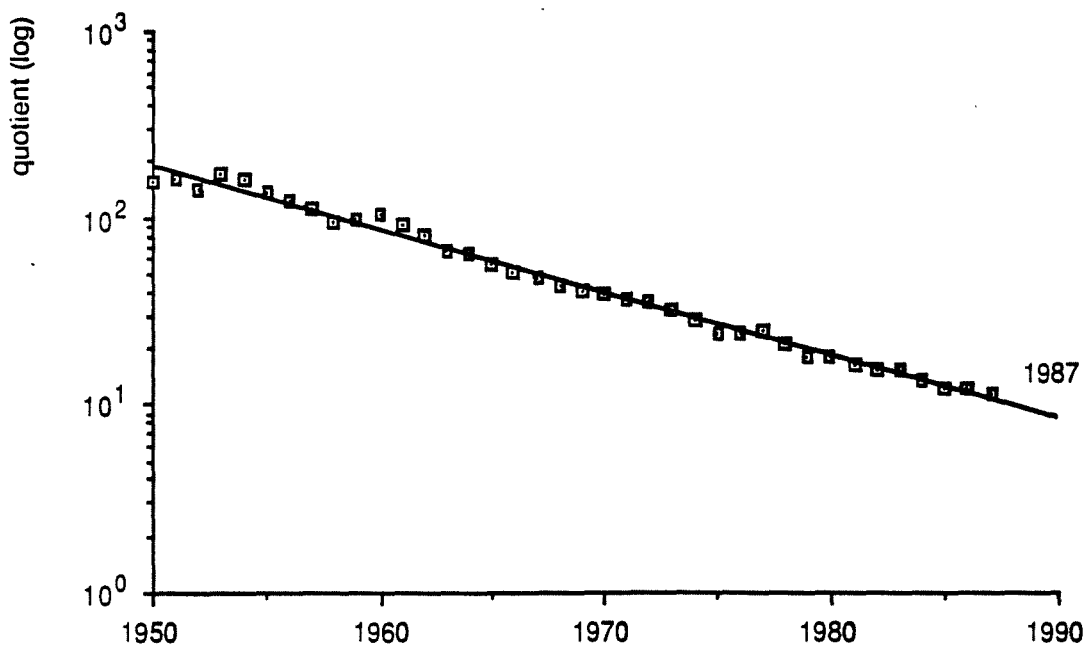
Na het uitvoeren van de correcties is het risico (aantal doden per miljard reizigerskilometers) berekend. In eerdere publikaties is al aangegeven dat de log-waarden van deze risico's bij benadering een rechte lijn vormen. Deze lijn geeft de lange-termijnontwikkeling van het risico weer (Afbeelding 12). De quotiënten over de periode 1950 t/m 1987 blijken vrij goed op een rechte lijn te liggen. Verder is te zien dat het quotiënt voor 1987 iets boven de rechte lijn ligt. Op basis van deze lijn over de periode 1950 t/m 1986 is het te verwachten quotiënt voor het jaar 1987 berekend. Uitgaande van het aantal door personenauto's afgelegde kilometers is het werkelijke aantal verkeersdoden in 1987 ca. 8% hoger dan verwacht mocht worden.

Cyclische ontwikkelingen

In Afbeelding 12 is te zien dat de werkelijke risico's in een golvende beweging (cyclisch) rond deze rechte lijn liggen. Deze cyclische perioden hebben een duur van ongeveer 5 tot 10 jaar.



Afbeelding 11. Ontwikkeling aantallen reizigerskilometers (x miljard) met personenauto's in de jaren 1950 t/m 1987 (CBS, diverse aanpassingen).



Afbeelding 12. Ontwikkeling aantallen ongevallen met dodelijke afloop per afgelegde personenautokilometer in de jaren 1950 t/m 1987.

3.5.3. Trendtabellen

Om inzicht te krijgen in welke mate het aantal slachtoffers in een jaar afwijkend genoemd kan worden zijn zgn. trendtabellen ontworpen.

Omdat er nog geen model is waarin de combinatie van de structurele en cyclische componenten goed beschreven wordt is vooralsnog gekozen voor een relatief eenvoudig model. Hierbij wordt een verwacht aantal slachtoffers berekend op grond van de ontwikkeling in een voorperiode. Voor de voorperiode is gekozen voor een periode van vijf jaar. Bij een kortere periode zouden toevalsfluctuaties een te grote rol gaan spelen, bij langere perioden worden veranderingen in ontwikkelingen te laat gesignaleerd.

Voor dit onderzoekjaar 1987 heeft de voorperiode betrekking op de jaren 1982 t/m 1986. Over deze jaren is een regressielijn berekend (zie verder Bijlage I).

De ontwikkeling in de voorperiode is uitgedrukt in een percentage dat de gemiddelde jaarlijkse daling of stijging van het aantal slachtoffers aangeeft. Niet altijd is de ontwikkeling in de voorperiode zo regelmatig dat deze goed met een rechte lijn beschreven kan worden. Om een indruk te geven hoe goed (of hoe slecht) deze rechte lijn "fit" is de significantieklasse van de spreiding rond de regressielijn aangegeven (goodness of fit). Ongeacht deze "goodness of fit" is op basis van de regressielijn de verwachte waarde voor 1986 berekend. Het verschil tussen deze verwachte en de werkelijke waarde is in procenten van de verwachte waarde weergegeven. Tevens is aangegeven in welke mate dit verschil significant genoemd kan worden.

De helling van de regressielijn wordt voor een belangrijk deel bepaald door de waarde in 1982 en 1986. Een relatief hoge waarde in 1982 en/of een relatief lage waarde in 1986 leidt tot een sterke daling van de regressielijn met als gevolg een lage verwachting voor 1987. Het omgekeerde is ook het geval. Dit kan tot gevolg hebben dat het werkelijke aantal van 1987 (beduidend) hoger of lager is dan de verwachte waarde. Dit kan tot een verkeerde conclusie leiden. Een goed voorbeeld van het eerste is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden op zondagen zoals deze in Bijlage I, Tabel 1 is weergegeven. Een goed voorbeeld van het omgekeerde zijn de woensdagen.

Bovengenoemd probleem doet zich in sterkere mate voor bij kleine aantallen en zal dus vaker voorkomen bij de verkeersdoden. Het is dus raadzaam als er sprake is van bijzondere ontwikkelingen bij de aantallen verkeersdoden

eveneens na te gaan of een dergelijke ontwikkeling ook waar te nemen is bij de aantallen ziekenhuisopnamen. Het aantal "overig letsel" is hiervoor minder geschikt omdat de registratiegraad is laag en de stabiliteit daarvan onbekend.

Gelet op voorgaande zal bij de bespreking van de trendtabellen alleen een signaal worden gegeven wanneer:

- de trend in de voorperiode duidelijk afwijkt van die van het totale aantal doden, resp. gewonden én,
- het aantal in 1987 in dezelfde richting afwijkt van het verwachte aantal én,
- de aantallen voldoende groot zijn én,
- de verschillen relevant zijn.

A. Jaartotalen

In de voorperiode daalde het aantal verkeersdoden gemiddeld met 4% per jaar. In deze jaren was het aantal verkeersdoden in 1983 relatief aan de hoge kant en in 1985 aan de lage kant. Vooral het aantal in 1985 versterkt de dalende trend. Hierdoor is het verwachte aantal verkeersdoden voor 1987 aan de lage kant en ligt het feitelijke aantal verkeersdoden 6% boven het verwachte aantal. Dit verschil is duidelijk significant.

Bij het aantal in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers is nagenoeg eenzelfde beeld te zien. Een daling van eveneens gemiddeld 4% per jaar in de voorperiode, een relatief laag aantal in 1985 en 1986 en een licht significante toename in 1987 ten opzichte van het verwachte aantal.

B. Enkelvoudige variabelen

In het kort zullen hierna de ontwikkelingen per variabele worden besproken. Bij de analyse zal het effect van het hierboven beschreven verschijnsel niet meer afzonderlijk worden vermeld.

Alleen wanneer sprake is van omvangrijke, structurele veranderingen zal hieraan aandacht worden besteed, dus als zowel de voorperiode 1982 t/m 1986 als 1987 of dalen of toenemen of stabiel zijn én de groep enige omvang heeft.

Als er over "slachtoffers" gesproken wordt, wordt er mee bedoeld doden en ziekenhuisgewonden; de "overige gewonden" worden omdat zij zo weinig compleet zijn niet bij de analyse betrokken.

Dag van de week (1)

Geen bijzonderheden.

Uur van de dag (2)

Geen bijzonderheden.

Dag-uur combinatie (3)

Toelichting: weekenddag = vrijdagavond 22.00 uur tot maandagochtend 04.00 uur; nacht = 22.00 uur tot 04.00 uur, overdag = 04.00 uur tot 22.00 uur.

Geen bijzonderheden.

Maand (4)

Het aantal doden in juni neemt geleidelijk toe!

Bebouwing (5)

Geen bijzonderheden.

Snelheidslimiet (6)

Het aantal doden op wegen met een snelheidslimiet van 100 km/u daalt als enige niet, en is in 1987 zelfs toegenomen!

Wegbeheerder (7)

Geen bijzonderheden.

Wegsituatie (8)

Geen bijzonderheden.

Lichtgesteldheid en openbare verlichting (9)

Geen bijzonderheden.

Weersomstandigheden en wegdek (10)

Geen bijzonderheden.

Wegverharding (11)

Geen bijzonderheden.

Provincie (12)

Alleen de Zuidelijke IJsselmeerpolders/Flevoland neemt toe, ook in 1987, en hoewel nog met weinig slachtoffers, is dit in alle opzichten een groei-provincie.

Het aantal doden in Drenthe ontwikkelt zich ongunstiger dan in de overige tien provinciën (Flevoland uitgezonderd).

Gemeentegrootte (13)

Gegevens niet beschikbaar.

Hoofdgroep CBS-manoeuvre (14)

Ongevallen tussen voertuigen rijdend in tegengestelde richting waarbij één of beide afslaan nemen toe, maar vormen nog een kleine groep.

Functie slachtoffer (bestuurder, passagier en voetganger) (15)

Het aantal voetgangersdoden neemt af.

Geslacht slachtoffer (16)

Het aantal vrouwelijke slachtoffers neemt net zo veel af als het aantal mannelijke.

Wijze van verkeersdeelname slachtoffer (17)

Het aantal voetgangersdoden neemt af.

Leeftijd slachtoffer (18)

De relatief kleine groep 45 t/m 49 jaar neemt als enige toe! Deze personen maken geen deel uit van de na-oorlogse geboortengolf (zie par. 1.2).

C. Conflictabellen (19a t/m 19j)

Hier is per wijze van verkeersdeelname van het slachtoffer de zgn. "bots-partner" aangegeven.

Noot: Vanwege het grote aantal cellen zullen de aantallen vaak te klein zijn om conclusies te trekken.

Personenauto (19a)

Enkelvoudige ongevallen (d.w.z. eenzijdige of tegen een voorwerp) nemen als enige groep af.

Vrachtauto (19b)

Te kleine aantallen.

Bestelauto (19c)

Te kleine aantallen.

Bus (19d)

Te kleine aantallen.

Motorfiets/ scooter (19e)

Het aantal ziekenhuisgewonden bij enkelvoudige ongevallen neemt af.

Bromfiets (19f)

Geen bijzonderheden.

Fiets (19g)

Het aantal slachtoffers bij enkelvoudige ongevallen en het aantal slachtoffers van botsingen met een auto neemt af.

Voetganger (19h)

Het aantal slachtoffers van botsingen met een auto neemt af.

N.B. Voor zowel fietsers als voetgangers geldt dat, tegen de dalende ontwikkeling in, er in 1987 veel meer doden vielen bij ongevallen met zwaar verkeer (vracht- en bestelwagens).

Railvoertuig (19i)

Te kleine aantallen.

Overige/onbekend (19j)

Te kleine aantallen.

D. Wijze van deelname en leeftijd (20a t/m 20j)

Noot: Vanwege het grote aantal cellen zullen de aantallen vaak te klein zijn om conclusies te trekken.

Personenauto (20a)

Het aantal slachtoffers van 75 jaar en ouder wordt groter.

Vrachtauto (20b)

Te kleine aantallen.

Bestelauto (20c)

Te kleine aantallen.

Bus (20d)

Te kleine aantallen.

Motorfiets/ scooter (20e)

Een sterke daling van het aantal ziekenhuisgewonden van de groepen 18 t/m 24 jaar en een daling van het aantal doden tussen 20 en 34 jaar.

Bromfiets (29f)

Het aantal doden van 12 t/m 15 jaar is praktisch tot het nulpunt gedaald.

Fiets (20g)

Het aantal slachtoffers van 75 jaar en ouder neemt geleidelijk af.

Voetganger (20h)

Het aantal slachtoffers van 75 jaar en ouder neemt geleidelijk af.

Railvoertuig (20i)

Te kleine aantallen.

Overige/onbekend (20j)

Te kleine aantallen.

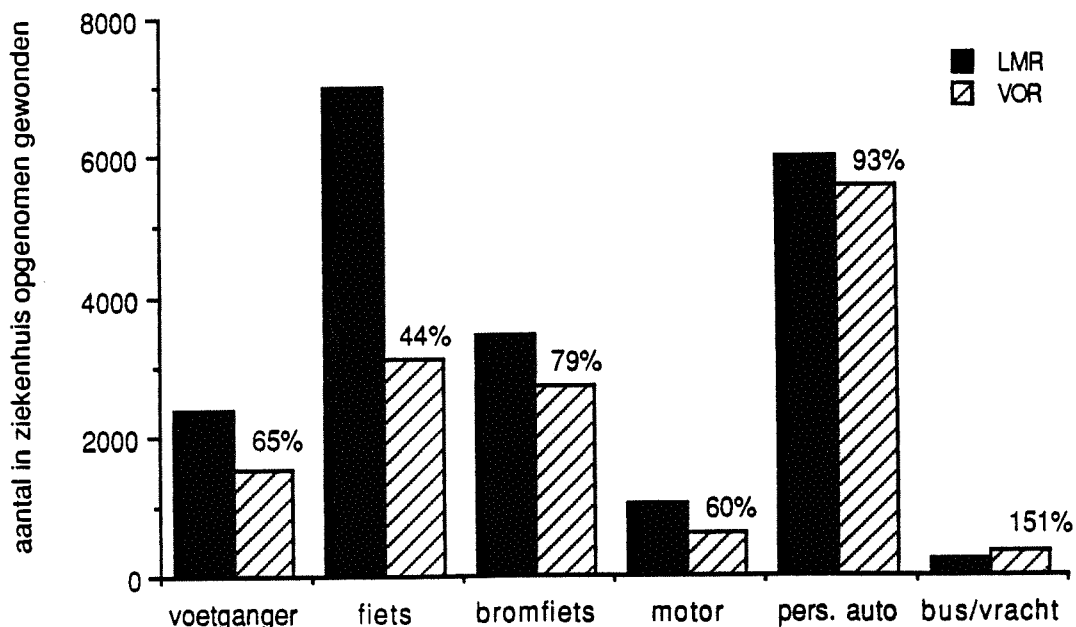
4. VERKEERSONGEVALLENLETSELS

4.1. Registratieniveau

In dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de LMR-gegevens van in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers, zoals deze door de SIG te Utrecht worden geregistreerd.

Zoals al eerder is aangegeven blijkt het aantal door de LMR geregistreeerde verkeersslachtoffers hoger te zijn dan het aantal dat bij de VOR bekend is. In 1987 registreerde de LMR 20.503 verkeersslachtoffers die in een ziekenhuis werden opgenomen (inclusief 410 in een ziekenhuis overleden slachtoffers) tegen 13.959 door de VOR (Afbeelding 13 en Tabel 12). Per wijze van verkeersdeelname blijken deze verschillen sterk af te wijken. Vooral het aantal door de LMR geregistreeerde fietsersslachtoffers blijkt beduidend hoger (bijna het dubbele) te zijn dan het VOR-aantal. In mindere mate geldt dit ook voor de voetgangers. Het aantal slachtoffers in motorvoertuigen daarentegen is bij de VOR hoger dan bij de LMR, behalve het aantal slachtoffers met een motorfiets waar het omgekeerde geldt.

Een nadeel bij de SIG-registratie is het grote aantal verkeersslachtoffers waarvan de wijze van verkeersdeelname onbekend is: ruim 10%. Wanneer deze onbekenden naar ratio over de bekende wijzen van verkeersdeelname worden verdeeld, is bij alle het LMR-aantal hoger dan het VOR-aantal.

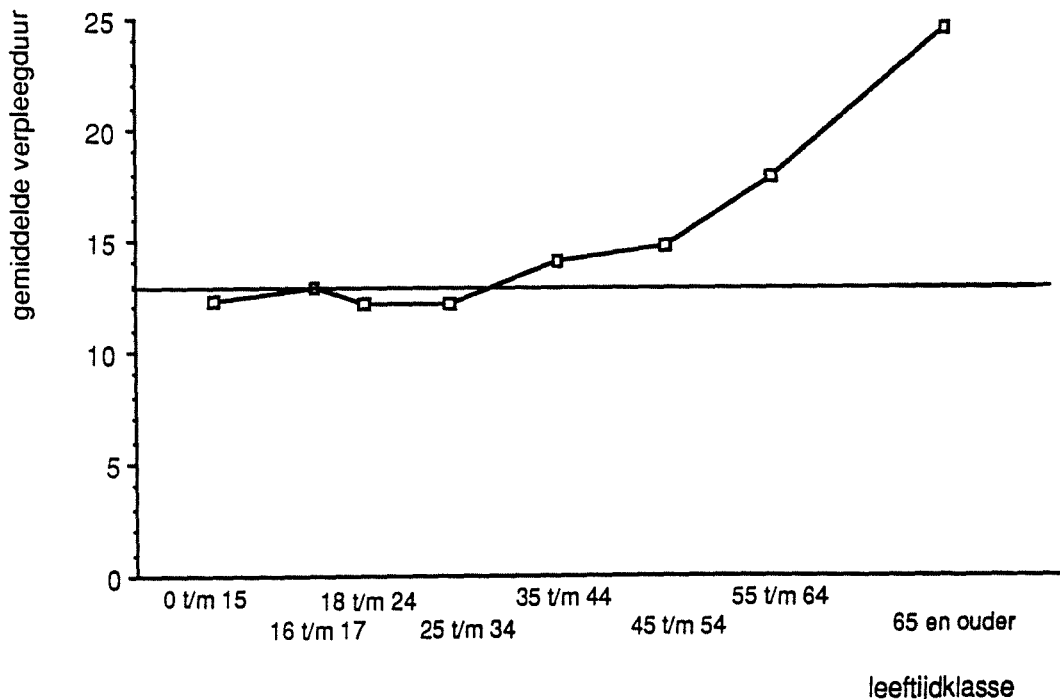


Afbeelding 13. Aantallen geregistreeerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers in 1987 door de LMR (SIG) en VOR.

4.2. Verpleegduur

De gemiddelde verpleegduur van een verkeersslachtoffer bedraagt ca. 15 dagen. Onderscheiden naar wijze van verkeersdeelname en naar leeftijd zijn er verschillen in gemiddelde verpleegduur (zie Tabel 13). De grootste verschillen zijn er als gevolg van leeftijd: tot de leeftijdsklassen t/m 34 jaar is de verpleegduur met iets meer dan 12 dagen het laagst en vrij constant, daarboven neemt de gemiddelde verpleegduur steeds sterker toe. Bij de ouderen boven de 65 is de verpleegduur het hoogst met gemiddeld 24,5 dagen (zie Afbeelding 14).

Naar wijze van verkeersdeelname is de verpleegduur het hoogst bij de voetgangers (gem. 19,5 dagen), dit als gevolg van het grote aandeel ouderen. Bij de inzittenden van personenauto's is de gemiddelde verpleegduur het laagst (gemiddeld 13,9 dagen).



Afbeelding 14. Gemiddelde verpleegduur naar leeftijdsklasse van door de SIG-geregistreerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (incl. overledenen) in 1987.

4.3. Aard van het letsel

In Tabel 14 is de verdeling van letsels naar wijze van verkeersdeelname weergegeven. Het betreft hier uitsluitend de hoofddiagnoses. Naast de hoofddiagnose kan een slachtoffer nog meer (minder ernstige) letsels hebben.

Gemiddeld over alle verkeersslachtoffers zijn de belangrijkste hoofddiagnoses: hoofdletsel (ca. 37%) en beenletsel (ca. 28%) (zie Afbeelding 15). Ten opzichte van de andere wijzen van verkeersdeelname komt bij voetgangers letsel aan het been relatief meer en aan de borst relatief minder voor. Bij de fietsers is er relatief meer armletsel en minder borstletsel. Bij de bromfietsers en motorrijders is er relatief weinig hoofd- en borstletsel en meer beenletsel, armletsel komt bij motorrijders relatief ook wat meer voor. Bij inzittenden van personenauto's komt hoofd- en borstletsel relatief meer voor en letsels aan armen en benen minder.



Afbeelding 15. Plaats letsel (hoofddiagnoses) bij in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (incl. overledenen) in 1987 (Bron: SIG).

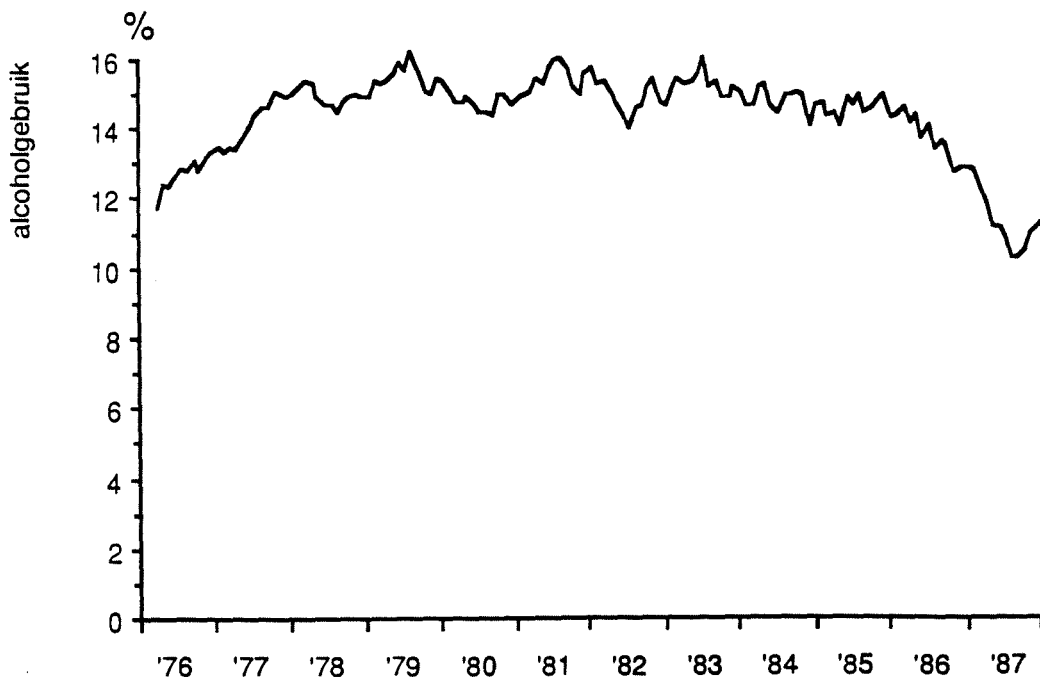
5. MAATREGELEN

5.1. Alcoholwetgeving

Per 1 november 1974 werd de zogenaamde "alcoholwet" van kracht. Onmiddellijk na de invoering van de wet bleken de automobilisten in de weekeindnachten vrijwel alcoholvrij. Daarna steeg het alcoholgebruik bij automobilisten vrij snel, maar bleef toch duidelijk onder het niveau van voor de wetswijziging.

Metingen geven aan dat het alcoholgebruik bij automobilisten tussen 1977 en 1983 nauwelijks is veranderd. Na 1983 is sprake van een afname. In 1983 had nog 24% van de onderzochte automobilisten in de weekeindnachten een BAG van meer dan 0,2 promille, in 1987 bedroeg dit promillage 14%. Het percentage automobilisten met een BAG van meer dan 0,5 promille daalde van 12% in 1983 tot 8% in 1987 en die met een BAG van meer dan 1,0 promille van 3% in 1983 tot 1% in 1987.

Deze gunstige ontwikkeling is terug te vinden in het aantal verkeersongevallen waarbij sprake was van alcoholgebruik door tenminste één van de betrokkenen (Afbeelding 16). Tot 1985 werd bij bijna 15,5% van de ongevallen alcoholgebruik geregistreerd. Daarna nam dit af tot bijna 11% in 1987.



Afbeelding 16. Verkeersongevallen met dodelijke afloop waarbij alcoholgebruik is geconstateerd in percentages van het totale aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop (voortschrijdende 12-maandelijke totalen).

Overigens moet men er rekening mee houden dat om diverse redenen niet altijd gemeld wordt dat een van de bij ongevallen betrokken bestuurders sprake was van alcoholgebruik. Het feitelijke aandeel ongevallen met alcoholgebruik zal in werkelijkheid dus hoger liggen.

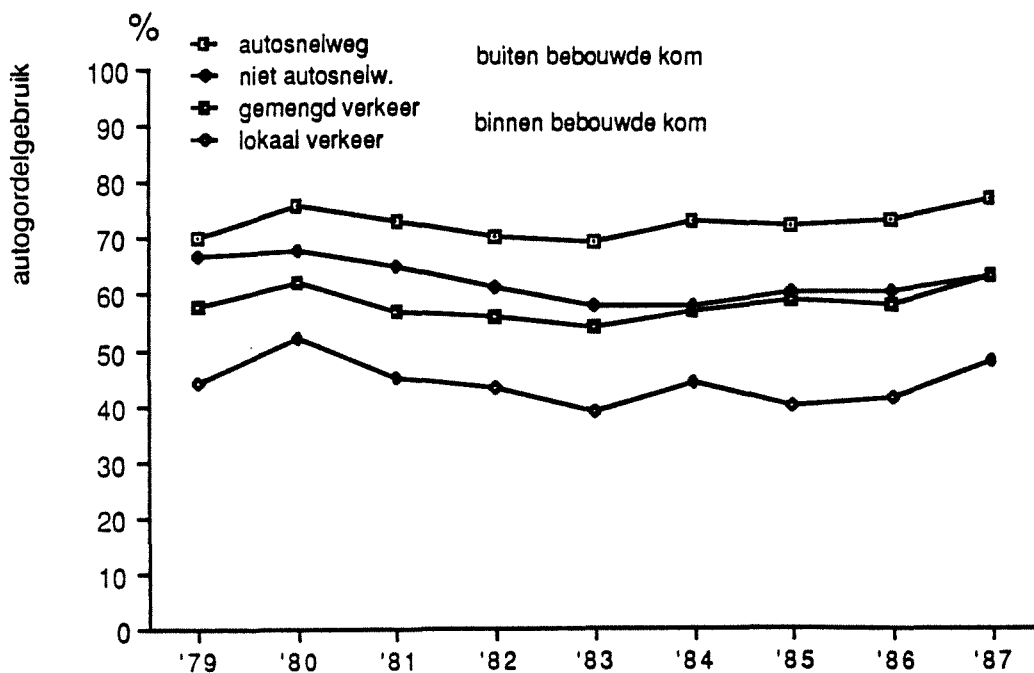
Als verklaring van deze gunstige ontwikkeling kunnen genoemd worden:

- de gewijzigde alcoholacties van de politie die tot een hogere pakkans leiden en de daaraan gewijde publiciteit;
- de gevoerde voorlichtingscampagnes zowel in het kader van een algemeen alcohol-ontmoedigingsbeleid als in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid.

Ondanks deze gunstige ontwikkeling komen er nog altijd jaarlijks honderden verkeersdeelnemers om het leven als gevolg van eigen of andermans drankmisbruik.

5.2. Autogordels

Reeds vele jaren verricht de SWOV metingen naar het gebruik van autogordels. In de afgelopen jaren tot 1987 was er een vrij stabiel beeld voor wat betreft het gebruiken van autogordels door voorinzittenden van personenauto's. De gegevens over 1987 laten evenwel een lichte toename in het



Afbeelding 17. Ontwikkeling percentages autogordelgebruik van bestuurders van personenauto's naar type weg in de jaren 1979 t/m 1987.

gebruik zien. Deze toename lijkt zich, gelet op de eerste voorlopige gegevens, ook in 1988 door te zetten.

Het gordelgebruik verschilt momenteel (1987) naar type weg als volgt: autosnelwegen (ruim 75%), niet-autosnelwegen en wegen met gemengd verkeer (ruim 60%) en wegen met lokaal verkeer (ongeveer 45%) (Afbeelding 17).

Vrouwen blijken vaker de gordel te dragen (ca. 70%) dan mannen (ca. 61%). Jongeren dragen de gordel minder vaak dan ouderen.

Bij passagiers voorin de auto bedraagt het draagpercentage buiten de bebouwde kom ca. 72%, binnen de bebouwde kom is dit bijna 60%. Bij bestuurders bedragen deze percentages resp. ca. 70% en ca. 55%.

Op grond van deze draagpercentages en bij een effectiviteit van 40% (lage schatting) kan berekend worden dat thans jaarlijks minstens ongeveer 200 mensenlevens door deze maatregel bespaard worden.

5.3. Helmen voor bromfietzers

Hoewel nagenoeg alle bromfietzers een helm op hun hoofd hebben laat de wijze waarop deze bevestigd wordt nog steeds te wensen over. Uit een in het voorjaar van 1988 gehouden pilot-onderzoek onder ongeveer 1100 aan het verkeer deelnemende bromfietzers in het gewest Den Haag bleek (zie Tabel 15) dat bij ca. 12% van de bestuurders en ca. 21% van de passagiers de kinband niet gesloten was. Bij jongeren (jonger dan 30 jaar) bleek dit meer voor te komen (ca. 14%) dan bij ouderen (ca. 6%). Omdat het aandeel jonge bromfietzers vrij hoog is (ca. 79% van de waargenomen bromfietzers) en het aandeel passagiers vrij klein is bedraagt gemiddelde percentage waarbij opzittenden van een bromfiets de kinband niet gesloten heeft ca. 13%. Dit percentage was voor binnen en buiten de bebouwde kom niet verschillend.

Deze cijfers geven aan dat sinds het eerder gehouden SWOV-onderzoek er nog niet veel veranderd is. Dit grotere SWOV-onderzoek gaf aan dat bij bijna 70% van de bromfietzers de kinband niet op de wettelijke voorgeschreven manier gebruikt werd (ca. 15% niet gebruikt, ca. 50% te veel speling, ca. 3% verkeerd gesloten). Als gevolg van het slechte gebruik van de kinband vallen er 15 tot 23 doden in het verkeer, terwijl het aantal gewonden hierdoor 400 tot 600 bedraagt.

Uit het laatste onderzoek bleek ook nog dat de conditie van de helm in veel gevallen bedenkelijk was (ca. 17% niet gekeurd, 30% geverfd of met stickers, 17% bij ongeval flinke klap opgelopen). Over het nadelige effect ervan op de verkeersonveiligheid zijn geen onderzoekgegevens beschikbaar.

Door betere wetgeving en goede voorlichting kan een aanzienlijke verbetering worden bereikt in de effectiviteit van het dragen van de helm. Bij de huidige draagwijze kan berekend worden dat jaarlijks tussen de 50 en 75 bromfietzers niet dodelijk verongelukken dank zij het op juiste wijze dragen van een goede helm.

5.4. Zijreflectie bij fietsen

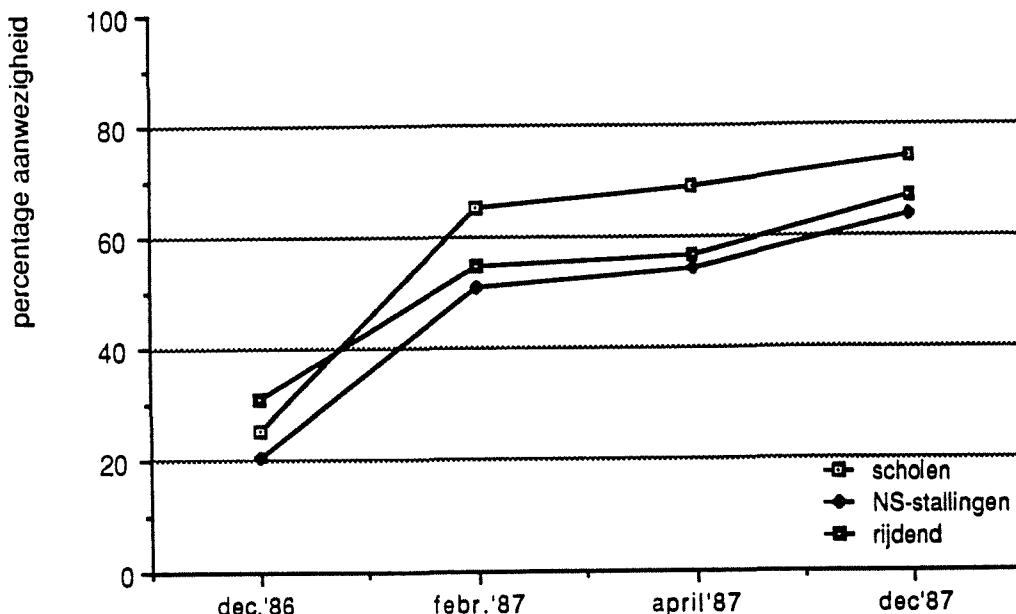
Met ingang van 1 januari 1987 moeten fietsen voorzien zijn van cirkelvormige zijreflectie aan de wielen.

Om het effect van deze maatregel te evalueren heeft de SWOV metingen verricht naar de aanwezigheid van zijreflectie bij fietsen in stallingen en die rijden tijdens schemer en duisternis (Afbeelding 18 en 19).

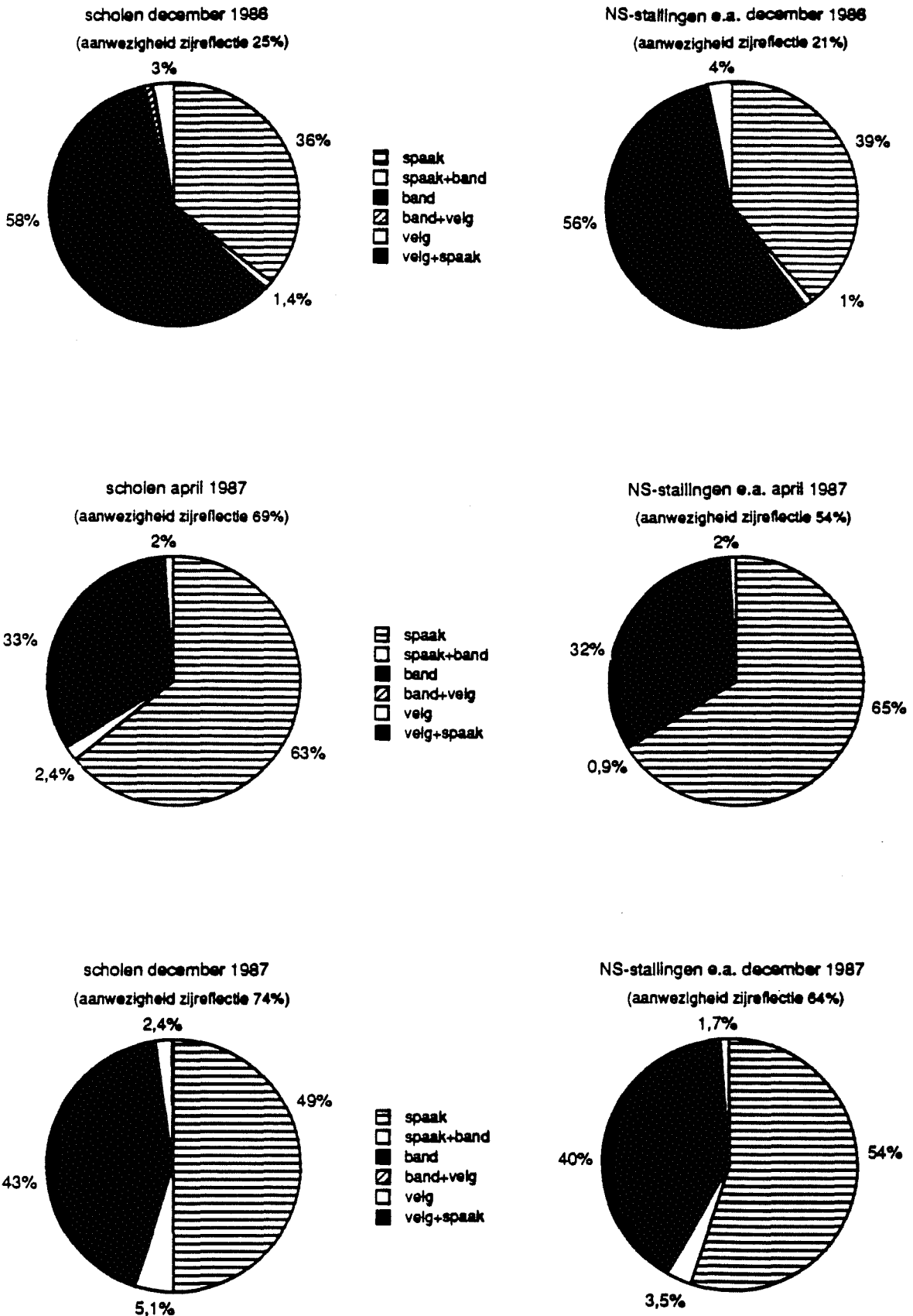
Uit alle beschikbare gegevens blijkt dat de aanwezigheid van zijreflectie bij de fietsen van middelbare scholieren het hoogst is. In april 1987 was bij 69% van de fietsen van deze groep zijreflectie op beide wielen aanwezig, in december 1987 bleek dit te zijn toegenomen tot 74%.

De aanwezigheid van zijreflectie bij fietsen in NS-stallingen en de rijdende fietsers ontloopt elkaar nauwelijks. In april 1987 lag het aanwezigheidspercentage rond de 55% en in december 1987 rond de 66%.

Werd de toename in de aanwezigheid van zijreflectie tussen december 1986



Afbeelding 18. Ontwikkeling percentage aanwezigheid zijreflectie bij fietsen naar type meetpunt, december 1986 t/m december 1987.



Afbeelding 19. Verdeling typen zijreflectie bij middelbare school- en NS-stallingen in december 1986, april 1987 en december 1987.

en april 1987 voor een groter deel door de spaakreflectie dan door de bandreflectie bepaald, tussen april 1987 en december blijkt vooral het aandeel van de bandreflectie duidelijk te zijn toegenomen. In april 1987 bestond ongeveer één derde van de aanwezige zijreflectie uit bandreflectie. In december 1987 was dit ongeveer 45%.

In december 1987 bleek dat het aanwezigheidspercentage van zijreflectie bij fietsen het hoogst was bij de leeftijdsklasse 12 t/m 15 jaar, bij ouderen van 45 t/m 54 jaar en 55 jaar en ouder (resp. ca. 89%, ca. 89% en ca. 100%). Het aanwezigheidspercentage was het laagst bij de leeftijdsklasse 20 t/m 35 jaar (ca. 71%).

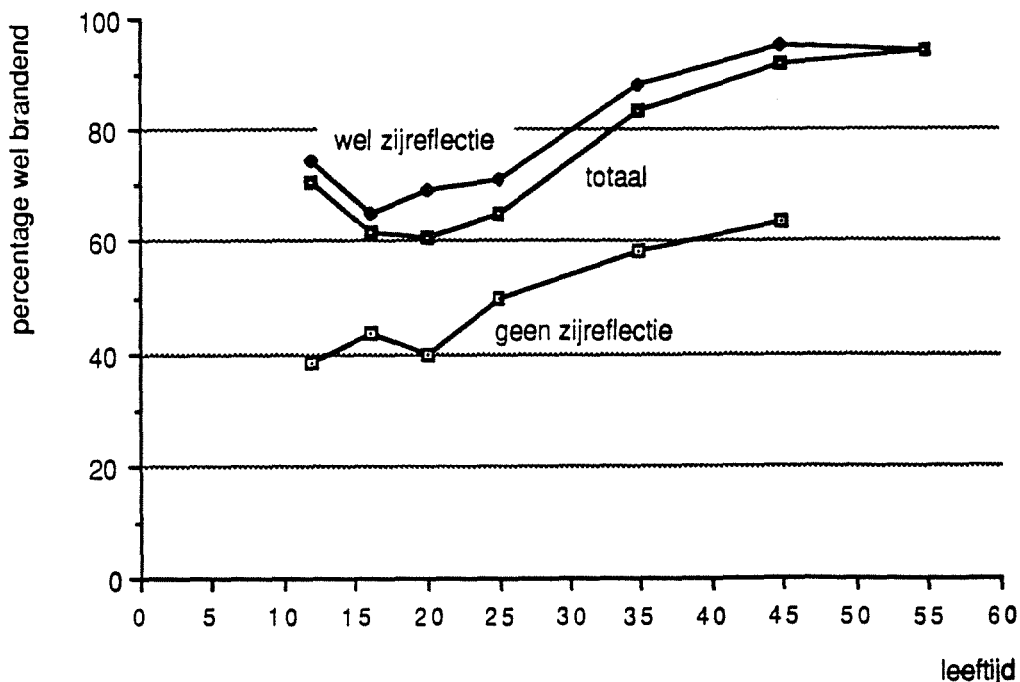
Hoewel in december 1987 bij ongeveer 84% van de fietsen enige vorm van zijreflectie aanwezig was voldeed tenminste 17% niet aan de wettelijke eisen (ludiek, defect en/of één wiel).

Fietsverlichting

In december 1987 voerde ongeveer 64% van de fietsers verlichting (tenminste brandende koplamp) (Afbeelding 20).

Bij fietsen met zijreflectie blijkt duidelijk vaker verlichting te worden gevoerd (ca. 71%) dan bij fietsen zonder zijreflectie (ca. 40%).

Vooraf bij de leeftijdsgroep tussen 16 en 34 jaar brandde de fietsverlichting duidelijk minder dan bij andere leeftijdsklassen.



Afbeelding 20. Relatie tussen leeftijd fietsers, gebruik fietsverlichting en aanwezigheid zijreflectie: alle meetpunten, avonduren december 1987.

6. DE VERKEERSVEILIGHEID IN 1988 (Voorlopige cijfers)

6.1. Totaal

Gedurende de periode 1983 t/m 1987 daalde het aantal verkeersdoden met gemiddeld 4% per jaar. Op basis van deze daling is berekend dat in 1988 het aantal 1376 zou bedragen. Deze raming wijkt slechts 1% af van het meest recente door het CBS vermelde voorlopige aantal verkeersdoden voor 1988 van 1355. Dit aantal past daarmee binnen de ontwikkeling van de afgelopen vijf jaar.

Het aantal verkeersdoden is sinds 1953, toen het 1390 bedroeg, niet zo laag geweest. In 1953 echter was er slechts een fractie van de hoeveelheid verkeer van 1988.

Het geraamde aantal verkeersgewonden dat in een ziekenhuis opgenomen moest worden (13.630 t.o.v. 13.959 gedurende 1987) past ook binnen de gemiddelde daling voor de periode 1983 t/m 1987 van 4,6% per jaar. De SWOV-raming op basis van de voorperiode van vijf jaar bedroeg 13.076. De geleidelijke terugloop van de registratiegraad van deze gewonden (van meer dan 80% eind van de jaren zeventig tot iets minder dan 70% in 1987) betekent echter dat de werkelijke daling iets minder is.

De Verkeersindex van 1988 laat zien dat het motorvoertuigverkeer op belangrijke wegen buiten de bebouwde kom met ca. 6% is toegenomen ten opzichte van 1987 (van 122 naar 129; 1980 = 100). Dit is een voortzetting van de sterke toename van de afgelopen jaren. Het is echter meer dan de gemiddelde stijging van 4% per jaar tussen 1983 en 1987. Dat dit belangrijke deel van het totale verkeer aanzienlijk gestegen is wil zeggen dat het waarschijnlijk is dat ook de totale omvang van het verkeer is gestegen. Het feit dat de hoeveelheid verkeer waarschijnlijk is gestegen terwijl het aantal verkeersdoden is gedaald, wil zeggen dat het risico (per afgelegde kilometer) om in het verkeer om het leven te komen afnam. Deze risicoafname is een voortzetting van een ontwikkeling die sinds de jaren vijftig aan de gang is.

Jaarcijfers uit het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag en het CBS Personen-autopanel (die meer relevant zijn dan de Verkeersindex) waren op het moment van schrijven niet beschikbaar.

Er waren ook nog geen jaargegevens over verkeersdoden in andere landen beschikbaar.

6.2. Verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname

De aantallen doden liggen niet voor alle wijzen van verkeersdeelname lager dan in 1987, dit geldt vooral voor de voetgangers. Voetgangers, auto-inzittenden en motorfietsers passen niet binnen hun ontwikkelingen voor de periode 1983 t/m 1987. Bij de voetgangers en motorrijders zijn meer doden dan verwacht. De sterke daling van ruim 10% per jaar bij de voetgangers is kleiner geworden.

Het aantal auto-inzittenden was daarentegen minder dan verwacht.

De aantallen slachtoffers onder langzaam verkeer (ondanks de toename bij de voetgangers) en bij snelverkeer waren geringer dan in 1987 en passen binnen hun ontwikkelingen.

6.3. Verkeersdoden naar leeftijd

De aantallen verkeersdoden dalen bij alle leeftijdsgroepen en passen in 1988 eveneens binnen hun ontwikkelingen van de afgelopen vijf jaar.

6.4. Seizoen

De toegenomen Verkeersindex en significant hogere totale aantallen verkeersdoden en opgenomen gewonden in het eerste kwartaal waren van vermoedelijk slechts incidentele betekenis.

De sterke toename in het vierde kwartaal onder de 0-14 jarigen is vermoedelijk eveneens van voorbijgaand aard. Het jaartotaal bleef onder dat van 1987.

6.5. Conclusies

Het totale aantal verkeersdoden en het totale aantal opgenomen gewonden in 1988 passen binnen de ontwikkeling van de afgelopen vijf jaar.

Wat de verkeersdoden betreft geldt dit voor bijna alle groepen. De enige uitzonderingen waren de voetgangers en motorrijders met meer doden dan verwacht mocht worden en de auto-inzittenden met minder dan verwacht.

Op dit moment echter is er nog geen sprake van een structurele toename onder voetgangersdoden; wel dat de daling daarin veel kleiner is geworden. Er is inmiddels in de vijfjaarperiode 1984 t/m 1988 minder verschil tussen de ontwikkelingen (gemiddelde dalingen per jaar) van de diverse groepen.

Zo is er weinig verschil meer in de dalingen tussen langzaam en snelverkeer; en de sterke dalingen bij voetgangers en 0-14-jarigen zijn veel kleiner geworden.

Gezien de sterke toename van het verkeer blijft het verkeersrisico (per kilometer) dalen.

7. SAMENVATTING

In het jaar 1987 is de bevolking toegenomen, eveneens het aantal voertuigen, de lengte van het wegennet en het aantal afgelegde kilometers. Het aantal verkeersdoden en het aantal in een ziekenhuis opgenomen gewonden nam daarentegen af. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden per eenheid van expositie (of daarvoor nu genomen wordt: inwoners, wegen, voertuigen of afgelegde kilometers) nam derhalve nog meer af. Volgens deze definities van verkeersveiligheid is het dus in 1987 veiliger geworden. Deze verbetering van de relatieve veiligheid was niet incidenteel, maar past in een langetermijnontwikkeling die sinds de oorlog aan de gang is; niet alleen in Nederland, maar in bijna alle geïndustrialiseerde landen.

De nog incomplete gegevens van 1988 (t/m augustus) laten zien dat deze daling zich nog steeds voortzet.

Het verkeer is nog steeds de belangrijkste doodsoorzaak van Nederlanders tussen 5 en 24 jaar. In de leeftijdsgroep van 15 t/m 19 jaar stierf bijna 40% van alle overledenen ten gevolge van een verkeersongeval.

De na-oorlogse geboortengolf zal over ca. 20 jaar ertoe leiden dat het aandeel ouderen in de bevolking sterk stijgt. De geboortendaling van de jaren '70 betekent in de jaren '90 minder oudere jeugd en dus minder beginnende automobilisten.

In vergelijking met andere geïndustrialiseerde landen van West-Europa neemt Nederland een gunstige positie in wat het aantal verkeersdoden per inwoner betreft. Van 15 landen neemt Nederland de vierde plaats in achter (in volgorde): Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen. Samen met Duitsland, Finland en Zweden kent Nederland de grootste daling in de verkeersmortaliteit sinds 1965; namelijk een halvering.

De bromfietzers zijn de enige verkeersdeelnemers waarbij sprake is van een toenemend aantal verkeersdoden per reizigerskilometer! Voor het eerst hebben bromfietzers het hoogste risico (aantal doden per miljard afgelegde reizigerskilometers), nl. 74. Daarvoor waren dit altijd de motorrijders die in 1987 op de tweede plaats stonden, met 56. Op de derde plaats stonden voetgangers (33), gevolgd door fietsers (11). Verreweg het laagste

risico, zoals altijd, hadden de inzittenden van auto's (6). Alleen bij de bromfietzers daalt de risico niet, sinds 1983 stijgt het zelfs.

Betrekkelijk weinig groepen slachtoffers zijn in de zgn. Trendtabellen gettendeerd. De aantallen van vele groepen met een dalende ontwikkeling gedurende de voorperiode (1982 t/m 1986) zijn in 1987 of gestegen, of lagen hoger dan de verwachte waarde of lagen niet significant lager. Hetzelfde geldt voor een aantal van de weinige groepen met een stijgende ontwikkeling. Met andere woorden, er is wat die groepen betreft, (nog) geen sprake van een ontwikkeling waarvoor speciale aandacht nodig is.

De enige ontdekte patronen zijn: het in tegenstelling tot andere groepen niet of nauwelijks dalen van de cijfers betreffende de provincie Drenthe, van wegen met een snelheidslimiet van 100 km/u; verder is sprake van structurele dalingen bij slachtoffers van enkelvoudige ongevallen en bij voetgangers.

Geen enkele groep van enige omvang stijgt structureel in aantal.

De verpleegduur van verkeersslachtoffers die in een ziekenhuis opgenomen zijn is ca. 15 dagen. Voor patiënten van 65 jaar en ouder is deze echter twee keer zo lang (ruim 24 dagen) als voor personen jonger dan 35 jaar. Letsel aan het hoofd komt het vaakst voor als belangrijkste letsel, gevolgd door beenletsel. Inzittenden van auto's, vrachtwagens en bussen en fietsers hebben het meest een hoofdletsel, motorfietsers, bromfietzers en voetgangers het meest beenletsel.

In 1987 zijn de percentages automobilisten die alcohol gedronken hadden, meer alcohol gedronken hadden dan toegestaan (0,5 promille BAG) of een BAG hadden van meer dan 1,0 promille, alle gedaald. Ook het percentage alcoholongevallen is gedaald.

Het gebruik van de autogordel is in 1987 weer toegenomen en lag op ruim 75% op autosnelwegen, ruim 60% op niet-autosnelwegen en wegen voor gemengd verkeer en ca. 45% op wegen met lokaal verkeer. Niettemin zijn er kennelijk velen die de gordel nog steeds niet dragen.

Hoewel nagenoeg alle bromfietzers een helm dragen, draagt nog steeds meer dan 10% hun helm los, waardoor veel van de effectiviteit verloren gaat. Bovendien dragen velen een niet-goedgekeurde of beschadigde helm.

Eind 1987 was minstens een kwart van de fietsen nog steeds niet uitgerust met reflecterende banden of spaakreflectoren, zoals dat sinds 1 januari 1987 verplicht is. Voorts voeren bij duisternis vele fietsers (ca. 35%) geen verlichting, vooral de 16 t/m 34-jarigen.

1987 is derhalve een jaar geweest met een aantal positieve ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Voorts is er momenteel vooruitzicht op een verdere daling van zowel een absolute als een relatieve daling van het aantal verkeersdoden in 1988.

Tot slot wordt nog voor een uitgebreidere beschouwing van het verloop van de zgn. speerpunten van het lopende Meerjarenplan Verkeersveiligheid verwezen naar het recente SWOV-rapport "De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991" (R-88-28).

LITERATUUR

- Arnoldus, J.G.A. & Scholtens, H.P. (1988). Aanwezigheid en gebruik van autogordels 1987. R-88-8. SWOV, 1988.
- Blokpoel, A. (1988). De verkeersonveiligheid in 1986. R-88-23. SWOV, 1988.
- Blokpoel, A. (1988). Zijreflectie bij fietsen in 1986 en 1987. R-88-14. SWOV, 1988.
- CBS. Bevolkingsprognoses voor Nederland 1987.
- CBS. Maandstatistiek van de bevolking.
- CBS: Mobiliteit van de Nederlandse bevolking 1987.
- CBS. Overledenen naar doodsoorzaak, leeftijd en geslacht in het jaar 1986.
- CBS. Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg: SWOV-copie van VOR-tape.
- CBS. Statistiek van de wegen 1988.
- CBS. Nota Verkeers- en vervoersprestaties 1987.
- Huijbers, J.J.W. & Verhoef, P.J.G. (1987). Helmen van bromfietzers: veilig en onveilig gebruik. R-87-6. SWOV, 1987.
- IRF. World Road Statistics 1983-1987. International Road Federation.
- Mathijssen, M.P.M. (1988). Rij- en drinkgewoonten 1987. R-88-16. SWOV, 1988.
- Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg. Landelijke Medische Registratie 1987.

- Wegman, ir. F.C.M. De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-88-28. SWOV, 1988.

TABELLEN 1 T/M 15

Tabel 1. Aantallen in 1986 overleden Nederlanders naar doodsoorzaak in procenten van het totale aantal overledenen per leeftijdklasse (Bron: CBS).

Tabel 2. Verdeling Nederlandse bevolking naar leeftijdklasse in de jaren 1950 t/m 2000 (aantallen x 1000) (Bron: CBS).

Tabel 3. Ontwikkeling aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdklassen per vijf jaar over de jaren 1950 t/m 1980 en per jaar over de jaren 1982 t/m 1987 (Bron: SWOV/CBS+VOR).

Tabel 4. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden en de ontwikkelingen in de mortaliteit en bevolking.

Tabel 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in verschillende landen (Bron: IRF).

Tabel 6. Ramingen motorvoertuigen- en tweewielerpark (aantallen x 1000); Stand per 1 augustus (Bron: CBS).

Tabel 7. Lengte van het wegennet; Stand per 1 januari (Bron: CBS).

Tabel 8A. Indexcijfers van de intensiteiten op belangrijke wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

Tabel 8B. Weglengte, verkeersprestatie en verkeersintensiteit naar wegcategorie (buiten de bebouwde kom) (Bron: CBS).

Tabel 9A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 9B. Percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 10A. Aantallen verkeersdoden in Nederland per leeftijdklasse in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 10B. Percentages verkeersdoden in Nederland per leeftijdklasse in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS, VOR).

Tabel 11. Aantallen verkeersdoden, reizigerskilometers en risicocijfers naar wijze van verkeersdeelname in 1978 t/m 1987 (reizigerskm x 10⁹; incl. schatting 0-12 jarigen en vakantieverkeer) (Bron: SWOV/CBS).

Tabel 12. Aantallen geregistreerde verkeersslachtoffers in 1987 bij de LMR en de VOR naar wijze van verkeersdeelname.

Tabel 13. Gemiddelde verpleegduur naar wijze van verkeersdeelname van de door de SIG geregistreerde verkeersslachtoffers in 1987.

Tabel 14. Aard van de hoofddiagnose naar wijze van verkeersdeelname bij de door de SIG geregistreerde verkeersslachtoffers in 1987.

Tabel 15. Het gebruik van de kinband van helmen bij bromfietzers in het Gewest Den Haag, mei 1988 tussen 07.00 en 18.00 uur.

Leeftijd	Verkeer	Overig ongev.	Zelf- moord	Kanker	Hart & vaat	Overig	Totaal %	aantal
0 t/m 4 jaar	0,7	4,8	0,0	1,9	0,7	91,8	100,0	1749
5 t/m 9 jaar	14,9	16,1	0,0	22,6	1,8	44,6	100,0	168
10 t/m 14 jaar	26,5	11,3	2,0	15,7	3,9	40,7	100,0	204
15 t/m 19 jaar	38,7	7,9	6,9	11,4	2,9	32,2	100,0	481
20 t/m 24 jaar	31,8	8,1	16,3	11,5	3,8	28,5	100,0	705
25 t/m 29 jaar	18,9	9,7	20,0	15,0	6,3	30,1	100,0	734
30 t/m 34 jaar	10,2	7,8	17,4	23,1	9,9	31,6	100,0	832
35 t/m 39 jaar	7,0	3,6	12,9	29,8	14,7	32,0	100,0	1290
40 t/m 44 jaar	4,6	3,2	7,3	36,7	22,4	25,8	100,0	1635
45 t/m 49 jaar	3,0	2,8	6,1	40,0	22,9	25,2	100,0	2368
50 t/m 54 jaar	1,8	1,4	3,1	43,3	27,4	22,9	100,0	3697
55 t/m 59 jaar	1,1	1,1	2,1	42,1	29,7	23,8	100,0	5854
60 t/m 64 jaar	0,8	0,8	1,4	40,7	30,7	25,6	100,0	8778
65 t/m 69 jaar	0,6	0,7	0,9	37,8	31,9	28,2	100,0	11970
70 t/m 74 jaar	0,6	0,8	0,5	33,3	32,3	32,5	100,0	16103
75 t/m 79 jaar	0,4	1,2	0,4	26,7	32,7	38,6	100,0	19981
80 t/m 84 jaar	0,3	1,8	0,2	21,6	32,2	44,0	100,0	20995
85 en ouder	0,1	2,9	0,2	14,8	31,1	50,8	100,0	27763
Totaal	1,2	1,9	1,3	27,1	30,1	38,4	100,0	125307

Bron: CBS-gezondheidsstatistieken

N.B. De definitie voor verkeersdoden in de CBS-gezondheidsstatistieken wijkt af van die in de verkeersongevallenstatistiek.

In de gezondheidsstatistieken zijn alleen de overleden Nederlanders opgenomen, ongeacht het land waarin het ongeval plaatsvond.

In de verkeersongevallenstatistiek zijn alle verkeersdoden opgenomen als gevolg van een verkeersongeval in Nederland ongeacht de nationaliteit van het slachtoffer.

Tabel 1. Aantallen in 1986 overleden Nederlanders naar doodsoorzaak in procenten van het totale aantal overledenen per leeftijdklasse (Bron: CBS).

Leeftijd	1950	1960	1970	1980	1987	1990	2000
0 t/m 4 jaar	1224	1159	1186	888	896	937	994
5 t/m 9 jaar	942	1106	1218	1023	890	885	1005
10 t/m 14 jaar	833	1199	1162	1224	932	900	950
15 t/m 19 jaar	807	923	1113	1262	1204	1103	904
20 t/m 24 jaar	804	813	1204	1211	1270	1262	935
25 t/m 29 jaar	793	766	927	1156	1259	1292	1150
30 t/m 34 jaar	704	760	825	1225	1177	1214	1291
35 t/m 39 jaar	685	761	774	933	1156	1148	1303
40 t/m 44 jaar	653	682	759	825	1095	1176	1212
45 t/m 49 jaar	601	663	751	764	844	901	1134
50 t/m 54 jaar	525	628	662	737	752	779	1146
55 t/m 59 jaar	455	568	627	714	726	728	858
60 t/m 64 jaar	380	479	571	605	672	670	722
65 t/m 69 jaar	309	393	485	542	590	629	641
70 t/m 74 jaar	234	296	370	448	476	467	544
75 t/m 79 jaar	147	199	257	329	369	380	445
80 t/m 84 jaar	72	109	147	196	240	250	264
85 en ouder	32	52	81	128	166	177	218
Totaal	10200	11556	13119	14210	14715	14898	15716

Bron: CBS-bevolkingsstatistieken

Tabel 2. Verdeling Nederlandse bevolking naar leeftijdklasse in de jaren 1950 t/m 2000 (aantallen x 1000) (Bron: CBS).

GEREGISTREERDE AANTALLEN:

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987
0 t/m 4 j.	8.7	7.3	10.8	10.1	11.8	7.1	2.8	4.0	3.5	3.0	2.1	1.8	2.1
5 t/m 9 j.	10.9	11.3	13.4	14.2	14.7	10.1	8.7	5.7	7.0	3.9	3.5	3.3	3.8
10 t/m 14 j.	7.8	8.3	5.8	7.5	12.1	7.9	7.3	7.2	7.7	6.6	5.0	5.7	7.1
15 t/m 19 j.	8.1	8.7	12.1	21.6	36.7	28.3	25.3	20.0	21.0	17.3	16.0	14.7	16.5
20 t/m 24 j.	8.0	13.9	22.6	28.7	33.5	21.4	23.7	19.2	18.8	19.2	16.3	18.1	18.1
25 t/m 29 j.	8.3	10.9	16.6	20.3	21.4	14.5	11.8	8.9	9.2	10.3	8.6	12.2	7.3
30 t/m 34 j.	6.4	10.2	1.5	16.7	21.6	12.0	9.7	7.3	6.8	8.4	8.2	8.3	5.5
35 t/m 39 j.	5.4	9.6	9.5	13.2	17.4	12.5	9.3	9.2	7.6	7.2	6.2	7.6	6.4
40 t/m 44 j.	8.7	12.4	14.1	14.5	17.7	12.4	9.9	9.1	9.9	8.4	6.8	7.2	8.4
45 t/m 49 j.	11.0	15.3	14.5	18.2	18.1	12.4	7.3	7.8	9.3	8.2	8.2	9.0	9.2
50 t/m 54 j.	10.1	17.5	20.7	21.6	18.7	14.8	10.9	10.8	9.5	8.5	8.8	8.4	7.6
55 t/m 59 j.	9.7	19.2	21.6	23.4	27.6	15.9	11.5	10.6	11.6	9.8	8.8	9.9	10.0
60 t/m 64 j.	16.9	26.7	29.4	29.9	32.4	22.2	14.0	13.0	12.9	10.6	9.5	9.8	9.4
65 t/m 69 j.	16.5	27.5	30.8	32.7	40.2	31.2	18.3	17.8	15.8	18.9	12.6	11.0	13.7
70 t/m 74 j.	29.9	33.5	36.8	42.1	48.7	28.6	27.7	20.3	26.5	20.4	18.2	20.3	19.7
75 en ouder	25.8	48.7	53.3	55.2	56.3	44.5	36.5	27.7	27.8	24.3	24.1	23.7	21.8
Totaal	10.0	14.2	16.7	20.0	24.2	16.9	14.1	11.9	12.2	11.2	9.9	10.5	10.1

Tabel 3. Ontwikkeling aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdsklassen per vijf jaar over de jaren 1950 t/m 1980 en per jaar over de jaren 1982 t/m 1987 (Bron: SWOV/CBS+VOR).

leeftijd	1970		1987		verschil		aantal verkeersdoden tussen 1970 en 1987							
	bevolk.	doden	mort.	bevolk.	doden	mort.	totaal		uitsl.		uitsl.		aandeel	
							aantal	pct.	bevolk.	pct.	mort.	bev/mort	bevolk.	mort.
0 t/m 4	1186	140	11.8	896	19	2.1	-121	-86	-34	-115	28	-20	-101	
5 t/m 9	1218	179	14.7	890	34	3.8	-145	-81	-48	-132	36	-30	-115	
10 t/m 14	1162	140	12.0	932	66	7.1	-74	-53	-28	-58	11	-22	-52	
15 t/m 19	1113	408	36.7	1204	198	16.4	-210	-51	33	-225	-18	24	-234	
20 t/m 24	1204	403	33.5	1270	230	18.1	-173	-43	22	-185	-10	17	-190	
25 t/m 29	927	198	21.4	1259	92	7.3	-106	-54	71	-130	-47	48	-154	
30 t/m 34	825	178	21.6	1177	65	5.5	-113	-63	76	-132	-57	48	-161	
35 t/m 39	774	135	17.4	1156	74	6.4	-61	-45	67	-85	-42	46	-107	
40 t/m 44	759	134	17.7	1095	92	8.4	-42	-31	59	-70	-31	44	-86	
45 t/m 49	751	136	18.1	844	78	9.2	-58	-43	17	-67	-8	13	-71	
50 t/m 54	662	124	18.7	752	57	7.6	-67	-54	17	-74	-10	12	-79	
55 t/m 59	627	173	27.6	726	73	10.1	-100	-58	27	-110	-17	19	-119	
60 t/m 64	571	185	32.4	672	63	9.4	-122	-66	33	-131	-23	21	-143	
65 t/m 69	485	195	40.2	590	81	13.7	-114	-58	42	-128	-28	28	-142	
70 t/m 74	370	180	48.6	476	94	19.7	-86	-48	52	-107	-31	36	-122	
1ft 75+	485	273	56.3	775	169	21.8	-104	-38	163	-167	-100	113	-217	
totaal	13119	3181	24.2	14714	1485	10.1	-1696	-53	387	-1857	-226	274	-1970	

Toelichting:

De vermindering van de aantallen doden zijn enerzijds het gevolg van de veranderingen van de bevolking, anderzijds van de ontwikkelingen in de mortaliteit. De vraag kan nu worden gesteld in welke mate de beide componenten hebben bijgedragen aan de daling van de aantallen doden. Voor die toedeling maken we gebruik van de volgende redenering, waarbij de totale aantallen (laatste regel tabel) als voorbeeld dienen.

Veronderstel dat in 1987 t.o.v. 1970 alleen de bevolking was toegenomen en de mortaliteit constant was gebleven. De toename van de bevolking bedroeg 12,1%, hetgeen een toename van 387 doden zou betekenen ($0,121 \times 3181$). De andere mogelijkheid zou zijn dat uitsluitend de mortaliteit was gedaald; die daling bedroeg in 1987 58,3% t.o.v. 1970. In dat geval was het aantal doden met 1857 afgenomen ($0,583 \times 3181$).

Zouden beide effecten bij elkaar worden opgeteld dan is het netto resultaat een vermindering met 1470 doden ($+387 - 1857$). De feitelijke daling van het aantal doden bedroeg 1696, dat is 226 meer dan de som van de afzonderlijke effecten.

Men kan dus stellen dat er een extra daling van 226 doden is opgetreden omdat zowel de bevolking als de mortaliteit zijn gewijzigd. Die extra daling is dus in gelijke mate het gevolg van de verandering van de bevolking als van de mortaliteit. Als reële benadering kan gesteld worden dat de helft van de extra daling aan de verandering van de bevolking en de andere helft aan de wijziging van de mortaliteit kan worden toegeschreven. Dat leidt dan tot de volgende uitkomsten:

- verandering aantal doden t.g.v. bevolking $+387 - 226/2 = + 274$
- verandering aantal doden t.g.v. mortaliteit $-1857 - 226/2 = -1970$.

In dit geval was er sprake van een extra daling als gevolg van het gemeenschappelijke effect; soms kan het een toename zijn zoals bij de leeftijdsklassen t/m 14 jaar, omdat in dat geval zowel de mortaliteit als de bevolking was gedaald. Maar ongeacht het teken van het gezamenlijk effect is het altijd verantwoord dit in gelijke mate aan beide componenten toe te delen.

Tabel 4. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden en de ontwikkelingen in de mortaliteit en bevolking.

	1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987
BELGIE	25.3	30.4	24.0	24.3	20.9	21.2	19.2	18.3	19.8	19.2
DENEMARKE	21.2	24.4	16.3	13.5	12.9	13.1	13.1	15.1	14.1	13.3
W-DUITSLAND	26.7	31.6	24.1	21.2	18.8	19.1	16.7	13.8	14.6	13.0
UNITED KINGD.	15.0	13.9	11.7	10.9	10.8	9.9	10.2	9.5	9.8	9.3
IERLAND	.	18.7	18.7	16.6	15.4	15.9	13.3	11.6	11.0	13.0
NEDERLAND	20.0	24.2	16.9	14.1	11.9	12.2	11.2	9.9	10.5	10.1
NOORWEGEN	11.3	14.4	13.4	8.8	9.7	9.9	9.9	9.7	10.8	9.6
FINLAND	22.7	22.5	19.3	11.5	11.8	12.4	11.1	11.0	12.0	11.8
LUXEMBURG	24.9	38.5	35.2	26.8	20.5	23.2	19.1	21.6	21.5	18.5
ZWITSERLAND	21.9	27.0	19.4	19.7	18.7	18.0	16.9	14.0	15.9	14.6
OOSTENRIJK	.	33.9	32.8	25.9	24.9	26.0	24.0	19.5	19.1	18.8
FRANKRIJK	27.2	31.9	27.1	25.4	24.9	23.8	23.2	20.6	21.5	19.3
ITALIE	18.3	20.2	18.1	16.0	14.5	14.4	13.5	13.2	12.8	12.4
SPANJE	0.0	16.2	16.4	17.7	15.4	15.9	16.3	16.4	18.2	19.6
ZWEDEN	16.9	16.2	14.3	10.2	9.1	9.3	9.6	9.7	10.1	8.0
JAPAN	16.5	21.1	12.5	9.8	9.9	10.4	10.0	10.0	10.0	10.0

Tabel 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in verschillende landen (Bron: IRF).

GERAAAMDE AANTALLEN:

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987
PERSONENAUTO	139	268	522	1273	2465	3399	4515	4630	4728	4818	4901	4950	5118
VRACHT/BESTEL	76	105	149	224	293	319	332	343	345	364	390	426	468
SPEC. VOERT.	3	4	6	8	10	13	31	33	33	30	27	27	27
AUTOBUSSEN	6	7	9	9	9	10	11	11	12	12	12	11	12
MOTOR/SCOOT.	95	146	170	140	72	68	103	122	125	127	128	127	131
BROMFIETSEN	55	503	1150	1500	1900	1650	800	675	634	657	534	564	516
FIETSEN	5900	4900	5700	6500	7000	8600	10580	11115	11443	11573	11179	11517	11441
TOTAAL	6274	5933	7706	9654	11749	14059	16372	16929	17320	17581	17171	17622	17713

PERCENTAGES VERTIKAAL

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987
PERSONENAUTO	2.2%	4.5%	6.8%	13.2%	21.0%	24.2%	27.6%	27.3%	27.3%	27.4%	28.5%	28.1%	28.9%
VRACHT/BESTEL	1.2%	1.8%	1.9%	2.3%	2.5%	2.3%	2.0%	2.0%	2.0%	2.1%	2.3%	2.4%	2.6%
SPEC. VOERT.	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
AUTOBUSSEN	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
MOTOR/SCOOT.	1.5%	2.5%	2.2%	1.5%	0.6%	0.5%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
BROMFIETSEN	0.9%	8.5%	14.9%	15.5%	16.2%	11.7%	4.9%	4.0%	3.7%	3.7%	3.1%	3.2%	2.9%
FIETSEN	94.0%	82.6%	74.0%	67.3%	59.6%	61.2%	64.6%	65.7%	66.1%	65.8%	65.1%	65.4%	64.6%
TOTAAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Tabel 6. Ramingen motorvoertuigen- en tweewielerpark (aantallen x 1000);
Stand per 1 augustus (Bron: CBS).

	1966	1968	1970	1973	1975	1978	1980	1983	1985	1988
	km									
Verharde wegen	71.400	74.000	77.000	82.900	86.400	90.600	92.500	95.100	97.200	100.900
waarvan:										
- binnen de bebouwde kom	25.300	27.300	29.200	32.800	34.800	38.000	39.300	41.300	43.100	45.800
- buiten de bebouwde kom	46.100	46.700	47.800	50.100	51.500	52.600	53.200	53.800	54.100	55.100
Onverharde wegen (buiten de bebouwde kom)	24.300	22.300	20.500	18.900	18.100	16.700	15.800	15.000	14.500	14.200
Fietspaden	-	-	-	-	-	8.660	10.210	11.520	13.420	14.890
Fietsstroken	-	-	-	-	-	620	630	820	1.060	1.170

Tabel 7. Lengte van het wegennet; Stand per 1 januari (Bron: CBS).

	Totaal	Belangrijke wegen							Overige wegen		
		totaal	rijkswegen			provinciale wegen			totaal	quartaire wegen	plattelands- wegen
			totaal	autosnel- wegen	andere belangrijke rijkswegen	totaal	secundaire wegen	tertiaire wegen			
Weglengte											
	km										
1970	47 560	10 270	2 970	940	2 030	7 300	3 130	4 170	37 290	12 680	24 610
1973	50 070	10 770	3 420	1 240	2 180	7 350	3 190	4 160	39 310	13 730	25 570
1975	51 540	10 870	3 600	1 420	2 180	7 270	3 110	4 160	40 680	14 210	26 470
1978	52 580	11 370	4 130	1 660	2 460	7 250	3 120	4 130	41 210	15 120	26 090
1980	53 380	11 350	4 240	1 770	2 470	7 110	3 110	4 000	42 030	15 340	26 690
1983	53 950	11 410	4 280	1 860	2 410	7 130	3 110	4 020	42 540	15 290	27 250
1985	54 420	11 430	4 290	1 920	2 370	7 150	3 120	4 030	42 990	15 190	27 790
1986	54 760	11 400	4 040	1 980	2 060	7 360	3 260	4 100	43 360	15 120	28 240
1987	55 100	11 350				7 300	3 260	4 040	43 750	15 060	28 700
Verkeersprestatie											
	mln voertuig-km										
1970	26 490	21 590	13 910	7 830	6 070	7 690	4 630	3 050	4 900	2 320	2 560
1973	32 990	26 510	17 180	10 820	6 360	9 330	5 820	3 510	6 490	3 080	3 410
1975	36 060	28 690	18 930	12 670	6 260	9 760	6 020	3 740	7 370	3 500	3 870
1978	45 960	36 370	24 900	17 750	7 150	11 470	7 150	4 320	9 590	4 560	5 030
1980	49 820	39 180	27 240	19 990	7 250	11 940	7 560	4 380	10 630	5 050	5 580
1983	50 300	40 310	28 460	21 680	6 780	11 850	7 520	4 330	9 990	4 720	5 270
1985	52 810	42 360	30 180	23 410	6 770	12 170	7 670	4 510	10 450	4 810	5 640
1986	56 650	45 400	32 460	25 760	6 700	12 950	8 210	4 730	11 250	5 120	6 130
1987	61 010	47 950				13 340	8 520	4 820	13 060	5 290	7 770
Verkeersintensiteit											
	aantal voertuigen										
1970	1 530	5 760	12 840	22 950	8 180	2 880	4 060	2 000	360	500	290
1973	1 810	6 740	13 760	23 870	8 000	3 480	5 000	2 310	450	610	370
1975	1 920	7 230	14 410	24 390	7 880	3 680	5 310	2 460	500	670	400
1978	2 390	8 760	16 540	29 220	7 960	4 340	6 280	2 870	640	830	530
1980	2 560	9 450	17 590	30 900	8 040	4 600	6 650	3 000	690	900	570
1983	2 550	9 680	18 240	31 910	7 690	4 550	6 620	2 950	640	850	530
1985	2 660	10 150	19 290	33 490	7 830	4 670	6 730	3 070	670	870	560
1986	2 830	10 910	22 000	35 680	8 890	4 820	6 910	3 160	710	930	590
1987	3 030	11 570				5 010	7 160	3 270	820	960	740

¹⁾ Tot en met 1978: wegennet per 1 januari van het desbetreffende jaar.
Vanaf 1980: wegennet per 31 december van het desbetreffende jaar.

Tabel 8A. Indexcijfers van de intensiteiten op belangrijke wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

	Totaal	Rijkswegen			Provinciale wegen		
		totaal	autosnel- wegen	andere belangrijke rijkswegen	totaal	secundaire wegen	tertiaire wegen
1980=100							
1970	61	73	74	102	63	61	67
1971	64	73	76	101	69	67	73
1972	67	75	77	100	72	71	74
1973	71	78	77	100	76	75	77
1974	73	80	78	99	76	75	78
1975	77	82	79	98	80	80	82
1976	81	87	83	98	82	83	84
1977	87	88	89	99	90	91	91
1978	93	94	95	99	94	94	96
1979	96	96	96	99	98	98	100
1980	100	100	100	100	100	100	100
1981	99	101	100	96	98	96	98
1982	100	101	102	97	99	100	97
1983	102	103	103	96	100	101	98
1984	104	105	107	96	101	102	100
1985	106	110	108	97	102	101	101
1986	114	125	116	111	105	104	106
1987	122	134	124	117	109	108	110

Tabel 8B. Weglengte, verkeersprestatie en verkeersintensiteit naar weg categorie (buiten de bebouwde kom) (Bron: CBS).

jaar	personenauto best.	auto pass.	vracht/ totaal	motor/ bestel	scoot.	brom- fiets	fiets	ov. vrtg.	voet- gang.	totaal
1950	44	71	115	35	113	37	332	33	356	1021
1951	50	50	100	50	154	74	347	33	376	1134
1952	51	62	113	33	150	78	345	32	346	1097
1953	57	86	143	55	186	128	420	31	427	1390
1954	99	98	197	58	182	150	439	57	437	1520
1955	89	108	197	47	180	238	387	33	470	1552
1956	116	128	244	38	214	229	406	30	467	1628
1957	107	126	233	71	207	306	388	31	465	1701
1958	106	125	231	46	183	299	375	31	439	1604
1959	161	119	280	48	224	323	377	17	449	1718
1960	183	153	336	65	165	390	417	23	530	1926
1961	205	183	388	63	208	440	390	37	471	1997
1962	254	266	520	55	149	412	422	39	485	2082
1963	243	231	474	79	111	417	403	17	506	2007
1964	374	292	666	87	147	449	476	30	520	2375
1965	390	342	732	96	115	491	431	36	578	2479
1966	444	352	796	86	120	470	504	38	606	2620
1967	541	409	950	92	117	560	507	35	601	2862
1968	568	502	1070	81	92	538	507	30	589	2907
1969	673	503	1176	94	76	578	532	22	597	3075
1970	747	575	1322	82	85	540	512	31	609	3181
1971	746	544	1290	59	95	601	549	17	556	3167
1972	785	565	1350	75	93	574	558	26	588	3264
1973	792	566	1358	64	90	538	509	29	504	3092
1974	608	378	986	64	103	483	460	26	424	2546
1975	602	366	968	43	101	334	456	23	396	2321
1976	655	403	1058	49	120	285	500	17	403	2432
1977	719	485	1204	59	137	275	500	24	384	2583
1978	663	370	1033	51	110	253	460	19	368	2294
1979	599	341	940	55	117	182	394	26	263	1977
1980	589	321	910	34	130	191	426	11	295	1997
1981	544	307	851	29	106	158	356	14	293	1807
1982	514	273	787	29	106	143	372	14	259	1710
1983	491	288	779	41	98	139	399	14	286	1756
1984	512	262	774	32	97	131	357	12	212	1615
1985	486	228	714	30	72	114	315	6	187	1438
1986	519	222	741	54	64	133	311	10	216	1529
1987	518	251	769	44	58	127	312	3	172	1485

Tabel 9A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

jaar	personenauto		vracht/ motor/		brom-	fiets	ov.	voet-	totaal	
	best.	pass.	bestel	scoot.	fiets		vrhg.	gang.		
Percentages horizontaal										
1950	4.3	7.0	11.3	3.4	11.1	3.6	32.5	3.2	34.9	100.0
1951	4.4	4.4	8.8	4.4	13.6	6.5	30.6	2.9	33.2	100.0
1952	4.6	5.7	10.3	3.0	13.7	7.1	31.4	2.9	31.5	100.0
1953	4.1	6.2	10.3	4.0	13.4	9.2	30.2	2.2	30.7	100.0
1954	6.5	6.4	13.0	3.8	12.0	9.9	28.9	3.8	28.8	100.0
1955	5.7	7.0	12.7	3.0	11.6	15.3	24.9	2.1	30.3	100.0
1956	7.1	7.9	15.0	2.3	13.1	14.1	24.9	1.8	28.7	100.0
1957	6.3	7.4	13.7	4.2	12.2	18.0	22.8	1.8	27.3	100.0
1958	6.6	7.8	14.4	2.9	11.4	18.6	23.4	1.9	27.4	100.0
1959	9.4	6.9	16.3	2.8	13.0	18.8	21.9	1.0	26.1	100.0
1960	9.5	7.9	17.4	3.4	8.6	20.2	21.7	1.2	27.5	100.0
1961	10.3	9.2	19.4	3.2	10.4	22.0	19.5	1.9	23.6	100.0
1962	12.2	12.8	25.0	2.6	7.2	19.8	20.3	1.9	23.3	100.0
1963	12.1	11.5	23.6	3.9	5.5	20.8	20.1	0.8	25.2	100.0
1964	15.7	12.3	28.0	3.7	6.2	18.9	20.0	1.3	21.9	100.0
1965	15.7	13.8	29.5	3.9	4.6	19.8	17.4	1.5	23.3	100.0
1966	16.9	13.4	30.4	3.3	4.6	17.9	19.2	1.5	23.1	100.0
1967	18.9	14.3	33.2	3.2	4.1	19.6	17.7	1.2	21.0	100.0
1968	19.5	17.3	36.8	2.8	3.2	18.5	17.4	1.0	20.3	100.0
1969	21.9	16.4	38.2	3.1	2.5	18.8	17.3	0.7	19.4	100.0
1970	23.5	18.1	41.6	2.6	2.7	17.0	16.1	1.0	19.1	100.0
1971	23.6	17.2	40.7	1.9	3.0	19.0	17.3	0.5	17.6	100.0
1972	24.1	17.3	41.4	2.3	2.8	17.6	17.1	0.8	18.0	100.0
1973	25.6	18.3	43.9	2.1	2.9	17.4	16.5	0.9	16.3	100.0
1974	23.9	14.8	38.7	2.5	4.0	19.0	18.1	1.0	16.7	100.0
1975	25.9	15.8	41.7	1.9	4.4	14.4	19.6	1.0	17.1	100.0
1976	26.9	16.6	43.5	2.0	4.9	11.7	20.6	0.7	16.6	100.0
1977	27.8	18.8	46.6	2.3	5.3	10.6	19.4	0.9	14.9	100.0
1978	28.9	16.1	45.0	2.2	4.8	11.0	20.1	0.8	16.0	100.0
1979	30.3	17.2	47.5	2.8	5.9	9.2	19.9	1.3	13.3	100.0
1980	29.5	16.1	45.6	1.7	6.5	9.6	21.3	0.6	14.8	100.0
1981	30.1	17.0	47.1	1.6	5.9	8.7	19.7	0.8	16.2	100.0
1982	30.1	16.0	46.0	1.7	6.2	8.4	21.8	0.8	15.1	100.0
1983	28.0	16.4	44.4	2.3	5.6	7.9	22.7	0.8	16.3	100.0
1984	31.7	16.2	47.9	2.0	6.0	8.1	22.1	0.7	13.1	100.0
1985	33.8	15.9	49.7	2.1	5.0	7.9	21.9	0.4	13.0	100.0
1986	33.9	14.5	48.5	3.5	4.2	8.7	20.3	0.7	14.1	100.0
1987	34.9	16.9	51.8	3.0	3.9	8.6	21.0	0.2	11.6	100.0

Tabel 9B. Percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

jaar	0 t/m 4 j.	5 t/m 9 j.	10 t/m 14 j.	15 t/m 19 j.	20 t/m 24 j.	25 t/m 29 j.	30 t/m 34 j.	35 t/m 39 j.	40 t/m 44 j.	45 t/m 49 j.	50 t/m 54 j.	55 t/m 59 j.	60 t/m 64 j.	65 t/m 69 j.	70 t/m 74 j.	75 en ouder	totaal
1950	106	103	65	65	64	66	45	37	57	66	53	44	63	51	70	65	1020
1951	108	93	80	57	81	66	65	57	61	67	69	62	55	76	60	77	1134
1952	87	119	74	43	73	64	65	52	47	52	77	72	82	48	57	85	1097
1953	113	117	90	71	93	71	71	60	74	86	83	78	86	96	81	120	1390
1954	91	128	79	78	101	87	96	93	71	86	98	90	89	113	100	120	1520
1955	82	130	85	73	109	84	78	68	84	98	104	99	118	97	90	153	1552
1956	99	136	93	89	118	99	83	76	99	87	108	100	97	101	90	153	1628
1957	108	113	86	98	135	97	100	93	92	96	108	99	101	116	112	147	1701
1958	99	132	85	101	135	120	63	69	76	87	85	94	111	99	98	150	1604
1959	99	155	82	121	150	98	89	88	80	87	108	114	102	88	100	157	1718
1960	125	148	70	112	184	127	80	72	96	96	130	123	141	121	109	192	1926
1961	107	127	88	145	219	130	78	89	92	134	121	120	128	127	118	174	1997
1962	119	149	84	164	192	140	102	90	92	126	117	130	132	136	124	185	2082
1963	103	166	81	164	199	140	91	83	108	96	96	127	115	114	119	205	2007
1964	123	155	104	239	234	174	128	107	114	98	113	145	147	149	134	211	2375
1965	123	164	83	259	264	166	129	101	110	123	140	142	160	142	141	232	2479
1966	120	167	106	267	304	160	131	111	121	113	117	148	158	154	175	268	2620
1967	112	191	134	355	327	189	157	120	108	137	147	143	164	169	147	262	2862
1968	140	185	114	345	364	180	153	113	131	104	137	150	156	169	192	274	2907
1969	131	188	135	378	366	212	145	129	118	134	139	161	199	186	176	278	3075
1970	140	179	140	408	403	198	178	135	134	136	124	173	185	195	180	273	3181
1971	127	180	141	441	352	205	195	118	114	144	131	190	203	160	183	283	3167
1972	130	182	145	465	381	233	149	141	118	139	150	162	183	194	174	318	3264
1973	73	165	125	472	393	237	184	113	117	127	139	126	174	184	166	297	3092
1974	65	122	128	467	309	193	125	99	107	89	94	99	137	142	141	229	2546
1975	71	122	98	334	243	177	112	104	96	93	109	102	132	162	119	247	2321
1976	61	126	117	333	315	179	123	108	98	102	103	120	126	146	151	224	2432
1977	48	131	112	429	351	159	140	119	92	111	90	121	141	128	148	263	2583
1978	51	109	120	382	318	128	136	109	82	105	98	95	91	126	139	208	2297
1979	31	74	89	343	296	131	127	96	76	72	63	82	95	99	107	196	1977
1980	25	89	89	319	287	136	119	87	82	56	80	82	85	99	124	238	1997
1981	34	68	81	277	264	143	92	103	60	63	60	79	85	104	106	188	1807
1982	35	53	86	250	239	104	85	101	78	60	81	75	83	97	93	190	1710
1983	31	63	89	260	236	109	78	87	87	73	71	82	86	85	123	196	1756
1984	26	35	72	214	244	124	96	85	76	65	64	69	72	101	96	176	1615
1985	18	31	51	197	208	105	95	75	63	67	66	63	64	70	86	179	1438
1986	16	29	55	180	230	151	93	89	73	74	63	71	66	63	97	179	1529
1987	19	34	66	198	230	92	65	74	92	78	57	73	63	81	94	169	1485

Tabel 10A. Aantallen verkeersdoden in Nederland per leeftijdklasse in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS+VOR).

percentages horizontaal

jaar	0 t/m 4 j.	5 t/m 9 j.	10 t/m 14 j.	15 t/m 19 j.	20 t/m 24 j.	25 t/m 29 j.	30 t/m 34 j.	35 t/m 39 j.	40 t/m 44 j.	45 t/m 49 j.	50 t/m 54 j.	55 t/m 59 j.	60 t/m 64 j.	65 t/m 69 j.	70 t/m 74 j.	75 en totaal ouder	
1950	10,4	10,1	6,4	6,4	6,3	6,5	4,4	3,6	5,6	6,5	5,2	4,3	6,2	5,0	6,9	6,4	100,0
1951	9,5	8,2	7,1	5,0	7,1	5,8	5,7	5,0	5,4	5,9	6,1	5,5	4,9	6,7	5,3	6,8	100,0
1952	7,9	10,8	6,7	3,9	6,7	5,8	5,9	4,7	4,3	4,7	7,0	6,6	7,5	4,4	5,2	7,7	100,0
1953	8,1	8,4	6,5	5,1	6,7	5,1	5,1	4,3	5,3	6,2	6,0	5,6	6,2	6,9	5,8	8,6	100,0
1954	6,0	8,4	5,2	5,1	6,6	5,7	6,3	6,1	4,7	5,7	6,4	5,9	5,9	7,4	6,6	7,9	100,0
1955	5,3	8,4	5,5	4,7	7,0	5,4	5,0	4,4	5,4	6,3	6,7	6,4	7,6	6,3	5,8	9,9	100,0
1956	6,1	8,4	5,7	5,5	7,2	6,1	5,1	4,7	6,1	5,3	6,6	6,1	6,0	6,2	5,5	9,4	100,0
1957	6,3	6,6	5,1	5,8	7,9	5,7	5,9	5,5	5,4	5,6	6,3	5,8	5,9	6,8	6,6	8,6	100,0
1958	6,2	8,2	5,3	6,3	8,4	7,5	3,9	4,3	4,7	5,4	5,3	5,9	6,9	6,2	6,1	9,4	100,0
1959	5,8	9,0	4,8	7,0	8,7	5,7	5,2	5,1	4,7	5,1	6,3	6,6	5,9	5,1	5,8	9,1	100,0
1960	6,5	7,7	3,6	5,8	9,6	6,6	4,2	3,7	5,0	5,0	6,7	6,4	7,3	6,3	5,7	10,0	100,0
1961	5,4	6,4	4,4	7,3	11,0	6,5	3,9	4,5	4,6	6,7	6,1	6,0	6,4	6,4	5,9	8,7	100,0
1962	5,7	7,2	4,0	7,9	9,2	6,7	4,9	4,3	4,4	6,1	5,6	6,2	6,3	6,5	6,0	8,9	100,0
1963	5,1	8,3	4,0	8,2	9,9	7,0	4,5	4,1	5,4	4,8	4,8	6,3	5,7	5,7	5,9	10,2	100,0
1964	5,2	6,5	4,4	10,1	9,9	7,3	5,4	4,5	4,8	4,1	4,8	6,1	6,2	6,3	5,6	8,9	100,0
1965	5,0	6,6	3,3	10,4	10,6	6,7	5,2	4,1	4,4	5,0	5,6	5,7	6,5	5,7	5,7	9,4	100,0
1966	4,6	6,4	4,0	10,2	11,6	6,1	5,0	4,2	4,6	4,3	4,5	5,6	6,0	5,9	6,7	10,2	100,0
1967	3,9	6,7	4,7	12,4	11,4	6,6	5,5	4,2	3,8	4,8	5,1	5,0	5,7	5,9	5,1	9,2	100,0
1968	4,8	6,4	3,9	11,9	12,5	6,2	5,3	3,9	4,5	3,6	4,7	5,2	5,4	5,8	6,6	9,4	100,0
1969	4,3	6,1	4,4	12,3	11,9	6,9	4,7	4,2	3,8	4,4	4,5	5,2	6,5	6,0	5,7	9,0	100,0
1970	4,4	5,6	4,4	12,8	12,7	6,2	5,6	4,2	4,2	4,3	3,9	5,4	5,8	6,1	5,7	8,6	100,0
1971	4,0	5,7	4,5	13,9	11,1	6,5	6,2	3,7	3,6	4,5	4,1	6,0	6,4	5,1	5,8	8,9	100,0
1972	4,0	5,6	4,4	14,2	11,7	7,1	4,6	4,3	3,6	4,3	4,6	5,0	5,6	5,9	5,3	9,7	100,0
1973	2,4	5,3	4,0	15,3	12,7	7,7	6,0	3,7	3,8	4,1	4,5	4,1	5,6	6,0	5,4	9,6	100,0
1974	2,6	4,8	5,0	18,3	12,1	7,6	4,9	3,9	4,2	3,5	3,7	3,9	5,4	5,6	5,5	9,0	100,0
1975	3,1	5,3	4,2	14,4	10,5	7,6	4,8	4,5	4,1	4,0	4,7	4,4	5,7	7,0	5,1	10,6	100,0
1976	2,5	5,2	4,8	13,7	13,0	7,4	5,1	4,4	4,0	4,2	4,2	4,9	5,2	6,0	6,2	9,2	100,0
1977	1,9	5,1	4,3	16,6	13,6	6,2	5,4	4,6	3,6	4,3	3,5	4,7	5,5	5,0	5,7	10,2	100,0
1978	2,2	4,7	5,2	16,6	13,8	5,6	5,9	4,7	3,6	4,6	4,3	4,1	4,0	5,5	6,1	9,1	100,0
1979	1,6	3,7	4,5	17,3	15,0	6,6	6,4	4,9	3,8	3,6	3,2	4,1	4,8	5,0	5,4	9,9	100,0
1980	1,3	4,5	4,5	16,0	14,4	6,8	6,0	4,4	4,1	2,8	4,0	4,1	4,3	5,0	6,2	11,9	100,0
1981	1,9	3,8	4,5	15,3	14,6	7,9	5,1	5,7	3,3	3,5	3,3	4,4	4,7	5,8	5,9	10,4	100,0
1982	2,0	3,1	5,0	14,6	14,0	6,1	5,0	5,9	4,6	3,5	4,7	4,4	4,9	5,7	5,4	11,1	100,0
1983	1,8	3,6	5,1	14,8	13,4	6,2	4,4	5,0	5,0	4,2	4,0	4,7	4,9	4,8	7,0	11,2	100,0
1984	1,6	2,2	4,5	13,3	15,1	7,7	5,9	5,3	4,7	4,0	4,0	4,3	4,5	6,3	5,9	10,9	100,0
1985	1,3	2,2	3,5	13,7	14,5	7,3	6,6	5,2	4,4	4,7	4,6	4,4	4,5	4,9	6,0	12,4	100,0
1986	1,0	1,9	3,6	11,8	15,0	9,9	6,1	5,8	4,8	4,8	4,1	4,6	4,3	4,1	6,3	11,7	100,0
1987	1,3	2,3	4,4	13,3	15,5	6,2	4,4	5,0	6,2	5,3	3,8	4,9	4,2	5,5	6,3	11,4	100,0

Tabel 10B. Percentages verkeersdoden in Nederland per leeftijdklasse in 1950 t/m 1987 (Bron: CBS, VOR).

jaar	personenauto			motor/scooter			brom- en snorfiets			fiets			voetg.		
	doden	reiz.km.	risico	doden	reiz.km.	risico	doden	reiz.km.	risico	doden	reiz.km.	risico	doden	reiz.km.	risico
1978	1030	107.7	9.6	110	1.0	111.4	253	3.5	72.3	460	8.8	52.3	368	4.9	75.1
1979	940	106.8	8.8	117	1.1	109.3	182	3.3	55.2	394	9.1	43.3	263	5.3	49.6
1980	910	108.1	8.4	130	1.1	113.4	191	2.9	65.9	426	9.9	43.0	295	5.3	55.7
1981	851	108.2	7.9	106	1.1	98.9	158	2.3	68.7	356	10.6	33.6	293	5.4	54.3
1982	787	110.9	7.1	106	1.2	85.5	143	2.1	68.1	372	11.1	33.5	259	5.4	48.0
1983	779	114.2	6.8	98	1.1	91.7	139	2.4	57.9	399	11.6	34.4	286	5.4	53.0
1984	774	119.6	6.5	97	1.0	94.9	128	2.1	61.0	360	11.7	30.8	212	5.3	40.0
1985	714	118.9	6.0	72	1.0	73.9	115	1.8	63.9	315	11.7	26.9	188	5.3	35.5
1986	741	124.2	6.0	64	1.0	61.6	134	1.9	70.5	312	11.9	26.2	216	5.1	42.4
1987	769	127.9	6.0	58	1.0	56.3	127	1.7	74.3	312	11.1	28.2	172	5.2	33.1

Tabel 11. Aantallen verkeersdoden, reizigerskilometers en risicocijfers naar wijze van verkeersdeelname in 1978 t/m 1987 (reizigerskm x 10⁹; incl. schatting 0-12 jarigen en vakantieverkeer) (Bron: SWOV/CBS).

GEREGISTREERDE AANTALLEN:

	VOET- GANGER	FIETS	BROM- FIETS	MOTOR SCOOT.	INZIT. PERS.A	BUS VRACHT	OVERIG ONBEK.	TOTAAL
VOR	1537	3093	2714	617	5590	362	46	13959
LMR	2050	6076	2984	886	5210	208	2679	20093
LMR (corr.)	(2365)	(7011)	(3443)	(1022)	(6012)	(240)	(0)	20093

PERCENTAGES HORIZONTAAL

	VOET- GANGER	FIETS	BROM- FIETS	MOTOR SCOOT.	INZIT. PERS.A	BUS VRACHT	OVERIG ONBEK.	TOTAAL
VOR	11.0%	22.2%	19.4%	4.4%	40.0%	2.6%	0.3%	100.0%
LMR	10.2%	30.2%	14.9%	4.4%	25.9%	1.0%	13.3%	100.0%
LMR (corr.)	11.8%	34.9%	17.1%	5.1%	30.0%	1.2%	0 %	100.0%

Tabel 12. Aantallen geregistreeerde verkeersslachtoffers in 1987 bij de LMR en de VOR naar wijze van verkeersdeelname.

GEREGISTREERDE AANTALLEN:

	VOET- GANGER	FIETS	BROM- FIETS	MOTOR SCOOT.	INZIT. PERS.A	BUS VRACHT	OVERIG ONBEK.	TOTAAL
0 T/M 15 J.	15.4	10.5	13.8	14.3	11.7	14.1	12.2	12.3
16 T/M 17 J.	13.5	10.7	13.8	13.1	11.7	9.8	11.3	12.9
18 T/M 24 J.	13.1	9.0	13.0	15.8	11.5	6.7	12.6	12.1
25 T/M 34 J.	18.1	9.1	11.4	14.3	12.2	7.5	13.4	12.1
35 T/M 44 J.	19.3	11.4	18.6	15.9	14.5	7.2	13.4	14.0
45 T/M 54 J.	20.5	13.3	14.4	12.1	14.6	23.9	16.0	14.8
55 T/M 64 J.	23.4	17.1	18.3	30.0	16.8	15.5	16.9	17.8
65 EN OUDER	28.3	25.6	19.2	21.5	20.7	28.2	22.7	24.5
TOTAAL	19.5	14.6	14.0	15.3	13.9	15.6	14.3	15

Tabel 13. Gemiddelde verpleegduur naar wijze van verkeersdeelname van de door de SIG geregistreeerde verkeersslachtoffers in 1987.

GEREGISTREERDE AANTALLEN:

	VOET- GANGER	FIETS	BROM- FIETS	MOTOR SCOOT.	INZIT. PERS.A	BUS VRACHT	OVERIG ONBEK.	TOTAAL
HOOFD	781	2437	817	193	2225	69	986	7508
HALS/NEK	4	10	2	0	73	1	19	109
BORST	76	219	93	47	769	14	235	1453
RUG/BEKKEN	152	425	133	50	413	26	219	1418
BUIK	65	213	149	43	267	7	143	887
ARMEN	135	812	346	159	375	19	296	2142
BENEN	817	1816	1313	361	797	64	653	5821
OVERIG/ONBEK.	86	261	162	43	402	9	202	1165
TOTAAL	2116	6193	3015	896	5321	209	2753	20503

PERCENTAGES VERTIKAAL

	VOET- GANGER	FIETS	BROM- FIETS	MOTOR SCOOT.	INZIT. PERS.A	BUS VRACHT	OVERIG ONBEK.	TOTAAL
HOOFD	36.9%	39.4%	27.1%	21.5%	41.8%	33.0%	35.8%	36.6%
HALS/NEK	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%	1.4%	0.5%	0.7%	0.5%
BORST	3.6%	3.5%	3.1%	5.2%	14.5%	6.7%	8.5%	7.1%
RUG/BEKKEN	7.2%	6.9%	4.4%	5.6%	7.8%	12.4%	8.0%	6.9%
BUIK	3.1%	3.4%	4.9%	4.8%	5.0%	3.3%	5.2%	4.3%
ARMEN	6.4%	13.1%	11.5%	17.7%	7.0%	9.1%	10.8%	10.4%
BENEN	38.6%	29.3%	43.5%	40.3%	15.0%	30.6%	23.7%	28.4%
OVERIG/ONBEK.	4.1%	4.2%	5.4%	4.8%	7.6%	4.3%	7.3%	5.7%
TOTAAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Tabel 14. Aard van de hoofddiagnose naar wijze van verkeersdeelname bij de door de SIG geregistreeerde verkeersslachtoffers in 1987.

	Percentage kinband los		
	bestuurders	passagiers	totaal
< 30 jaar	14% (100%=814)	26% (43)	14% (857)
>30 jaar	7% (225)	0% (10)	6% (235)
Totaal	12% (1039)	21% (53)	13% (1092)

N.B. - slechts 5 bromfietzers droegen GEEN helm
- bij 52 personen was niet te zien of de kinband was vastgemaakt
(baard- en sjaaldragers)

Tabel 15. Het gebruik van de kinband van helmen bij bromfietzers in het
Gewest Den Haag, mei 1988 tussen 07.00 en 18.00 uur.



BIJLAGE I

bij

De verkeersonveiligheid in 1987

TRENDTABELLEN 1987

Voorperiode 1982 t/m 1986

Leidschendam, 1989

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

TABEL 00.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

TOTAAL SLACHTOFFERS	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

TOTAAL SLACHTOFFERS	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

TOTAAL SLACHTOFFERS	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT	SIGN.	SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
???	= ZEER SLECHT (≥ 2.35)	*** = $< 1\%$
??	= SLECHT (≥ 1.96)	** = $< 5\%$
?	= MATIG (≥ 1.6)	* = $< 10\%$
-	= AANVAARDBAAR (< 1.6)	- = $\geq 10\%$

TABEL 1.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

DAG VAN DE WEEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 zondag	296	268	238	165	219	-10.8 %	??	160	190	18.7 %	***
2 maandag	228	231	234	206	186	-5.0 %	-	184	212	15.2 %	**
3 dinsdag	202	247	192	182	210	-2.3 %	?	192	196	2.0 %	-
4 woensdag	205	250	210	216	224	0.1 %	-	222	196	-11.7 %	*
5 donderdag	265	229	240	191	219	-5.6 %	-	190	221	16.3 %	**
6 vrijdag	296	272	267	257	260	-3.2 %	-	244	247	1.2 %	-
7 zaterdag	218	259	234	221	210	-2.3 %	-	212	223	5.1 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

DAG VAN DE WEEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 zondag	2389	2292	2045	1927	1981	-5.5 %	?	1773	1783	0.5 %	-
2 maandag	2197	2449	2323	2068	2040	-3.1 %	???	2007	1999	-0.3 %	-
3 dinsdag	2157	2336	2127	1964	1978	-3.4 %	???	1893	1923	1.5 %	-
4 woensdag	2368	2344	2048	1986	2043	-4.6 %	??	1855	1984	6.9 %	***
5 donderdag	2447	2346	2261	2094	2225	-3.0 %	?	2066	2055	-0.5 %	-
6 vrijdag	2739	2798	2571	2373	2383	-4.4 %	?	2232	2286	2.4 %	-
7 zaterdag	2479	2398	2255	2108	2055	-5.0 %	-	1918	1929	0.5 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

DAG VAN DE WEEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 zondag	4404	4268	4018	3858	4072	-2.6 %	???	3802	3944	3.7 %	**
2 maandag	4851	4967	5330	4863	5220	1.2 %	???	5236	4914	-6.1 %	***
3 dinsdag	4797	5108	4965	4758	4983	0.0 %	???	4929	5137	4.2 %	***
4 woensdag	5075	5131	4967	4934	5236	0.2 %	??	5106	5233	2.4 %	*
5 donderdag	5410	5132	5176	5110	5237	-0.7 %	?	5103	5509	7.9 %	***
6 vrijdag	5937	5957	5760	5798	5881	-0.4 %	-	5785	5845	1.0 %	-
7 zaterdag	4960	4970	4830	4716	4868	-0.8 %	-	4737	4648	-1.8 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

???

??

?

-

(>= 2.35)

(>= 1.96)

(>= 1.6)

(< 1.6)

*** = < 1%

** = < 5%

* = < 10%

- = >= 10%

TABEL 2.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

URKLASSEN	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 TOT 07 UUR	280	282	263	257	256	-2.7 %	-	246	239	-2.8 %	-
07 TOT 09 UUR	141	124	131	92	111	-7.6 %	-	92	125	35.8 %	***
09 TOT 12 UUR	157	224	166	165	170	-1.8 %	??	167	165	-1.1 %	-
12 TOT 14 UUR	167	146	130	132	119	-7.9 %	-	106	128	20.7 %	**
14 TOT 16 UUR	180	209	215	182	201	0.7 %	-	202	194	-3.9 %	-
16 TOT 19 UUR	395	382	338	314	343	-4.8 %	-	303	299	-1.3 %	-
19 TOT 22 UUR	233	236	239	178	210	-4.7 %	-	188	213	13.2 %	*
22 TOT 00 UUR	142	142	115	113	108	-7.8 %	-	95	116	22.1 %	**
ONBEKEND	15	11	18	5	10	-13.5 %	-	7	6	-14.2 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

URKLASSEN	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 TOT 07 UUR	1941	1925	1874	1658	1661	-4.5 %	-	1564	1533	-1.9 %	-
07 TOT 09 UUR	1405	1406	1227	1217	1312	-2.8 %	??	1201	1178	-1.9 %	-
09 TOT 12 UUR	1827	1922	1688	1721	1629	-3.3 %	?	1578	1568	-0.6 %	-
12 TOT 14 UUR	1734	1780	1692	1491	1473	-4.9 %	?	1391	1444	3.8 %	-
14 TOT 16 UUR	2195	2283	2082	1972	2083	-2.5 %	??	1963	1953	-0.5 %	-
16 TOT 19 UUR	4132	4115	3811	3496	3467	-5.1 %	?	3220	3365	4.5 %	***
19 TOT 22 UUR	2323	2251	2133	1946	2074	-3.7 %	?	1904	1906	0.1 %	-
22 TOT 00 UUR	1116	1170	1024	907	887	-7.0 %	?	805	898	11.5 %	***
ONBEKEND	103	111	99	112	119	3.0 %	-	119	114	-4.2 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

URKLASSEN	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 TOT 07 UUR	2929	2995	2990	2799	2876	-1.0 %	-	2827	2794	-1.1 %	-
07 TOT 09 UUR	3351	3421	3411	3536	3666	2.1 %	-	3701	3680	-0.5 %	-
09 TOT 12 UUR	4228	4188	4157	4159	4305	0.2 %	-	4245	4205	-0.9 %	-
12 TOT 14 UUR	4200	4284	4166	3998	4109	-1.1 %	-	4011	4189	4.4 %	***
14 TOT 16 UUR	5289	5234	5448	5323	5425	0.6 %	-	5452	5336	-2.1 %	-
16 TOT 19 UUR	8760	8578	8500	8172	8554	-0.9 %	??	8267	8638	4.4 %	***
19 TOT 22 UUR	4603	4722	4300	4182	4482	-1.7 %	???	4223	4389	3.9 %	***
22 TOT 00 UUR	1853	1880	1815	1573	1771	-2.6 %	???	1637	1715	4.7 %	*
ONBEKEND	221	231	259	295	309	9.1 %	-	335	284	-15.2 %	***
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

???

??

?

-

(≥ 2.35)

(≥ 1.96)

(≥ 1.6)

(< 1.6)

*** = $< 1\%$

** = $< 5\%$

* = $< 10\%$

- = $\geq 10\%$

TABEL 3.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

DAG-UUR COMBINATIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ONBEKEND	15	11	18	5	10	-13.5 %	-	7	6	-14.2 %	-
WERKDAG-OVERDAG	1033	1037	963	887	928	-3.7 %	-	862	915	6.1 %	*
WERKDAG-NACHT	105	140	120	113	131	2.0 %	-	129	107	-17.0 %	*
WEEKEND-OVERDAG	308	348	324	237	297	-4.3 %	???	263	283	7.6 %	-
WEEKEND-NACHT	249	220	190	196	162	-9.7 %	-	144	174	20.8 %	***
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

DAG-UUR COMBINATIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ONBEKEND	103	111	99	112	119	3.0 %	-	119	114	-4.2 %	-
WERKDAG-OVERDAG	10499	10835	9959	9267	9448	-3.6 %	???	8901	9076	1.9 %	*
WERKDAG-NACHT	894	898	867	781	807	-3.4 %	-	762	779	2.2 %	-
WEEKEND-OVERDAG	3462	3274	3055	2972	3005	-3.8 %	?	2789	2731	-2.0 %	-
WEEKEND-NACHT	1818	1845	1650	1388	1326	-8.9 %	??	1173	1259	7.3 %	***
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

DAG-UUR COMBINATIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ONBEKEND	221	231	259	295	309	9.1 %	-	335	284	-15.2 %	***
WERKDAG-OVERDAG	23744	23940	23876	23320	24241	0.1 %	???	23936	24455	2.1 %	***
WERKDAG-NACHT	1487	1588	1559	1384	1558	-0.4 %	???	1497	1450	-3.1 %	-
WEEKEND-OVERDAG	7283	7188	6903	6818	7063	-1.1 %	??	6808	6800	-0.1 %	-
WEEKEND-NACHT	2699	2586	2449	2220	2326	-4.5 %	?	2122	2241	5.6 %	***
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

???

??

?

-

(>= 2.35)

(>= 1.96)

(>= 1.6)

(< 1.6)

*** = < 1%

** = < 5%

* = < 10%

- = >= 10%

TABEL 4.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

MAAND ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT	VERWACHT		%	VERSCHIL
01 januari	124	151	152	85	105	-8.4 %	???	92	112	21.7 %	**
02 februari	111	118	121	108	87	-5.3 %	-	92	97	5.4 %	-
03 maart	135	121	116	100	128	-2.9 %	-	110	94	-14.5 %	-
04 april	142	126	138	117	113	-5.2 %	-	107	108	0.9 %	-
05 mei	149	144	99	98	135	-5.9 %	??	103	113	9.7 %	-
06 juni	132	154	158	141	141	0.3 %	-	147	154	4.7 %	-
07 juli	132	173	138	135	139	-1.6 %	-	136	133	-2.2 %	-
08 augustus	141	152	146	123	119	-5.3 %	-	114	126	10.5 %	-
09 september	139	170	120	142	128	-3.5 %	?	125	121	-3.2 %	-
10 oktober	162	140	154	139	139	-3.2 %	-	133	163	22.5 %	***
11 november	152	145	153	118	158	-1.0 %	-	141	140	-0.7 %	-
12 december	191	162	120	132	136	-9.4 %	?	106	124	16.9 %	*
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

MAAND ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT	VERWACHT		%	VERSCHIL
01 januari	1315	1313	1189	781	1143	-7.6 %	???	885	951	7.4 %	**
02 februari	999	1092	1058	910	840	-5.1 %	???	830	827	-0.3 %	-
03 maart	1322	1289	1111	1063	1079	-6.0 %	?	959	946	-1.3 %	-
04 april	1313	1322	1286	1178	1110	-4.4 %	-	1077	1154	7.1 %	**
05 mei	1537	1531	1389	1375	1384	-3.2 %	-	1305	1215	-6.8 %	***
06 juni	1599	1617	1462	1374	1446	-3.6 %	?	1335	1325	-0.7 %	-
07 juli	1355	1490	1339	1262	1211	-3.8 %	??	1177	1353	14.9 %	***
08 augustus	1396	1447	1358	1312	1287	-2.5 %	-	1254	1188	-5.2 %	*
09 september	1569	1510	1388	1353	1392	-3.5 %	-	1289	1399	8.5 %	***
10 oktober	1566	1470	1461	1437	1410	-2.3 %	-	1365	1323	-3.0 %	-
11 november	1481	1505	1333	1365	1284	-3.8 %	-	1233	1261	2.2 %	-
12 december	1324	1377	1256	1110	1119	-5.4 %	?	1034	1017	-1.6 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

MAAND ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT	VERWACHT		%	VERSCHIL
01 januari	2562	2520	2525	1759	2451	-4.1 %	???	2069	2240	8.2 %	***
02 februari	1998	2009	2099	1835	1692	-4.0 %	???	1691	2092	23.7 %	***
03 maart	2626	2631	2539	2438	2582	-1.0 %	-	2479	2369	-4.4 %	**
04 april	2899	2694	2799	2592	2612	-2.4 %	?	2516	2891	14.9 %	***
05 mei	3361	3146	2948	3312	3523	1.5 %	???	3405	3245	-4.6 %	***
06 juni	3469	3764	3300	3426	3549	-0.5 %	???	3448	3275	-5.0 %	***
07 juli	3091	3248	3006	3032	2982	-1.4 %	?	2942	3267	11.0 %	***
08 augustus	3016	3234	3230	3151	3236	1.1 %	-	3281	3035	-7.4 %	***
09 september	3356	3261	3369	3512	3516	1.6 %	-	3574	3668	2.6 %	-
10 oktober	3245	3100	3304	3363	3585	2.8 %	?	3602	3467	-3.7 %	**
11 november	2997	3154	3148	3071	3075	0.2 %	-	3111	3137	0.8 %	-
12 december	2814	2772	2779	2546	2694	-1.7 %	?	2581	2544	-1.4 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (>= 2.35)
 ?? = SLECHT (>= 1.96)
 ? = MATIG (>= 1.6)
 - = AANVAARDEBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 5.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

BEOUWING PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 binnen beb. kom	663	701	634	515	572	-5.9 %	??	507	559	10.2 %	**
2 buiten beb. kom	1047	1055	981	923	956	-3.1 %	-	898	926	3.1 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

BEOUWING PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 binnen beb. kom	10430	10560	9739	8635	8846	-5.2 %	???	8114	8220	1.3 %	-
2 buiten beb. kom	6346	6403	5891	5885	5859	-2.4 %	??	5629	5739	1.9 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

BEOUWING PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 binnen beb. kom	26125	26141	25912	24710	25464	-1.0 %	???	24845	25159	1.2 %	**
2 buiten beb. kom	9309	9392	9134	9327	10033	1.4 %	???	9854	10071	2.2 %	**
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT	SIGN.	SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
???	= ZEER SLECHT (≥ 2.35)	*** = $< 1\%$
??	= SLECHT (≥ 1.96)	** = $< 5\%$
?	= MATIG (≥ 1.6)	* = $< 10\%$
-	= AANVAARDBAAR (< 1.6)	- = $\geq 10\%$

TABEL 6.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

SNELHEIDSLIMIET	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
1 stapvoets/woonerf	1	2	5	1	1	-5.0 %	-	2	2	0.0 %	-
2 < 50 km	19	18	15	8	14	-13.5 %	-	9	17	88.8 %	***
3 50 km	641	668	612	508	548	-5.8 %	?	492	532	8.1 %	*
4 70 km	86	90	75	71	65	-7.8 %	-	59	68	15.2 %	-
5 80 km	831	823	788	707	764	-3.1 %	-	708	709	0.1 %	-
6 90 km	2	1		1					2		
7 100 km	130	154	120	142	136	0.0 %	-	136	155	13.9 %	*
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

SNELHEIDSLIMIET	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
1 stapvoets/woonerf	24	29	34	38	34	9.1 %	-	41	29	-29.2 %	*
2 < 50 km	323	304	296	283	352	1.1 %	?	323	337	4.3 %	-
3 50 km	10140	10298	9507	8352	8486	-5.6 %	???	7780	7887	1.3 %	-
4 70 km	591	554	471	491	497	-4.8 %	-	446	452	1.3 %	-
5 80 km	4936	5040	4666	4673	4548	-2.3 %	?	4430	4485	1.2 %	-
6 90 km	11	6	1	1	4	-41.3 %		0	1		
7 100 km	751	732	655	682	784	0.2 %	??	726	768	5.7 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

SNELHEIDSLIMIET	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
1 stapvoets/woonerf	75	64	73	100	116	13.7 %	-	121	110	-9.0 %	-
2 < 50 km	813	712	874	898	985	6.1 %	??	1015	1082	6.6 %	**
3 50 km	25495	25495	25135	23872	24470	-1.4 %	???	23792	24056	1.1 %	*
4 70 km	1143	1044	937	982	1085	-1.7 %	???	985	1046	6.1 %	*
5 80 km	6572	6873	6758	6722	7194	1.6 %	??	7152	7277	1.7 %	-
6 90 km	22	18	7	1	4	-50.9 %	-	5	5	-200.0 %	
7 100 km	1314	1327	1262	1462	1643	5.6 %	???	1640	1654	0.8 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (>= 2.35)
 ?? = SLECHT (>= 1.96)
 ? = MATIG (>= 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 7.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
GEMEENTE WEGEN	1018	988	896	810	848	-5.6 %	-	757	836	10.4 %	***
PROVINCIALE WEGEN	328	358	345	288	324	-2.3 %	-	305	319	4.5 %	-
RIJKSWEGEN	329	379	342	317	333	-1.5 %	-	324	314	-3.0 %	-
OVERIG/ONBEKEND	35	31	32	23	23	-11.1 %	-	19	16	-15.7 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
GEMEENTE WEGEN	12141	12217	11294	10348	10267	-4.9 %	???	9568	9972	4.2 %	***
PROVINCIALE WEGEN	2111	2189	2031	1922	2025	-2.1 %	?	1924	2026	5.3 %	**
RIJKSWEGEN	2300	2314	2116	2066	2240	-1.6 %	??	2097	1794	-14.4 %	***
OVERIG/ONBEKEND	224	243	189	184	173	-7.9 %	-	154	167	8.4 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
GEMEENTE WEGEN	27833	27513	27261	26233	26991	-1.0 %	???	26277	27283	3.8 %	***
PROVINCIALE WEGEN	3117	3361	3217	3185	3614	2.4 %	???	3544	3609	1.8 %	-
RIJKSWEGEN	4166	4361	4277	4308	4617	1.9 %	?	4601	4086	-11.1 %	***
OVERIG/ONBEKEND	318	298	291	311	275	-2.4 %	-	277	252	-9.0 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (≥ 2.35)
 ?? = SLECHT (≥ 1.96)
 ? = MATIG (≥ 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = $< 1\%$
 ** = $< 5\%$
 * = $< 10\%$
 - = $\geq 10\%$

TABEL 8.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN		1987			
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 rechte weg	838	865	743	705	771	-3.7 %	?	696	659	-5.3 %	-
2 kruising	378	378	349	337	315	-4.7 %	-	301	376	24.9 %	***
3 t-y kruising	198	208	218	182	200	-1.0 %	-	195	201	3.0 %	-
4 verkeersplein	2	7	4		1				4		
5 hoek bocht	294	298	301	214	241	-7.0 %	?	213	245	15.0 %	**
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN		1987			
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 rechte weg	7746	7567	6862	6300	6250	-6.1 %	???	5667	5808	2.4 %	*
2 kruising	4283	4520	4273	4017	4188	-1.6 %	???	4048	4084	0.8 %	-
3 t-y kruising	2696	2953	2665	2486	2463	-3.5 %	???	2373	2355	-0.7 %	-
4 verkeersplein	49	67	54	5	39	-19.1 %	???	18	41	127.7 %	***
5 hoek bocht	1982	1856	1776	1712	1765	-3.1 %	-	1645	1671	1.5 %	-
9 wegsituatie onbek	20										
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN		1987			
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 rechte weg	15592	15335	14752	14200	14564	-2.1 %	???	13931	14316	2.7 %	***
2 kruising	10301	10408	10578	10485	11195	1.7 %	??	11153	11142	-0.0 %	-
3 t-y kruising	6398	6926	6899	6624	6749	0.5 %	???	6839	6640	-2.9 %	***
4 verkeersplein	203	183	160	21	163	-16.5 %	???	73	172	135.6 %	***
5 hoek bocht	2901	2681	2657	2707	2826	-0.4 %	??	2717	2960	8.9 %	***
9 wegsituatie onbek	39										
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT	SIGN.	SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
???	= ZEER SLECHT (≥ 2.35)	*** = $< 1\%$
??	= SLECHT (≥ 1.96)	** = $< 5\%$
?	= MATIG (≥ 1.6)	* = $< 10\%$
-	= AANVAARDBAAR (< 1.6)	- = $\geq 10\%$

TABEL 9.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LICHTGESTELLHEID EN OPENBARE VERLICHTING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 daglicht	995	1050	940	869	909	-3.7 %	?	847	907	7.0 %	**
2 schemer geen verl	37	31	31	32	25	-7.3 %	-	24	35	45.8 %	**
3 schemer wel verl	16	31	31	17	17	-5.3 %	?	19	22	15.7 %	-
4 schemer verl.onb.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5 duister geen verl	265	195	182	219	239	-1.2 %	???	212	215	1.4 %	-
6 duister wel verl	394	449	427	300	338	-6.8 %	???	303	305	0.6 %	-
7 duister verl.onb.	1	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.
9 onbekend	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LICHTGESTELLHEID EN OPENBARE VERLICHTING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 daglicht	11043	11290	10396	9940	9950	-3.3 %	???	9463	9509	0.4 %	-
2 schemer geen verl	302	240	224	250	243	-4.2 %	?	219	229	4.5 %	-
3 schemer wel verl	282	294	259	228	210	-8.2 %	-	192	221	15.1 %	**
4 schemer verl.onb.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5 duister geen verl	1276	975	966	1066	1137	-1.7 %	???	1028	994	-3.3 %	-
6 duister wel verl	3847	4162	3782	3036	3163	-6.9 %	???	2850	2999	5.2 %	***
7 duister verl.onb.	11	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
9 onbekend	10	2	3	.	2	.	.	.	6	.	.
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LICHTGESTELLHEID EN OPENBARE VERLICHTING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 daglicht	25869	25735	25259	25366	26115	0.0 %	???	25706	26030	1.2 %	**
2 schemer geen verl	529	494	511	511	513	-0.2 %	-	507	525	3.5 %	-
3 schemer wel verl	529	634	647	521	610	0.8 %	???	603	582	-3.4 %	-
4 schemer verl.onb.	8	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
5 duister geen verl	1388	1215	1181	1311	1426	1.3 %	???	1356	1342	-1.0 %	-
6 duister wel verl	7079	7451	7445	6320	6827	-2.3 %	???	6534	6740	3.1 %	***
7 duister verl.onb.	19	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
9 onbekend	13	4	3	7	6	-16.6 %	.	3	10	233.3 %	***
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (>= 2.35)
 ?? = SLECHT (>= 1.96)
 ? = MATIG (>= 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 10.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WEER EN TOESTAND WEGDEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 droog droog	1172	1189	1048	935	1051	-4.5 %	???	930	979	5.2 %	*
2 droog nat	248	264	266	226	189	-6.5 %	-	192	203	5.7 %	-
3 droog besneeuwd	16	19	16	44	28	19.9 %	??	39	39	0.0 %	-
4 regen nat	175	210	192	134	156	-6.5 %	??	139	182	30.9 %	***
5 sneeuw besneeuwd	6	3	26	13	8	12.5 %	???	15	6	-60.0 %	**
6 mist droog	26	13	20	10	27	-0.5 %	??	19	15	-21.0 %	-
7 mist nat	29	23	9	18	25	-6.2 %	?	17	21	23.5 %	-
9 onbekend	38	35	38	58	44	8.2 %	-	53	40	-24.5 %	*
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WEER EN TOESTAND WEGDEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 droog droog	11830	11671	10568	9464	10283	-4.9 %	???	9173	9387	2.3 %	**
2 droog nat	2204	2426	2229	2172	1745	-5.4 %	???	1804	1787	-0.9 %	-
3 droog besneeuwd	214	155	132	428	251	14.7 %	???	340	249	-26.7 %	***
4 regen nat	1929	2190	2131	1660	1696	-5.1 %	???	1622	1873	15.4 %	***
5 sneeuw besneeuwd	26	43	110	174	122	34.0 %	???	192	63	-67.1 %	***
6 mist droog	87	52	58	72	75	-0.5 %	?	68	49	-27.9 %	**
7 mist nat	180	87	78	163	131	-1.7 %	???	121	132	9.0 %	-
9 onbekend	306	339	324	387	402	6.8 %	-	424	419	-1.1 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WEER EN TOESTAND WEGDEK	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 droog droog	25231	24461	23711	22484	24867	-1.1 %	???	23339	23836	2.1 %	***
2 droog nat	4341	4699	4621	4534	4027	-1.7 %	???	4207	4399	4.5 %	***
3 droog besneeuwd	390	354	280	995	564	19.1 %	???	813	587	-27.7 %	***
4 regen nat	4198	4811	5173	4092	4401	-0.6 %	???	4441	4837	8.9 %	***
5 sneeuw besneeuwd	60	140	219	443	269	31.8 %	???	443	173	-60.9 %	***
6 mist droog	154	97	140	147	101	-4.3 %	???	111	74	-33.3 %	***
7 mist nat	326	163	117	299	269	0.9 %	???	241	289	19.9 %	***
9 onbekend	734	808	785	1043	999	8.7 %	???	1103	1035	-6.1 %	**
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE Overschrijdingskans)

???

??

?

-

(>= 2.35)

(>= 1.96)

(>= 1.6)

(< 1.6)

*** = < 1%

** = < 5%

* = < 10%

- = >= 10%

TABEL 11.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WEGVERHARDING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 KLINKERS	169	192	155	137	108	-11.6 %	-	99	120	21.2 %	**
2 BITUMEN	1476	1498	1404	1248	1352	-3.5 %	?	1246	1308	4.9 %	*
3 BETON	35	30	37	26	35	-1.2 %	-	31	38	22.5 %	-
4 KEIEN	3	3	2	2	3	-3.8 %	.	2	2	0.0 %	-
5 GRIND	.	3	1	.	2	.	.	.	1	.	.
6 TEGELS	7	11	6	8	5	-9.4 %	.	5	7	40.0 %	-
7 HOUT	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
8 ANDERS	7	9	2	10	9	.	.	.	.	.	.
9 ONBEKEND	13	10	8	7	13	-2.9 %	-	9	9	0.0 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WEGVERHARDING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 KLINKERS	3185	3044	2721	2410	2357	-8.3 %	?	2056	2136	3.8 %	*
2 BITUMEN	12810	13191	12254	11477	11630	-3.3 %	???	11050	11203	1.3 %	-
3 BETON	238	229	194	171	226	-3.8 %	??	187	188	0.5 %	-
4 KEIEN	31	49	28	19	23	-15.3 %	?	16	13	-18.7 %	-
5 GRIND	32	46	35	25	17	-16.4 %	-	16	14	-12.5 %	-
6 TEGELS	304	269	231	234	248	-5.7 %	-	213	235	10.3 %	-
7 HOUT	10	5	7	5	5	-15.6 %	.	3	2	-33.3 %	-
8 ANDERS	49	40	40	52	51	3.4 %	-	51	44	-13.7 %	-
9 ONBEKEND	117	90	120	127	148	8.2 %	-	150	124	-17.3 %	**
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WEGVERHARDING	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 KLINKERS	7981	7642	7538	7157	7430	-2.1 %	??	7074	6930	-2.0 %	*
2 BITUMEN	25697	26215	25867	25254	26366	0.1 %	???	25993	26567	2.2 %	***
3 BETON	366	347	359	282	337	-3.6 %	?	301	332	10.2 %	*
4 KEIEN	72	72	63	62	60	-5.1 %	-	56	53	-5.3 %	-
5 GRIND	88	137	106	48	23	-27.2 %	???	15	38	153.3 %	***
6 TEGELS	831	756	700	768	828	0.0 %	??	778	813	4.4 %	-
7 HOUT	13	22	10	13	23	6.7 %	?	20	24	20.0 %	-
8 ANDERS	76	61	67	76	69	0.1 %	-	70	84	20.0 %	*
9 ONBEKEND	310	281	336	377	361	5.9 %	-	392	389	-0.7 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (≥ 2.35)
 ?? = SLECHT (≥ 1.96)
 ? = MATIG (≥ 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRUIJDINGSKANS)
 *** = $< 1\%$
 ** = $< 5\%$
 * = $< 10\%$
 - = $\geq 10\%$

TABEL 12.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

PROVINCIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
01 Groningen	66	81	57	52	45	-11.7 %	-	39	53	35.8 %	**
02 Friesland	78	88	79	66	61	-7.5 %	-	58	56	-3.4 %	-
03 Drenthe	77	82	61	81	72	-1.4 %	-	71	91	28.1 %	***
04 Overijssel	126	147	151	129	107	-4.2 %	-	115	111	-3.4 %	-
05 Gelderland	231	260	219	200	210	-4.5 %	-	193	198	2.5 %	-
06 Utrecht	97	90	100	91	90	-1.3 %	-	90	72	-20.0 %	*
07 Noord-Holland	244	243	205	202	200	-5.8 %	-	180	232	28.8 %	***
08 Zuid-Holland	296	240	220	224	231	-6.0 %	-	198	211	6.5 %	-
09 Zeeland	52	54	57	44	56	-0.3 %	-	52	46	-11.5 %	-
10 Noord-Brabant	302	311	320	230	311	-2.1 %	???	276	272	-1.4 %	-
11 Limburg	122	145	131	104	117	-4.1 %	-	109	112	2.7 %	-
12 Zuid.Ysm.Pold	19	15	15	15	28	9.7 %	-	24	31	29.1 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

PROVINCIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
01 Groningen	509	542	472	435	428	-5.6 %	-	397	487	22.6 %	***
02 Friesland	687	696	676	569	573	-5.5 %	-	534	584	9.3 %	**
03 Drenthe	500	495	474	462	454	-2.6 %	-	440	462	5.0 %	-
04 Overijssel	1277	1339	1249	1194	1047	-4.9 %	?	1040	950	-8.6 %	***
05 Gelderland	2161	2161	1963	1809	1982	-3.5 %	???	1802	1848	2.5 %	-
06 Utrecht	1126	1101	1076	967	1023	-3.2 %	-	957	935	-2.2 %	-
07 Noord-Holland	2854	2956	2533	2438	2329	-5.9 %	???	2152	2309	7.2 %	***
08 Zuid-Holland	2845	2755	2638	2375	2467	-4.3 %	?	2275	2304	1.2 %	-
09 Zeeland	479	439	447	458	461	-0.3 %	-	452	368	-18.5 %	***
10 Noord-Brabant	2973	3038	2774	2617	2602	-4.1 %	?	2452	2511	2.4 %	-
11 Limburg	1266	1337	1219	1071	1133	-4.4 %	??	1046	1032	-1.3 %	-
12 Zuid.Ysm.Pold	99	104	109	125	206	18.2 %	???	199	169	-15.0 %	**
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

PROVINCIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS			VERSCHIL IN SIGNIF.		
						JAAR	OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	%	VERSCHIL
01 Groningen	1026	1007	1101	1017	1118	1.8 %	-	1112	1148	3.2 %	-
02 Friesland	881	1005	856	834	877	-2.0 %	??	837	885	5.7 %	*
03 Drenthe	828	752	748	733	768	-1.8 %	-	724	861	18.9 %	***
04 Overijssel	2212	2263	2202	2210	2117	-1.1 %	-	2128	2188	2.8 %	-
05 Gelderland	3631	3757	3652	3410	3773	-0.1 %	???	3626	3815	5.2 %	***
06 Utrecht	2586	2716	2557	2514	2666	-0.1 %	?	2595	2614	0.7 %	-
07 Noord-Holland	7503	7451	7396	7115	7226	-1.2 %	-	7071	7119	0.6 %	-
08 Zuid-Holland	8369	8113	7928	7836	7999	-1.2 %	?	7744	7837	1.2 %	-
09 Zeeland	567	604	628	579	611	1.0 %	-	617	634	2.7 %	-
10 Noord-Brabant	4965	5069	5075	5050	5232	1.0 %	-	5233	5185	-0.9 %	-
11 Limburg	2636	2568	2685	2499	2685	0.1 %	?	2623	2555	-2.5 %	-
12 Zuid.Ysm.Pold	230	228	218	240	425	14.9 %	???	389	389	0.0 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

?? = ZEER SLECHT (>= 2.35) *** = < 1%

?? = SLECHT (>= 1.96) ** = < 5%

? = MATIG (>= 1.6) * = < 10%

- = AANVAARDBAAR (< 1.6) - = >= 10%

TABEL 13.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

GEMEENTEGROOITE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
onbekend	.	46	18	3	1528	.	.	.	1485	.	.
1 >200.000 inwoners	175	140	133	111	.	.	.	.	.	.	.
2 100-200 duiz.inw.	161	160	159	100	.	.	.	.	.	.	.
3 50-100 duiz.inw.	197	222	171	169	.	.	.	.	.	.	.
4 20- 50 duiz.inw.	377	392	368	360	.	.	.	.	.	.	.
5 10- 20 duiz.inw.	385	390	374	345	.	.	.	.	.	.	.
6 5- 10 duiz.inw.	295	283	268	251	.	.	.	.	.	.	.
7 <5.000 inwoners	120	123	124	99	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

GEMEENTEGROOITE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
onbekend	.	288	69	23	14705	.	.	.	13959	.	.
1 >200.000 inwoners	1950	1884	1779	1540	.	.	.	.	.	.	.
2 100-200 duiz.inw.	2037	2110	1938	1788	.	.	.	.	.	.	.
3 50-100 duiz.inw.	2474	2823	2557	2488	.	.	.	.	.	.	.
4 20- 50 duiz.inw.	4252	4133	3951	3538	.	.	.	.	.	.	.
5 10- 20 duiz.inw.	3194	2974	2811	2731	.	.	.	.	.	.	.
6 5- 10 duiz.inw.	2023	1951	1791	1768	.	.	.	.	.	.	.
7 <5.000 inwoners	846	800	734	644	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

GEMEENTEGROOITE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
onbekend	.	443	168	58	35497	.	.	.	35230	.	.
1 >200.000 inwoners	7657	7085	6964	6784	.	.	.	.	.	.	.
2 100-200 duiz.inw.	5022	5226	5138	4872	.	.	.	.	.	.	.
3 50-100 duiz.inw.	5709	5990	6066	5843	.	.	.	.	.	.	.
4 20- 50 duiz.inw.	7787	7800	7654	7586	.	.	.	.	.	.	.
5 10- 20 duiz.inw.	5187	5105	5213	5159	.	.	.	.	.	.	.
6 5- 10 duiz.inw.	2914	2829	2814	2711	.	.	.	.	.	.	.
7 <5.000 inwoners	1158	1055	1029	1024	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT	SIGN.	SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
???	= ZEER SLECHT (>= 2.35)	*** = < 1%
??	= SLECHT (>= 1.96)	** = < 5%
?	= MATIG (>= 1.6)	* = <10%
-	= AANVAARDBAAR (< 1.6)	- = >= 10%

TABEL 14.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
EENZIJDIG ONGEVAL	90	86	86	106	59	-4.9 %	?	73	70	-4.1 %	-
ZELFDE RI. ZON. AFSL.	155	138	117	112	109	-9.3 %	-	91	117	28.5 %	***
TEGENG. RI. ZON. AFSL.	211	245	225	194	235	-0.1 %	-	221	227	2.7 %	-
ZELFDE RI. MET AFSL.	101	100	89	77	91	-4.6 %	-	79	76	-3.7 %	-
TEGENG. RI. MET AFSL.	71	73	95	75	79	2.2 %	-	84	93	10.7 %	-
KRUISEND ZON. AFSL.	338	325	290	270	278	-5.8 %	-	248	300	20.9 %	***
KRUISEND MET AFSL.	85	95	92	92	73	-3.0 %	-	79	82	3.7 %	-
GEPARKEERD VOERTUIG	36	41	30	19	14	-23.5 %	-	8	19	137.5 %	***
TEGEN VOETGANGER	260	279	213	183	214	-8.1 %	?	173	171	-1.1 %	-
TEGEN OBSTAKEL	363	374	378	310	376	-1.0 %	?	349	330	-5.4 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
EENZIJDIG ONGEVAL	1305	1237	1145	1111	1056	-5.3 %	-	984	929	-5.5 %	*
ZELFDE RI. ZON. AFSL.	1400	1493	1280	1270	1271	-3.5 %	??	1199	1206	0.5 %	-
TEGENG. RI. ZON. AFSL.	1511	1757	1492	1469	1516	-1.7 %	???	1466	1434	-2.1 %	-
ZELFDE RI. MET AFSL.	1195	1199	1088	952	1073	-4.4 %	??	954	1017	6.6 %	**
TEGENG. RI. MET AFSL.	1395	1444	1431	1379	1374	-0.7 %	-	1373	1340	-2.4 %	-
KRUISEND ZON. AFSL.	2993	2997	2749	2525	2531	-5.0 %	?	2340	2562	9.4 %	***
KRUISEND MET AFSL.	1583	1557	1441	1298	1333	-5.2 %	-	1215	1285	5.7 %	**
GEPARKEERD VOERTUIG	511	509	479	408	431	-5.5 %	-	389	375	-3.5 %	-
TEGEN VOETGANGER	2065	1965	1802	1624	1626	-6.7 %	-	1451	1577	8.6 %	***
TEGEN OBSTAKEL	2818	2805	2723	2484	2494	-3.6 %	-	2374	2234	-5.8 %	***
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
EENZIJDIG ONGEVAL	2958	2747	2616	2606	2640	-2.8 %	?	2480	2455	-1.0 %	-
ZELFDE RI. ZON. AFSL.	4642	4856	4598	4708	4905	0.7 %	??	4855	4996	2.9 %	**
TEGENG. RI. ZON. AFSL.	2449	2848	2698	2697	2816	2.1 %	???	2877	2835	-1.4 %	-
ZELFDE RI. MET AFSL.	3284	3319	3369	3160	3434	0.4 %	??	3356	3530	5.1 %	***
TEGENG. RI. MET AFSL.	3140	3396	3469	3337	3611	2.6 %	??	3656	3515	-3.8 %	**
KRUISEND ZON. AFSL.	6273	6072	5931	5720	6053	-1.3 %	???	5772	6170	6.8 %	***
KRUISEND MET AFSL.	4067	3916	4100	3847	4042	-0.2 %	?	3959	3993	0.8 %	-
GEPARKEERD VOERTUIG	1298	1200	1171	1127	1077	-4.3 %	-	1020	1084	6.2 %	**
TEGEN VOETGANGER	3052	2927	2897	2707	2759	-2.8 %	-	2627	2671	1.6 %	-
TEGEN OBSTAKEL	4271	4252	4197	4128	4160	-0.8 %	-	4098	3981	-2.8 %	*
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (≥ 2.35)
 ?? = SLECHT (≥ 1.96)
 ? = MATIG (≥ 1.6)
 - = AANVAARDEBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = $< 1\%$
 ** = $< 5\%$
 * = $< 10\%$
 - = $\geq 10\%$

TABEL 15.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

FUNCTIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 bestuurder	1158	1136	1108	1003	1061	-2.9 %	-	995	1044	4.9 %	-
2 passagier	314	337	295	253	256	-6.8 %	-	231	277	19.9 %	***
3 voetganger	238	283	212	182	211	-6.8 %	??	179	164	-8.3 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

FUNCTIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 bestuurder	11907	12075	11101	10435	10593	-3.8 %	???	9942	9952	0.1 %	-
2 passagier	2950	3038	2828	2551	2569	-4.4 %	??	2413	2521	4.4 %	**
3 voetganger	1917	1850	1694	1533	1540	-6.2 %	-	1386	1482	6.9 %	***
9 onbekend	2	.	7	1	3	.	.	.	4	.	.
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

FUNCTIE	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 bestuurder	25616	25817	25648	25104	26242	0.2 %	???	25847	25998	0.5 %	-
2 passagier	7096	7150	6832	6535	6846	-1.6 %	???	6557	6840	4.3 %	***
3 voetganger	2718	2555	2547	2387	2399	-3.1 %	-	2279	2383	4.5 %	**
9 onbekend	4	11	19	11	10	10.9 %	?	15	9	-40.0 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (>= 2.35)
 ?? = SLECHT (>= 1.96)
 ? = MATIG (>= 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 16.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

GESLACHT SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 man	1206	1270	1175	1051	1077	-4.1 %	?	1013	1051	3.7 %	-
2 vrouw	504	486	440	387	451	-4.5 %	?	392	434	10.7 %	**
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

GESLACHT SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 man	11267	11109	10168	9460	9642	-4.7 %	???	8860	9066	2.3 %	**
2 vrouw	5496	5840	5439	5045	5056	-3.1 %	???	4873	4887	0.2 %	-
9 onbekend	13	14	23	15	7	-7.6 %	?	11	6	-45.4 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

GESLACHT SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
1 man	22164	21853	21358	20900	21726	-0.8 %	???	21052	21690	3.0 %	***
2 vrouw	13226	13635	13621	13068	13722	0.3 %	???	13582	13490	-0.6 %	-
9 onbekend	44	45	67	69	49	6.2 %	?	65	50	-23.0 %	*
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN.
 ??? = ZEER SLECHT (≥ 2.35)
 ?? = SLECHT (≥ 1.96)
 ? = MATIG (≥ 1.6)
 - = AANVAARDBAAR (< 1.6)

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 *** = $< 1\%$
 ** = $< 5\%$
 * = $< 10\%$
 - = $\geq 10\%$

TABEL 17.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
0 personenauto	787	779	774	714	740	-2.0 %	-	711	769	8.1 %	**
1 vrachtauto	11	13	8	9	14	1.8 %	-	12	8	-33.3 %	-
2 bestelauto	18	28	24	21	40	14.1 %	-	37	35	-5.4 %	-
3 bussen		4	3	1	1				1		
4 motorfiets/scooter	106	98	97	72	64	-12.5 %	-	54	58	7.4 %	-
5 bromfiets	143	139	131	114	133	-3.4 %	-	119	126	5.8 %	-
6 fiets	372	399	357	315	311	-5.8 %	-	289	311	7.6 %	-
7 voetganger	259	286	212	187	216	-7.9 %	??	177	172	-2.8 %	-
8 railvoertuigen	1				1						
9 overig vrtg/onbek.	13	10	9	5	8	-16.6 %		5	5	0.0 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
0 personenauto	5977	6329	5947	5648	5612	-2.3 %	???	5479	5590	2.0 %	-
1 vrachtauto	94	101	83	87	77	-5.4 %	-	74	74	0.0 %	-
2 bestelauto	158	250	219	219	260	7.8 %	??	273	267	-2.1 %	-
3 bussen	18	41	40	18	19	-7.7 %	???	21	21	0.0 %	-
4 motorfiets/scooter	943	839	744	668	723	-7.7 %	??	600	617	2.8 %	-
5 bromfiets	3518	3375	2923	2787	2949	-5.5 %	???	2593	2714	4.6 %	***
6 fiets	4019	4081	3876	3456	3417	-4.8 %	??	3221	3093	-3.9 %	**
7 voetganger	1992	1896	1745	1576	1591	-6.3 %	-	1423	1537	8.0 %	***
8 railvoertuigen	6	5	6	5	2	-16.6 %		2	1	-50.0 %	-
9 overig vrtg/onbek.	51	46	47	56	55	3.5 %	-	56	45	-19.6 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
0 personenauto	12066	12548	12250	12122	12812	0.8 %	???	12679	12721	0.3 %	-
1 vrachtauto	193	163	183	218	201	3.7 %	-	213	203	-4.6 %	-
2 bestelauto	376	528	539	607	733	14.2 %	?	795	867	9.0 %	***
3 bussen	171	157	157	155	142	-3.8 %	-	138	139	0.7 %	-
4 motorfiets/scooter	1955	1727	1624	1394	1349	-9.5 %	-	1146	1391	21.3 %	***
5 bromfiets	8860	8631	8646	8175	9061	-0.0 %	???	8658	9116	5.2 %	***
6 fiets	8877	9000	8892	8737	8572	-0.9 %	-	8554	8203	-4.1 %	***
7 voetganger	2802	2640	2638	2472	2478	-3.1 %	-	2361	2476	4.8 %	***
8 railvoertuigen	32	43	24	61	44	10.2 %	??	53	29	-45.2 %	***
9 overig vrtg/onbek.	102	96	93	96	105	0.6 %	-	100	85	-15.0 %	-
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

???

??

?

-

(≥ 2.35)

(≥ 1.96)

(≥ 1.6)

(< 1.6)

*** = $< 1\%$

** = $< 5\%$

* = $< 10\%$

- = $\geq 10\%$

TABEL 18.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 04 jaar	35	31	26	18	16	-20.2 %	-	10	19	90.0 %	***
05 t/m 09 jaar	53	63	35	31	29	-18.9 %	-	18	34	88.8 %	***
10 t/m 14 jaar	86	89	72	51	55	-14.1 %	-	41	66	60.9 %	***
15 t/m 19 jaar	250	260	214	197	180	-9.2 %	-	159	198	24.5 %	***
20 t/m 24 jaar	239	236	244	208	230	-1.9 %	-	218	230	5.5 %	-
25 t/m 29 jaar	104	109	124	105	151	7.5 %	-	146	92	-36.9 %	***
30 t/m 34 jaar	85	78	96	95	93	3.6 %	-	99	65	-34.3 %	***
35 t/m 39 jaar	101	87	85	75	89	-4.1 %	-	77	74	-3.8 %	-
40 t/m 44 jaar	78	87	76	63	73	-4.5 %	-	65	92	41.5 %	***
45 t/m 49 jaar	60	73	65	67	74	3.2 %	-	74	78	5.4 %	-
50 t/m 54 jaar	81	71	64	66	63	-5.9 %	-	57	57	0.0 %	-
55 t/m 59 jaar	75	82	69	63	71	-3.7 %	-	64	73	14.0 %	-
60 t/m 64 jaar	83	86	72	64	65	-7.8 %	-	57	63	10.5 %	-
65 t/m 69 jaar	97	85	101	70	63	-9.9 %	-	58	81	39.6 %	***
70 t/m 74 jaar	93	123	96	86	97	-2.9 %	-	90	94	4.4 %	-
75 en ouder	190	196	176	179	179	-2.1 %	-	172	169	-1.7 %	-
TOTAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 04 jaar	299	289	266	246	244	-5.6 %	-	223	266	19.2 %	***
05 t/m 09 jaar	859	829	740	669	610	-8.8 %	-	544	617	13.4 %	***
10 t/m 14 jaar	1220	1108	987	850	836	-10.2 %	-	692	726	4.9 %	-
15 t/m 19 jaar	4356	4141	3567	3190	3366	-7.8 %	???	2845	3089	8.5 %	***
20 t/m 24 jaar	2452	2515	2373	2221	2209	-3.3 %	-	2120	2073	-2.2 %	-
25 t/m 29 jaar	1194	1184	1169	1179	1212	0.2 %	-	1197	1198	0.0 %	-
30 t/m 34 jaar	875	955	868	836	815	-2.7 %	-	798	773	-3.1 %	-
35 t/m 39 jaar	713	868	765	743	729	-1.2 %	???	736	673	-8.5 %	**
40 t/m 44 jaar	637	607	663	602	687	1.4 %	-	668	638	-4.4 %	-
45 t/m 49 jaar	575	604	562	595	585	0.1 %	-	588	550	-6.4 %	-
50 t/m 54 jaar	576	603	591	557	523	-2.6 %	-	524	553	5.5 %	-
55 t/m 59 jaar	625	673	599	540	529	-5.4 %	-	496	503	1.4 %	-
60 t/m 64 jaar	568	634	591	530	512	-3.8 %	?	502	474	-5.5 %	-
65 t/m 69 jaar	522	548	520	498	515	-1.2 %	-	501	522	4.1 %	-
70 t/m 74 jaar	543	597	495	491	523	-2.7 %	?	486	507	4.3 %	-
75 en ouder	674	741	764	692	732	0.9 %	-	741	718	-3.1 %	-
onbekend	88	67	110	81	78	-0.7 %	??	83	79	-4.8 %	-
TOTAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 04 jaar	506	421	384	427	410	-4.3 %	?	374	386	3.2 %	-
05 t/m 09 jaar	1258	1199	1222	1130	1041	-4.2 %	-	1019	1083	6.2 %	**
10 t/m 14 jaar	2611	2694	2484	2319	2105	-5.6 %	??	2027	2130	5.0 %	**
15 t/m 19 jaar	10293	9979	9551	9178	9754	-1.9 %	???	9187	9757	6.2 %	***
20 t/m 24 jaar	5597	5620	5714	5602	5818	0.7 %	-	5797	5754	-0.7 %	-
25 t/m 29 jaar	2871	2864	2986	2952	3237	2.7 %	?	3228	3208	-0.6 %	-
30 t/m 34 jaar	2091	2087	2066	2052	2212	0.9 %	-	2164	2144	-0.9 %	-
35 t/m 39 jaar	1725	1936	1880	1914	1967	2.4 %	-	2023	1879	-7.1 %	***
40 t/m 44 jaar	1369	1475	1552	1543	1669	4.3 %	-	1722	1669	-3.0 %	-
45 t/m 49 jaar	1233	1283	1320	1248	1375	1.9 %	-	1367	1335	-2.3 %	-
50 t/m 54 jaar	1158	1290	1209	1187	1135	-1.2 %	?	1151	1170	1.6 %	-
55 t/m 59 jaar	1078	1102	1101	1008	1086	-0.7 %	-	1052	1042	-0.9 %	-
60 t/m 64 jaar	958	989	917	944	949	-0.6 %	-	933	912	-2.2 %	-
65 t/m 69 jaar	842	775	743	776	832	-0.2 %	?	788	781	-0.8 %	-
70 t/m 74 jaar	700	697	703	633	674	-1.7 %	-	647	649	0.3 %	-
75 en ouder	785	800	830	785	840	1.1 %	-	837	880	5.1 %	-
onbekend	359	322	384	339	393	2.3 %	?	385	451	17.1 %	***
TOTAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

TABEL 19a.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	359	351	387	344	355	-0.4 %	-	355	329	-7.3 %	-
PERS.AUTO	242	239	192	189	193	-7.0 %	-	167	254	52.0 %	***
ZWARE VOERT.	150	161	156	154	172	2.3 %	-	170	156	-8.2 %	-
MOTOR	3	3	2	3	6	17.6 %	.	5	2	-60.0 %	-
BROMFIETS	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
FIETS	2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
OVERIG	6	9	10	6	8	1.2 %	.	8	7	-12.5 %	-
GECOMPLICEERD	24	15	23	18	6	-19.1 %	-	7	20	185.7 %	***
TOTAAL	787	779	774	714	740	-2.0 %	-	711	769	8.1 %	**
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	2635	2677	2567	2439	2352	-3.1 %	-	2293	2140	-6.6 %	***
PERS.AUTO	2564	2825	2572	2338	2341	-3.6 %	???	2248	2559	13.8 %	***
ZWARE VOERT.	538	589	590	617	670	4.8 %	-	688	661	-3.9 %	-
MOTOR	31	23	21	21	27	-4.0 %	-	22	17	-22.7 %	-
BROMFIETS	13	17	16	15	8	-8.6 %	-	10	11	10.0 %	-
FIETS	18	10	8	4	14	-12.9 %	?	7	3	-57.1 %	-
VOETGANGER	1	1	3	5	.	.	.	.	4	.	.
OVERIG	52	54	67	92	73	11.8 %	-	92	73	-20.6 %	**
GECOMPLICEERD	125	133	103	117	127	-0.9 %	-	117	122	4.2 %	-
TOTAAL	5977	6329	5947	5648	5612	-2.3 %	???	5479	5590	2.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	4028	4030	3867	3890	3954	-0.7 %	-	3867	3702	-4.2 %	***
PERS.AUTO	6542	6769	6664	6371	6882	0.4 %	???	6730	6925	2.8 %	***
ZWARE VOERT.	868	1098	1108	1214	1238	7.7 %	?	1362	1383	1.5 %	-
MOTOR	65	57	45	62	47	-5.6 %	-	46	45	-2.1 %	-
BROMFIETS	64	71	58	71	59	-1.5 %	-	62	68	9.6 %	-
FIETS	71	59	62	47	68	-2.9 %	-	56	43	-23.2 %	*
VOETGANGER	9	32	20	19	23	7.2 %	??	25	14	-44.0 %	**
OVERIG	117	119	112	138	137	4.7 %	-	142	153	7.7 %	-
GECOMPLICEERD	302	313	314	310	404	6.1 %	?	389	388	-0.2 %	-
TOTAAL	12066	12548	12250	12122	12812	0.8 %	???	12679	12721	0.3 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDEBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19b.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	5	5	4	3	8	8.0 %	.	6	3	-50.0 %	-
PERS. AUTO	.	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
ZWARE VOERT.	4	5	4	5	6	8.3 %	.	6	3	-50.0 %	-
OVERIG	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.
TOTAAL	11	13	8	9	14	1.8 %	-	12	8	-33.3 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	45	41	36	52	34	-2.6 %	-	38	39	2.6 %	-
PERS. AUTO	16	18	18	10	16	-5.1 %	-	13	10	-23.0 %	-
ZWARE VOERT.	27	34	24	20	19	-12.0 %	-	16	21	31.2 %	-
MOTOR	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
BROMFIETS	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.
FIETS	1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	94	101	83	87	77	-5.4 %	-	74	74	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	81	77	73	96	90	4 %	-	95	101	6 %	-
PERS. AUTO	55	36	39	36	40	-7 %	-	32	33	3 %	-
ZWARE VOERT.	46	44	59	70	62	10 %	-	74	61	-17 %	-
BROMFIETS	.	.	1	1	.	0 %	.	1	1	0 %	-
FIETS	1	1	1	.	1	0 %	.	1	.	.	*
OVERIG	1	3	1	1	.	-14 %	.	1	2	100 %	-
GECOMPLICEERD	10	2	9	14	8	9 %	.	11	5	-54 %	*
TOTAAL	193	163	183	218	201	3.7 %	-	213	203	-4.6 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19c.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	8	11	10	15	25	27.5 %	-	25	17	-32.0 %	-
PERS.AUTO	3	4	2	2	7	16.6 %	.	5	4	-20.0 %	-
ZWARE VOERT.	7	12	11	4	8	-7.1 %	.	7	9	28.5 %	-
BROMFIETS	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
GECOMPLICEERD	.	1	1	.	.	.	.	.	4	.	.
TOTAAL	18	28	24	21	40	14.1 %	-	37	35	-5.4 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	68	75	95	110	120	14.8 %	-	135	110	-18.5 %	**
PERS.AUTO	54	109	62	65	88	3.1 %	???	83	88	6.0 %	-
ZWARE VOERT.	25	47	42	38	45	7.8 %	-	49	48	-2.0 %	-
MOTOR	1	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.
BROMFIETS	.	2	.	.	.	.	.	.	3	.	.
FIETS	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
OVERIG	2	1	7	4	1	3.3 %	.	3	10	233.3 %	***
GECOMPLICEERD	8	15	10	2	5	-23.7 %	.	2	7	250.0 %	***
TOTAAL	158	250	219	219	260	7.8 %	??	273	267	-2.1 %	-
TOTAAL GENRAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	121	200	181	224	249	14.3 %	?	279	300	7.5 %	-
PERS.AUTO	163	237	240	258	325	14.1 %	-	348	377	8.3 %	-
ZWARE VOERT.	61	69	82	93	98	12.1 %	-	110	149	35.4 %	***
MOTOR	1	.	3	4	4	.	.	.	3	.	.
BROMFIETS	2	3	3	1	4	7.6 %	.	3	3	0.0 %	-
FIETS	1	1	5	4	6	38.2 %	.	7	1	-85.7 %	**
VOETGANGER	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.
OVERIG	7	2	5	13	13	28.7 %	.	15	8	-46.6 %	*
GECOMPLICEERD	20	16	18	10	34	11.2 %	??	26	25	-3.8 %	-
TOTAAL	376	528	539	607	733	14.2 %	?	795	867	9.0 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19d.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG ZWARE VOERT.	.	4	.	1	.	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	.	4	3	1	1	.	.	.	1	.	.
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	8	24	11	8	4	-21.8 %	??	4	6	50.0 %	-
PERS. AUTO	8	3	3	2	5	-16.6 %	.	2	4	100.0 %	-
ZWARE VOERT.	1	12	23	3	10	9.1 %	.	13	7	-46.1 %	*
MOTOR	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.	.
FIETS	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.	.
VOETGANGER	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
OVERIG	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	1	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	18	41	40	18	19	-7.7 %	???	21	21	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	59	54	49	49	40	-8.5 %	-	37	39	5.4 %	-
PERS. AUTO	59	48	45	60	54	0.3 %	-	54	38	-29.6 %	**
ZWARE VOERT.	45	38	43	38	39	-2.9 %	-	37	42	13.5 %	-
MOTOR	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
BROMFIETS	3	.	.	.	2	.	.	.	2	.	.
FIETS	2	6	4	3	.	.	.	.	8	.	.
VOETGANGER	1	5	6	2	5	13.1 %	.	5	3	-40.0 %	-
OVERIG	1	1	7	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	1	4	3	3	2	3.8 %	.	3	6	100.0 %	*
TOTAAL	171	157	157	155	142	-3.8 %	-	138	139	0.7 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19e.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	47	43	45	21	17	-23.6 %	-	10	26	160.0 %	***
PERS.AUTO	37	33	29	32	30	-4.6 %	-	28	16	-42.8 %	**
ZWARE VOERT.	13	18	11	13	8	-11.9 %	-	8	10	25.0 %	-
MOTOR	.	1	3	2	2	.	.	.	2	.	.
BROMFIETS	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
FIETS	2	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
OVERIG	5	2	5	3	7	11.3 %	.	6	2	-66.6 %	*
GECOMPLICEERD	.	1	3	.	.	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	106	98	97	72	64	-12.5 %	-	54	58	7.4 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	319	262	258	199	240	-8.6 %	?	189	181	-4.2 %	-
PERS.AUTO	479	434	369	346	373	-7.4 %	-	310	329	6.1 %	-
ZWARE VOERT.	54	46	41	54	53	1.2 %	-	51	50	-1.9 %	-
MOTOR	15	34	10	10	13	-17.0 %	???	8	12	50.0 %	-
BROMFIETS	17	5	7	14	8	-8.8 %	?	8	7	-12.5 %	-
FIETS	28	24	27	20	14	-14.1 %	-	13	16	23.0 %	-
VOETGANGER	11	5	5	7	6	-11.7 %	.	4	6	50.0 %	-
OVERIG	16	21	17	13	10	-12.9 %	-	9	10	11.1 %	-
GECOMPLICEERD	4	8	10	5	6	1.5 %	.	7	6	-14.2 %	-
TOTAAL	943	839	744	668	723	-7.7 %	??	600	617	2.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	585	497	489	391	373	-11.3 %	-	308	412	33.7 %	***
PERS.AUTO	1047	935	860	762	728	-9.3 %	-	623	740	18.7 %	***
ZWARE VOERT.	67	73	78	79	74	2.6 %	-	80	96	20.0 %	*
MOTOR	31	32	20	23	24	-8.8 %	-	19	25	31.5 %	-
BROMFIETS	51	35	29	24	22	-21.4 %	-	12	28	133.3 %	***
FIETS	111	89	85	74	71	-11.0 %	-	58	46	-20.6 %	-
VOETGANGER	32	28	18	25	24	-7.4 %	-	20	13	-35.0 %	-
OVERIG	11	15	24	7	15	0.0 %	?	14	17	21.4 %	-
GECOMPLICEERD	20	23	21	9	18	-9.8 %	-	13	14	7.6 %	-
TOTAAL	1955	1727	1624	1394	1349	-9.5 %	-	1146	1391	21.3 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = <10%
 - = >= 10%

TABEL 19f.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	34	41	27	23	23	-13.5 %	-	18	24	33.3 %	-
PERS.AUTO	60	49	61	47	51	-3.7 %	-	48	49	2.0 %	-
ZWARE VOERT.	33	33	33	37	50	10.2 %	-	49	38	-22.4 %	-
MOTOR	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
BROMFIETS	7	6	5	2	4	-20.8 %	.	2	5	150.0 %	**
FIETS	.	2	3	3	1	.	.	.	5	.	.
VOETGANGER	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
OVERIG	6	7	2	2	3	-27.5 %	.	1	3	200.0 %	**
GECOMPLICEERD	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	143	139	131	114	133	-3.4 %	-	119	126	5.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	850	749	692	603	647	-7.7 %	?	543	592	9.0 %	**
PERS.AUTO	1973	1867	1618	1552	1581	-6.3 %	??	1389	1482	6.6 %	***
ZWARE VOERT.	230	283	238	253	306	4.6 %	?	299	276	-7.6 %	-
MOTOR	28	17	21	15	12	-18.2 %	-	8	18	125.0 %	***
BROMFIETS	199	217	167	181	215	-0.2 %	?	195	186	-4.6 %	-
FIETS	140	134	104	105	115	-6.6 %	-	96	80	-16.6 %	*
VOETGANGER	46	58	41	26	30	-15.9 %	-	21	36	71.4 %	***
OVERIG	39	34	30	40	36	0.0 %	-	36	27	-25.0 %	-
GECOMPLICEERD	13	16	12	12	7	-13.3 %	-	7	17	142.8 %	***
TOTAAL	3518	3375	2923	2787	2949	-5.5 %	???	2593	2714	4.6 %	***
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	1811	1640	1685	1536	1633	-2.7 %	?	1523	1560	2.4 %	-
PERS.AUTO	5166	5055	5091	4790	5305	0.0 %	???	5085	5327	4.7 %	***
ZWARE VOERT.	450	476	512	522	634	7.9 %	-	643	706	9.7 %	***
MOTOR	60	38	38	40	25	-16.9 %	-	20	34	70.0 %	***
BROMFIETS	511	515	509	459	582	1.6 %	??	541	606	12.0 %	***
FIETS	531	591	529	547	543	-0.3 %	-	542	573	5.7 %	-
VOETGANGER	182	183	153	174	205	2.0 %	-	191	170	-10.9 %	-
OVERIG	71	72	61	49	68	-4.5 %	-	55	70	27.2 %	**
GECOMPLICEERD	78	61	68	58	66	-4.0 %	-	58	70	20.6 %	-
TOTAAL	8860	8631	8646	8175	9061	-0.0 %	???	8658	9116	5.2 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19g.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	17	24	15	13	8	-18.8 %	-	7	6	-14.2 %	-
PERS.AUTO	221	264	230	184	187	-6.8 %	?	173	174	0.5 %	-
ZWARE VOERT. MOTOR	93	83	75	89	77	-3.1 %	-	76	103	35.5 %	***
BROMFIETS	8	8	7	4	6	-12.1 %	.	4	3	-25.0 %	-
FIETS	10	6	8	5	8	-6.7 %	.	6	6	0.0 %	-
VOETGANGER	6	6	11	7	8	6.5 %	.	9	7	-22.2 %	-
OVERIG	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	6	1	4	6	10	24.0 %	.	9	5	-44.4 %	-
TOTAAL	10	7	7	7	7	-7.8 %	.	6	7	16.6 %	-
TOTAAL	372	399	357	315	311	-5.8 %	-	289	311	7.6 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	607	588	569	496	454	-7.3 %	-	423	364	-13.9 %	***
PERS.AUTO	2253	2285	2176	1955	1905	-4.8 %	-	1807	1802	-0.2 %	-
ZWARE VOERT. MOTOR	281	324	297	293	306	0.6 %	-	306	334	9.1 %	*
BROMFIETS	103	94	93	74	66	-10.9 %	-	58	44	-24.1 %	*
FIETS	340	337	337	300	325	-2.0 %	-	308	292	-5.1 %	-
VOETGANGER	274	301	260	210	217	-8.1 %	-	191	171	-10.4 %	-
OVERIG	40	32	32	26	33	-6.1 %	-	27	15	-44.4 %	**
GECOMPLICEERD	53	43	32	28	31	-15.7 %	-	20	13	-35.0 %	-
TOTAAL	68	77	80	74	80	2.7 %	-	82	58	-29.2 %	***
TOTAAL	4019	4081	3876	3456	3417	-4.8 %	??	3221	3093	-3.9 %	**
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
ENKELVOUDIG	1537	1430	1385	1402	1239	-4.4 %	-	1211	1132	-6.5 %	**
PERS.AUTO	4632	4594	4656	4455	4498	-0.8 %	-	4445	4339	-2.3 %	-
ZWARE VOERT. MOTOR	426	583	518	554	618	6.5 %	???	646	627	-2.9 %	-
BROMFIETS	178	177	138	125	94	-15.4 %	-	76	82	7.8 %	-
FIETS	985	1004	1035	1086	1063	2.3 %	-	1106	1070	-3.2 %	-
VOETGANGER	639	721	679	663	612	-1.6 %	?	629	559	-11.1 %	***
OVERIG	94	109	111	83	77	-6.3 %	-	77	72	-6.4 %	-
GECOMPLICEERD	106	84	78	87	87	-3.9 %	-	78	92	17.9 %	-
TOTAAL	280	298	292	282	284	-0.2 %	-	285	230	-19.2 %	***
TOTAAL	8877	9000	8892	8737	8572	-0.9 %	-	8554	8203	-4.1 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDEBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19h.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
PERS. AUTO	171	180	144	109	157	-6.5 %	??	123	105	-14.6 %	*
ZWARE VOERT.	55	57	35	43	38	-10.5 %	-	31	51	64.5 %	***
MOTOR	11	14	8	12	5	-14.0 %	-	6	3	-50.0 %	-
BROMFIETS	9	6	9	7	7	-3.9 %	.	7	3	-57.1 %	-
FIETS	3	5	2	3	2	.	.	.	.	.	.
OVERIG	3	8	3	.	1	.	.	.	2	.	.
GECOMPLICEERD	7	16	11	13	6	-4.7 %	-	9	8	-11.1 %	-
TOTAAL	259	286	212	187	216	-7.9 %	??	177	172	-2.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
PERS. AUTO	1358	1296	1158	1068	1086	-6.4 %	-	962	1031	7.1 %	**
ZWARE VOERT.	146	155	172	182	157	3.0 %	-	177	171	-3.3 %	-
MOTOR	66	45	40	37	30	-18.3 %	-	20	24	20.0 %	-
BROMFIETS	229	220	201	155	173	-9.0 %	-	143	178	24.4 %	***
FIETS	82	93	72	56	53	-13.3 %	-	43	56	30.2 %	**
OVERIG	23	13	16	12	15	-10.7 %	-	11	11	0.0 %	-
GECOMPLICEERD	87	74	85	66	77	-3.5 %	-	69	66	-4.3 %	-
TOTAAL	1992	1896	1745	1576	1591	-6.3 %	-	1423	1537	8.0 %	***
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	3	2	3	1	1	-25.0 %	.	1	3	200.0 %	**
PERS. AUTO	1703	1567	1591	1486	1422	-4.1 %	-	1361	1409	3.5 %	-
ZWARE VOERT.	187	218	243	244	274	8.5 %	-	293	300	2.3 %	-
MOTOR	74	55	37	53	37	-14.8 %	-	28	33	17.8 %	-
BROMFIETS	433	404	413	376	394	-2.6 %	-	372	370	-0.5 %	-
FIETS	162	156	142	100	139	-7.2 %	?	109	140	28.4 %	***
OVERIG	31	30	24	28	29	-2.1 %	-	27	25	-7.4 %	-
GECOMPLICEERD	209	208	185	184	182	-4.0 %	-	170	196	15.2 %	**
TOTAAL	2802	2640	2638	2472	2478	-3.1 %	-	2361	2476	4.8 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19i.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG FIETS	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	4	4	6	4	2	-10.0 %	.	3	1	-66.6 %	-
ZWARE VOERT.	1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	6	5	6	5	2	-16.6 %	.	2	1	-50.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	14	12	11	9	10	-9.8 %	-	8	7	-12.5 %	-
PERS.AUTO	2	3	6	1	5	11.7 %	.	5	2	-60.0 %	-
ZWARE VOERT.	13	24	7	50	28	22.9 %	???	41	20	-51.2 %	***
FIETS	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
VOETGANGER	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	2	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	32	43	24	61	44	10.2 %	??	53	29	-45.2 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 19j.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	4	5	3	2	7	7.1 %	.	5	2	-60.0 %	-
PERS.AUTO	2	3	2	2	1	-15.0 %	.	1	1	0.0 %	-
ZWARE VOERT.	4	1	4	1	.	.	.	.	2	.	.
MOTOR	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
BROMFIETS	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OVERIG	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	13	10	9	5	8	-16.6 %	.	5	5	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	16	15	18	18	23	9.4 %	-	23	16	-30.4 %	-
PERS.AUTO	20	20	17	28	17	0.9 %	-	21	20	-4.7 %	-
ZWARE VOERT.	8	7	8	7	6	-5.5 %	.	6	2	-66.6 %	*
MOTOR	1	1	.	.	2	.	.	.	.	.	.
BROMFIETS	2	1	.	1	1	.	.	.	2	.	.
FIETS	1	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.
VOETGANGER	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.
OVERIG	2	1	2	1	.	.	.	.	2	.	.
GECOMPLICEERD	1	.	.	1	5	.	.	.	2	.	.
TOTAAL	51	46	47	56	55	3.5 %	-	56	45	-19.6 %	-
TOTAAL GENRAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
ENKELVOUDIG	42	28	20	27	39	-2.2 %	?	29	24	-17.2 %	-
PERS.AUTO	47	39	44	47	48	2.2 %	-	48	39	-18.7 %	-
ZWARE VOERT.	9	17	14	10	14	2.3 %	-	14	16	14.2 %	-
MOTOR	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
BROMFIETS	3	5	5	4	.	.	.	.	1	.	.
FIETS	.	.	5	2	1	.	.	.	2	.	.
VOETGANGER	.	3	1	.	1	.	.	.	.	.	.
OVERIG	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.
GECOMPLICEERD	.	4	1	6	1	.	.	.	3	.	.
TOTAAL	102	96	93	96	105	0.6 %	-	100	85	-15.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20a.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	12	5	9	9	12	4.2 %	.	11	6	-45.4 %	-
06 t/m 11 jaar	11	9	6	2	5	-28.7 %	.	1	4	300.0 %	***
12 t/m 15 jaar	9	10	7	12	4	-9.5 %	.	6	10	66.6 %	*
16 t/m 17 jaar	12	20	9	19	12	-0.6 %	-	14	17	21.4 %	-
18 t/m 19 jaar	58	72	53	55	38	-10.3 %	-	38	50	31.5 %	*
20 t/m 24 jaar	153	144	163	133	148	-1.4 %	-	142	155	9.1 %	-
25 t/m 34 jaar	130	123	152	131	166	5.6 %	-	164	106	-35.3 %	***
35 t/m 44 jaar	127	113	120	102	102	-5.4 %	-	95	115	21.0 %	**
45 t/m 54 jaar	80	98	94	94	87	1.1 %	-	94	93	-1.0 %	-
55 t/m 64 jaar	83	71	69	56	59	-9.3 %	-	49	74	51.0 %	***
65 t/m 74 jaar	71	74	60	58	64	-4.5 %	-	56	84	50.0 %	***
75 en ouder	41	40	32	43	43	1.7 %	-	42	55	30.9 %	**
TOTAAL	787	779	774	714	740	-2.0 %	-	711	769	8.1 %	**
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	84	93	78	73	94	0.0 %	-	84	91	8.3 %	-
06 t/m 11 jaar	103	116	97	80	88	-6.8 %	-	77	93	20.7 %	*
12 t/m 15 jaar	108	125	100	107	84	-6.2 %	-	85	77	-9.4 %	-
16 t/m 17 jaar	183	194	171	136	127	-10.4 %	-	111	144	29.7 %	***
18 t/m 19 jaar	576	553	520	387	374	-11.8 %	-	311	421	35.3 %	***
20 t/m 24 jaar	1371	1397	1342	1199	1226	-3.7 %	-	1161	1171	0.8 %	-
25 t/m 34 jaar	1223	1255	1178	1217	1158	-1.3 %	-	1156	1149	-0.6 %	-
35 t/m 44 jaar	748	833	802	800	786	0.5 %	-	807	774	-4.0 %	-
45 t/m 54 jaar	630	662	614	647	624	-0.4 %	-	627	606	-3.3 %	-
55 t/m 64 jaar	462	520	458	423	420	-3.9 %	-	402	426	5.9 %	-
65 t/m 74 jaar	311	387	346	353	393	3.6 %	?	397	400	0.7 %	-
75 en ouder	131	159	183	174	195	8.4 %	-	211	189	-10.4 %	-
onbekend	47	35	58	52	43	1.9 %	-	50	49	-2.0 %	-
TOTAAL	5977	6329	5947	5648	5612	-2.3 %	???	5479	5590	2.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 0 personenauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	171	154	151	184	193	4.3 %	-	193	177	-8.2 %	-
06 t/m 11 jaar	255	314	272	276	214	-4.5 %	??	230	242	5.2 %	-
12 t/m 15 jaar	251	291	233	219	225	-5.0 %	-	207	228	10.1 %	-
16 t/m 17 jaar	343	332	285	268	278	-6.4 %	-	243	293	20.5 %	***
18 t/m 19 jaar	1026	1075	963	829	808	-7.2 %	?	736	872	18.4 %	***
20 t/m 24 jaar	2670	2702	2792	2766	2777	1.0 %	-	2825	2854	1.0 %	-
25 t/m 34 jaar	2604	2605	2615	2576	2830	1.5 %	?	2773	2723	-1.8 %	-
35 t/m 44 jaar	1655	1860	1781	1871	2028	4.1 %	?	2066	1881	-8.9 %	***
45 t/m 54 jaar	1282	1372	1346	1284	1382	0.8 %	-	1367	1432	4.7 %	*
55 t/m 64 jaar	821	802	789	800	890	1.6 %	-	861	813	-5.5 %	*
65 t/m 74 jaar	559	620	551	574	657	2.5 %	?	637	620	-2.6 %	-
75 en ouder	216	238	245	268	282	6.4 %	-	298	292	-2.0 %	-
onbekend	213	183	227	207	248	4.3 %	-	244	294	20.4 %	***
TOTAAL	12066	12548	12250	12122	12812	0.8 %	???	12679	12721	0.3 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1 %
 ** = < 5 %
 * = < 10 %
 - = >= 10 %

TABEL 20b.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
06 t/m 11 jaar	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.
16 t/m 17 jaar	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18 t/m 19 jaar	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
20 t/m 24 jaar	2	1	1	.	3	.	.	.	1	.	.
25 t/m 34 jaar	.	3	2	2	2	.	.	.	2	.	.
35 t/m 44 jaar	4	4	2	4	4	0.0 %	.	4	2	-50.0 %	-
45 t/m 54 jaar	4	3	2	1	1	-36.3 %	.	0	2	.	.
55 t/m 64 jaar	.	1	.	1	2	.	.	.	1	.	.
65 t/m 74 jaar	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	11	13	8	9	14	1.8 %	-	12	8	-33.3 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.
06 t/m 11 jaar	1	.	1	1	2	.	.	.	2	.	.
12 t/m 15 jaar	1	2	1	2	1	0.0 %	.	1	1	0.0 %	-
16 t/m 17 jaar	1	.	3	.	1	.	.	.	1	.	.
18 t/m 19 jaar	2	7	2	5	3	0.0 %	.	4	1	-75.0 %	-
20 t/m 24 jaar	15	9	22	27	13	8.1 %	?	21	11	-47.6 %	**
25 t/m 34 jaar	34	37	21	20	22	-15.2 %	-	14	18	28.5 %	-
35 t/m 44 jaar	25	22	20	17	12	-16.1 %	-	10	18	80.0 %	***
45 t/m 54 jaar	12	16	11	9	16	0.7 %	-	13	14	7.6 %	-
55 t/m 64 jaar	2	3	2	5	6	27.7 %	.	7	7	0.0 %	-
75 en ouder	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
onbekend	1	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	94	101	83	87	77	-5.4 %	-	74	74	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 1 vrachtauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	3	3	2	.	1	.	.	.	1	.	.
12 t/m 15 jaar	2	5	2	.	1	.	.	.	2	.	.
16 t/m 17 jaar	4	2	2	2	3	-7.6 %	.	2	4	100.0 %	-
18 t/m 19 jaar	11	16	7	10	11	-5.4 %	-	9	13	44.4 %	-
20 t/m 24 jaar	33	32	39	51	57	15.8 %	-	63	48	-23.8 %	*
25 t/m 34 jaar	59	47	63	70	45	-0.8 %	?	55	55	0.0 %	-
35 t/m 44 jaar	44	31	43	41	48	4.3 %	-	47	37	-21.2 %	-
45 t/m 54 jaar	25	18	17	27	22	1.3 %	-	23	26	13.0 %	-
55 t/m 64 jaar	7	5	5	8	9	10.2 %	.	9	11	22.2 %	-
65 t/m 74 jaar	1	2	1	2	.	.	.	.	1	.	.
75 en ouder	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
onbekend	3	1	1	4	4	19.2 %	.	4	5	25.0 %	-
TOTAAL	193	163	183	218	201	3.7 %	-	213	203	-4.6 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

tabel 20c.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	1	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	1	1	.	1	.	.	.	.	1	.	.
12 t/m 15 jaar	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	.
16 t/m 17 jaar	.	.	.	1	1	.	.	.	1	.	.
18 t/m 19 jaar	.	2	3	2	2	.	.	.	5	.	.
20 t/m 24 jaar	3	3	1	4	13	43.7 %	.	11	8	-27.2 %	-
25 t/m 34 jaar	3	5	8	6	13	30.0 %	.	13	3	-76.9 %	***
35 t/m 44 jaar	5	7	2	1	7	-4.5 %	.	4	6	50.0 %	-
45 t/m 54 jaar	3	5	4	4	1	-14.7 %	.	2	5	150.0 %	**
55 t/m 64 jaar	2	4	3	1	1	-22.7 %	.	1	3	200.0 %	**
65 t/m 74 jaar	.	1	.	.	1	.	.	.	2	.	.
TOTAAL	18	28	24	21	40	14.1 %	-	37	35	-5.4 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	2	4	4	3	2	-3.3 %	.	3	3	0.0 %	-
06 t/m 11 jaar	8	5	5	4	3	-22.0 %	.	2	4	100.0 %	-
12 t/m 15 jaar	4	4	2	5	3	-2.7 %	.	3	6	100.0 %	*
16 t/m 17 jaar	3	6	6	4	7	11.5 %	.	7	7	0.0 %	-
18 t/m 19 jaar	9	15	16	15	16	9.8 %	-	18	15	-16.6 %	-
20 t/m 24 jaar	40	64	36	43	56	2.3 %	?	51	65	27.4 %	**
25 t/m 34 jaar	35	62	61	62	71	12.3 %	-	80	68	-15.0 %	-
35 t/m 44 jaar	24	46	46	48	52	13.4 %	-	61	44	-27.8 %	**
45 t/m 54 jaar	21	26	20	20	34	8.2 %	-	30	33	10.0 %	-
55 t/m 64 jaar	8	14	13	8	10	-1.8 %	-	10	9	-10.0 %	-
65 t/m 74 jaar	2	2	7	6	3	15.0 %	.	6	8	33.3 %	-
75 en ouder	.	2	1	.	1	.	.	.	4	.	.
onbekend	2	.	2	1	2	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	158	250	219	219	260	7.8 %	??	273	267	-2.1 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 2 bestelauto
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	7	2	2	4	10	16.0 %	.	7	5	-28.5 %	-
06 t/m 11 jaar	5	8	12	8	7	5.0 %	.	9	8	-11.1 %	-
12 t/m 15 jaar	4	9	13	5	11	11.9 %	.	11	6	-45.4 %	-
16 t/m 17 jaar	6	14	8	11	18	18.4 %	-	18	10	-44.4 %	*
18 t/m 19 jaar	28	36	26	30	51	11.6 %	-	46	46	0.0 %	-
20 t/m 24 jaar	75	113	113	146	182	19.6 %	-	200	214	7.0 %	-
25 t/m 34 jaar	121	153	136	186	204	12.4 %	-	220	245	11.3 %	*
35 t/m 44 jaar	42	98	97	107	123	18.3 %	?	145	163	12.4 %	-
45 t/m 54 jaar	46	52	74	70	77	12.5 %	-	88	109	23.8 %	**
55 t/m 64 jaar	17	27	30	20	19	-1.3 %	-	22	40	81.8 %	***
65 t/m 74 jaar	14	7	14	14	12	2.4 %	-	13	11	-15.3 %	-
75 en ouder	2	3	2	1	3	0.0 %	.	2	3	50.0 %	-
onbekend	9	6	12	5	16	13.5 %	.	14	7	-50.0 %	*
TOTAAL	376	528	539	607	733	14.2 %	?	795	867	9.0 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDIGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20d.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
20 t/m 24 jaar	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35 t/m 44 jaar	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.
45 t/m 54 jaar	.	1	.	.	1	.	.	.	1	.	.
55 t/m 64 jaar	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.
75 en ouder	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	.	4	3	1	1	.	.	.	1	.	.
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	1	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.
16 t/m 17 jaar	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
18 t/m 19 jaar	1	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.
20 t/m 24 jaar	3	4	1	.	2	.	.	.	1	.	.
25 t/m 34 jaar	4	8	4	1	1	.	.	.	.	.	.
35 t/m 44 jaar	2	6	3	.	1	.	.	.	.	.	.
45 t/m 54 jaar	1	8	2	2	3	-6.2 %	.	3	2	-33.3 %	-
55 t/m 64 jaar	1	3	4	1	4	15.3 %	.	4	7	75.0 %	-
65 t/m 74 jaar	3	9	3	9	4	3.5 %	.	6	6	0.0 %	-
75 en ouder	.	2	5	4	1	.	.	.	3	.	.
onbekend	.	1	15	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	18	41	40	18	19	-7.7 %	???	21	21	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 3 bussen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	6	1	2	4	4	-2.9 %	.	3	2	-33.3 %	-
06 t/m 11 jaar	4	2	5	3	4	2.7 %	.	4	1	-75.0 %	-
12 t/m 15 jaar	9	7	3	3	11	0.0 %	.	7	2	-71.4 %	*
16 t/m 17 jaar	3	.	2	3	4	.	.	.	3	.	.
18 t/m 19 jaar	9	4	2	7	1	-28.2 %	.	1	1	0.0 %	-
20 t/m 24 jaar	12	4	2	11	5	-10.2 %	.	5	3	-40.0 %	-
25 t/m 34 jaar	15	14	18	19	13	0.6 %	-	16	15	-6.2 %	-
35 t/m 44 jaar	12	14	16	17	12	2.1 %	-	15	14	-6.6 %	-
45 t/m 54 jaar	18	18	10	22	22	6.6 %	-	22	11	-50.0 %	**
55 t/m 64 jaar	16	17	24	21	19	5.1 %	-	22	12	-45.4 %	**
65 t/m 74 jaar	33	40	31	22	14	-20.0 %	-	11	29	163.6 %	***
75 en ouder	28	19	25	17	17	-11.3 %	-	14	24	71.4 %	***
onbekend	6	17	17	6	16	7.2 %	?	15	22	46.6 %	*
TOTAAL	171	157	157	155	142	-3.8 %	-	138	139	0.7 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDEBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20e.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
06 t/m 11 jaar	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	2	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
16 t/m 17 jaar	4	4	2	1	1	.	.	.	.	.	.
18 t/m 19 jaar	17	19	11	8	7	-25.0 %	-	3	5	66.6 %	-
20 t/m 24 jaar	49	46	52	36	31	-10.7 %	-	29	28	-3.4 %	-
25 t/m 34 jaar	25	17	25	19	19	-4.7 %	-	18	15	-16.6 %	-
35 t/m 44 jaar	5	7	3	2	5	-11.3 %	.	3	8	166.6 %	***
45 t/m 54 jaar	4	2	2	2	.	.	.	.	2	.	.
55 t/m 64 jaar	.	1	1	1	1	.	.	.	.	.	.
65 t/m 74 jaar	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	106	98	97	72	64	-12.5 %	-	54	58	7.4 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	1	2	.	1	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	2	1	1	.	2	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	17	9	9	9	6	-22.0 %	-	3	5	66.6 %	-
16 t/m 17 jaar	51	22	14	15	20	-28.2 %	???	4	11	175.0 %	***
18 t/m 19 jaar	238	201	135	94	88	-26.9 %	-	29	57	96.5 %	***
20 t/m 24 jaar	387	370	347	320	301	-6.4 %	-	278	257	-7.5 %	-
25 t/m 34 jaar	191	163	179	167	212	2.5 %	-	196	222	13.2 %	*
35 t/m 44 jaar	31	36	34	41	47	9.7 %	-	49	37	-24.4 %	*
45 t/m 54 jaar	14	20	11	14	30	14.6 %	?	26	22	-15.3 %	-
55 t/m 64 jaar	5	8	7	5	10	10.0 %	.	9	2	-77.7 %	**
65 t/m 74 jaar	1	3	.	1	2	.	.	.	1	.	.
75 en ouder	1	2	.	.	2	.	.	.	1	.	.
onbekend	5	3	5	2	2	-20.5 %	.	1	2	100.0 %	-
TOTAAL	943	839	744	668	723	-7.7 %	??	600	617	2.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 4 motorfiets/scooter
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN			1987		
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.
06 t/m 11 jaar	.	1	.	3	.	.	.	.	2	.	.
12 t/m 15 jaar	35	23	20	8	7	-38.1 %	-	2	11	-650.0 %	.
16 t/m 17 jaar	85	73	54	33	37	-24.1 %	-	16	30	87.5 %	***
18 t/m 19 jaar	544	387	298	239	133	-30.2 %	?	29	145	400.0 %	***
20 t/m 24 jaar	809	800	746	614	591	-8.7 %	-	525	554	5.5 %	-
25 t/m 34 jaar	365	332	378	364	457	5.6 %	?	444	485	9.2 %	*
35 t/m 44 jaar	60	68	71	76	76	5.6 %	-	82	101	23.1 %	**
45 t/m 54 jaar	35	31	34	35	28	-3.0 %	-	30	33	10.0 %	-
55 t/m 64 jaar	6	6	12	5	10	8.9 %	.	10	7	-30.0 %	-
65 t/m 74 jaar	4	.	2	2	3	.	.	.	3	.	.
75 en ouder	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
onbekend	12	5	8	15	7	0.0 %	.	9	18	100.0 %	***
TOTAAL	1955	1727	1624	1394	1349	-9.5 %	-	1146	1391	21.3 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDEBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20f.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
06 t/m 11 jaar		1			5	-18.7 %		3	2	-33.3 %	-
12 t/m 15 jaar	10	6	7	4	5	-6.6 %	-	41	56	36.5 %	**
16 t/m 17 jaar	60	54	53	38	51	-7.8 %	-	18	21	16.6 %	-
18 t/m 19 jaar	20	35	22	19	19	7.0 %	-	14	13	-7.1 %	-
20 t/m 24 jaar	12	10	8	12	15	16.6 %		7	4	-42.8 %	-
25 t/m 34 jaar	3	3	7	5	6	-5.1 %		5	5	0.0 %	-
35 t/m 44 jaar	6	9	3	4	7	19.6 %		9	7	-22.2 %	-
45 t/m 54 jaar	6	1	6	6	9	2.5 %		8	6	-25.0 %	-
55 t/m 64 jaar	9	6	5	12	7	-4.9 %	-	9	5	-44.4 %	-
65 t/m 74 jaar	11	7	16	10	7	-1.7 %		5	7	40.0 %	-
75 en ouder	6	7	4	4	7						
TOTAAL	143	139	131	114	133	-3.4 %	-	119	126	5.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar		4							1		
06 t/m 11 jaar	9	5	8	5	5	-12.5 %		4	2	-50.0 %	-
12 t/m 15 jaar	205	168	137	118	114	-15.6 %	-	79	121	53.1 %	***
16 t/m 17 jaar	1718	1542	1302	1274	1388	-6.4 %	???	1166	1260	8.0 %	***
18 t/m 19 jaar	647	675	608	543	615	-3.1 %	?	559	537	-3.9 %	-
20 t/m 24 jaar	275	325	266	305	292	0.4 %	-	297	273	-8.0 %	-
25 t/m 34 jaar	176	167	170	161	155	-2.8 %	-	151	136	-9.9 %	-
35 t/m 44 jaar	123	130	107	88	115	-5.1 %	-	95	105	10.5 %	-
45 t/m 54 jaar	136	126	107	103	100	-8.3 %	-	86	81	-5.8 %	-
55 t/m 64 jaar	103	109	98	87	63	-11.0 %	-	61	78	27.8 %	**
65 t/m 74 jaar	91	84	73	67	63	-9.6 %	-	54	69	27.7 %	**
75 en ouder	24	30	36	25	34	5.0 %	-	34	44	29.4 %	*
onbekend	11	10	11	11	5	-11.4 %		6	7	16.6 %	-
TOTAAL	3518	3375	2923	2787	2949	-5.5 %	???	2593	2714	4.6 %	***
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 5 bromfiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	10	5	7	4	5	-17.7 %		3	8	166.6 %	***
06 t/m 11 jaar	27	18	20	19	22	-4.2 %	-	19	24	26.3 %	-
12 t/m 15 jaar	495	402	385	335	359	-8.5 %	?	294	352	19.7 %	***
16 t/m 17 jaar	4254	4051	3937	3943	4379	0.3 %	???	4155	4463	7.4 %	***
18 t/m 19 jaar	1679	1736	1800	1648	1823	1.1 %	?	1797	1870	4.0 %	*
20 t/m 24 jaar	913	899	986	936	1122	4.6 %	??	1108	1023	-7.6 %	***
25 t/m 34 jaar	489	482	508	479	474	-0.6 %	-	477	501	5.0 %	-
35 t/m 44 jaar	324	324	353	280	285	-3.8 %	?	277	309	11.5 %	*
45 t/m 54 jaar	257	292	281	220	250	-3.3 %	?	234	224	-4.2 %	-
55 t/m 64 jaar	203	225	166	148	150	-10.2 %	-	124	142	14.5 %	*
65 t/m 74 jaar	114	114	105	94	103	-3.9 %	-	93	110	18.2 %	*
75 en ouder	51	40	47	31	50	-2.5 %	-	41	47	14.6 %	-
onbekend	44	43	51	38	39	-3.4 %	-	39	43	10.2 %	-
TOTAAL	8860	8631	8646	8175	9061	-0.0 %	???	8658	9116	5.2 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20g.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
00 t/m 05 jaar	6	5	3	4	1	-28.9 %	-	0	7		
06 t/m 11 jaar	24	38	28	17	13	-17.9 %	?	11	20	81.8 %	***
12 t/m 15 jaar	54	47	51	33	40	-9.3 %	-	32	43	34.3 %	*
16 t/m 17 jaar	20	15	17	14	12	-10.8 %	-	11	16	45.4 %	-
18 t/m 19 jaar	13	13	12	14	12	-0.7 %	-	13	5	-61.5 %	***
20 t/m 24 jaar	11	19	13	14	7	-10.1 %	-	9	21	133.3 %	***
25 t/m 34 jaar	13	19	16	22	19	8.4 %	-	22	14	-36.3 %	*
35 t/m 44 jaar	17	16	17	14	18	0.0 %	-	16	19	18.7 %	-
45 t/m 54 jaar	39	28	23	23	33	-5.8 %	-	24	17	-29.1 %	-
55 t/m 64 jaar	27	42	34	24	35	-0.6 %	-	32	29	-9.3 %	-
65 t/m 74 jaar	61	82	70	55	50	-7.7 %	-	49	54	10.2 %	-
75 en ouder	87	75	73	81	71	-3.3 %	-	70	66	-5.7 %	-
TOTAAL	372	399	357	315	311	-5.8 %	-	289	311	7.6 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
00 t/m 05 jaar	70	65	53	65	60	-3.1 %	-	57	55	-3.5 %	-
06 t/m 11 jaar	462	442	400	340	299	-11.0 %	-	260	279	7.3 %	-
12 t/m 15 jaar	767	676	637	549	528	-9.5 %	-	450	467	3.7 %	-
16 t/m 17 jaar	264	246	225	186	199	-8.4 %	-	167	172	2.9 %	-
18 t/m 19 jaar	183	218	142	166	163	-5.2 %	??	147	125	-14.9 %	*
20 t/m 24 jaar	242	266	273	229	241	-1.5 %	-	239	219	-8.3 %	-
25 t/m 34 jaar	289	338	325	282	289	-1.8 %	-	288	270	-6.2 %	-
35 t/m 44 jaar	287	297	322	276	293	-0.3 %	-	292	238	-18.4 %	***
45 t/m 54 jaar	335	362	379	343	312	-1.8 %	-	327	323	-1.2 %	-
55 t/m 64 jaar	375	378	403	340	323	-3.9 %	-	321	273	-14.9 %	***
65 t/m 74 jaar	433	464	400	383	410	-3.0 %	-	380	385	1.3 %	-
75 en ouder	300	319	308	289	290	-1.6 %	-	286	274	-4.1 %	-
onbekend	12	10	9	8	10	-6.1 %	-	8	13	62.5 %	*
TOTAAL	4019	4081	3876	3456	3417	-4.8 %	??	3221	3093	-3.9 %	**
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 6 fiets
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
						JAAR	OF FIT				
00 t/m 05 jaar	160	132	126	131	113	-7.1 %	-	104	108	3.8 %	-
06 t/m 11 jaar	825	773	803	696	646	-5.8 %	-	618	650	5.1 %	-
12 t/m 15 jaar	1771	1885	1720	1723	1584	-3.0 %	?	1576	1515	-3.8 %	-
16 t/m 17 jaar	653	671	664	658	660	0.0 %	-	662	603	-8.9 %	**
18 t/m 19 jaar	520	543	515	534	506	-0.7 %	-	513	496	-3.3 %	-
20 t/m 24 jaar	868	855	836	873	885	0.6 %	-	879	847	-3.6 %	-
25 t/m 34 jaar	1066	1080	1074	1063	1150	1.3 %	-	1132	1056	-6.7 %	**
35 t/m 44 jaar	765	813	855	869	872	3.2 %	-	916	829	-9.4 %	***
45 t/m 54 jaar	716	820	795	755	775	0.6 %	?	788	690	-12.4 %	***
55 t/m 64 jaar	596	597	611	584	539	-2.1 %	-	547	536	-2.0 %	-
65 t/m 74 jaar	601	497	531	517	541	-1.8 %	?	507	497	-1.9 %	-
75 en ouder	294	298	317	299	277	-1.1 %	-	287	340	18.4 %	***
onbekend	42	36	45	35	24	-10.1 %	-	25	36	44.0 %	**
TOTAAL	8877	9000	8892	8737	8572	-0.9 %	-	8554	8203	-4.1 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20h.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	30	33	16	13	8	-32.0 %	-	1	13	200.0 %	***
06 t/m 11 jaar	27	27	16	16	15	-17.3 %	-	10	15	50.0 %	-
12 t/m 15 jaar	12	13	7	5	6	-23.2 %	.	3	12	300.0 %	***
16 t/m 17 jaar	6	5	2	4	6	-2.1 %	.	4	2	-50.0 %	-
18 t/m 19 jaar	8	3	4	.	3	.	.	.	3	.	.
20 t/m 24 jaar	9	11	5	8	12	3.3 %	.	10	4	-60.0 %	*
25 t/m 34 jaar	14	15	10	15	19	6.8 %	-	18	13	-27.7 %	-
35 t/m 44 jaar	13	17	12	10	19	3.5 %	-	16	11	-31.2 %	-
45 t/m 54 jaar	22	25	13	16	17	-10.2 %	-	13	20	53.8 %	*
55 t/m 64 jaar	17	21	12	19	18	0.0 %	-	17	9	-47.0 %	*
65 t/m 74 jaar	45	43	49	31	38	-6.3 %	-	33	30	-9.0 %	-
75 en ouder	56	73	66	50	55	-4.1 %	-	53	40	-24.5 %	*
TOTAAL	259	286	212	187	216	-7.9 %	??	177	172	-2.8 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	287	251	253	203	206	-8.7 %	-	177	218	23.1 %	***
06 t/m 11 jaar	453	459	393	376	352	-7.0 %	-	321	346	7.7 %	-
12 t/m 15 jaar	127	140	117	102	104	-7.1 %	-	93	91	-2.1 %	-
16 t/m 17 jaar	59	60	40	38	37	-14.1 %	-	27	27	0.0 %	-
18 t/m 19 jaar	62	37	60	37	46	-6.6 %	?	39	44	12.8 %	-
20 t/m 24 jaar	116	78	81	90	77	-7.4 %	-	69	68	-1.4 %	-
25 t/m 34 jaar	110	105	96	97	112	-0.3 %	-	103	101	-1.9 %	-
35 t/m 44 jaar	106	101	84	69	105	-3.6 %	?	83	93	12.0 %	-
45 t/m 54 jaar	111	117	102	104	85	-6.2 %	-	84	104	23.8 %	**
55 t/m 64 jaar	120	127	104	99	93	-7.5 %	-	84	87	3.5 %	-
65 t/m 74 jaar	217	194	182	162	158	-8.2 %	-	138	156	13.0 %	-
75 en ouder	214	220	224	194	205	-2.0 %	-	198	199	0.5 %	-
onbekend	10	7	9	5	11	0.0 %	.	8	3	-62.5 %	*
TOTAAL	1992	1896	1745	1576	1591	-6.3 %	-	1423	1537	8.0 %	***
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 7 voetganger
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER GOODNESS		VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF.	
						JAAR	OF FIT			%	VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	339	303	252	262	262	-6.8 %	-	225	247	9.7 %	-
06 t/m 11 jaar	653	544	565	517	488	-6.4 %	-	446	526	17.9 %	***
12 t/m 15 jaar	229	246	245	224	195	-3.9 %	-	201	182	-9.4 %	-
16 t/m 17 jaar	99	91	107	94	100	0.5 %	-	100	85	-15.0 %	-
18 t/m 19 jaar	111	95	103	79	95	-4.9 %	-	82	99	20.7 %	*
20 t/m 24 jaar	197	201	189	184	183	-2.3 %	-	177	196	10.7 %	-
25 t/m 34 jaar	230	225	244	233	252	2.1 %	-	252	248	-1.5 %	-
35 t/m 44 jaar	178	189	197	176	178	-0.7 %	-	180	201	11.6 %	-
45 t/m 54 jaar	198	187	172	219	187	0.5 %	-	196	191	-2.5 %	-
55 t/m 64 jaar	156	165	155	133	145	-3.5 %	-	135	161	19.2 %	**
65 t/m 74 jaar	199	177	199	168	163	-4.4 %	-	157	152	-3.1 %	-
75 en ouder	186	192	187	161	203	0.1 %	-	187	168	-10.1 %	-
onbekend	27	25	23	22	27	-1.2 %	-	24	20	-16.6 %	-
TOTAAL	2802	2640	2638	2472	2478	-3.1 %	-	2361	2476	4.8 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20i.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
65 t/m 74 jaar	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75 en ouder	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
12 t/m 15 jaar	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
16 t/m 17 jaar	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
18 t/m 19 jaar	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25 t/m 34 jaar	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45 t/m 54 jaar	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
55 t/m 64 jaar	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
65 t/m 74 jaar	2	1	1	2	1	.	.	.	.	.	.
75 en ouder	1	3	2	2	.	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	6	5	6	5	2	-16.6 %	.	2	1	-50.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 8 railvoertuigen
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN SIGNIF. %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	1	1	2	1	.	.	.	1	.	.
06 t/m 11 jaar	.	2	.	1	2	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	2	.	2	3	4	.	.	.	.	.	.
16 t/m 17 jaar	1	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
18 t/m 19 jaar	.	2	.	1	.	.	.	.	1	.	.
20 t/m 24 jaar	1	3	1	12	9	48.0 %	.	13	4	-69.2 %	***
25 t/m 34 jaar	5	5	3	7	7	11.1 %	.	7	11	57.1 %	-
35 t/m 44 jaar	4	4	3	8	3	4.5 %	.	5	4	-20.0 %	-
45 t/m 54 jaar	3	5	4	7	4	8.6 %	.	6	3	-50.0 %	-
55 t/m 64 jaar	4	4	2	5	1	-15.6 %	.	2	2	0.0 %	-
65 t/m 74 jaar	8	9	4	8	3	-17.1 %	.	3	1	-66.6 %	-
75 en ouder	4	4	4	3	4	.	.	.	.	.	.
onbekend	.	4	.	1	6	.	.	.	2	.	.
TOTAAL	32	43	24	61	44	10.2 %	??	53	29	-45.2 %	***
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

GOODNESS OF FIT
 ??? = ZEER SLECHT
 ?? = SLECHT
 ? = MATIG
 - = AANVAARDBAAR

SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 *** = < 1%
 ** = < 5%
 * = < 10%
 - = >= 10%

TABEL 20j.
VERKEERSONVEILIGHEID 1987

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	1	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	1	1	2	.	2	.	.	.	1	.	.
16 t/m 17 jaar	3	1	2	1	1	.	.	.	.	.	.
18 t/m 19 jaar	1	1	.	1	.	.	.	.	1	.	.
20 t/m 24 jaar	.	1	1	1	1	.	.	.	.	.	.
25 t/m 34 jaar	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35 t/m 44 jaar	2	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
45 t/m 54 jaar	1	.	1	.	1	.	.	.	1	.	.
55 t/m 64 jaar	2	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
65 t/m 74 jaar	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.
75 en ouder	.	1	.	1	2	.	.	.	1	.	.
TOTAAL	13	10	9	5	8	-16.6 %	.	5	5	0.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	1710	1756	1615	1438	1528	-4.2 %	??	1405	1485	5.6 %	**

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	1	1	1	2	1	8.3 %	.	2	2	0.0 %	-
06 t/m 11 jaar	5	1	1	.	3	.	.	.	2	.	.
12 t/m 15 jaar	9	6	7	8	3	-15.1 %	.	4	3	-25.0 %	-
16 t/m 17 jaar	5	5	2	1	4	-17.6 %	.	2	2	0.0 %	-
18 t/m 19 jaar	3	5	2	1	4	-6.6 %	.	2	2	0.0 %	-
20 t/m 24 jaar	3	2	5	8	1	5.2 %	.	4	8	100.0 %	**
25 t/m 34 jaar	6	4	3	8	7	10.7 %	.	7	7	0.0 %	-
35 t/m 44 jaar	4	4	10	6	5	6.8 %	.	7	2	-71.4 %	*
45 t/m 54 jaar	4	8	3	5	5	-2.0 %	.	5	3	-40.0 %	-
55 t/m 64 jaar	3	6	4	6	11	26.6 %	.	11	3	-72.7 %	***
65 t/m 74 jaar	5	1	3	6	4	7.8 %	.	5	4	-20.0 %	-
75 en ouder	3	3	5	3	4	5.5 %	.	4	3	-25.0 %	-
onbekend	.	.	1	2	3	.	.	.	4	.	.
TOTAAL	51	46	47	56	55	3.5 %	-	56	45	-19.6 %	-
TOTAAL GENERAAL	16776	16963	15630	14520	14705	-4.1 %	???	13743	13959	1.5 %	*

WIJZE DEELNAME SLACHTOFFER : 9 overig vrtg/onbek.
AND ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

LEEFTIJD SLACHTOFFER	JAREN VOORPERIODE					REGRESSIELIJN				1987	
	1982	1983	1984	1985	1986	HELLING PER JAAR	GOODNESS OF FIT	VERWACHT	WERKELIJK	VERSCHIL IN %	SIGNIF. VERSCHIL
00 t/m 05 jaar	2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
06 t/m 11 jaar	4	4	1	3	5	.	.	.	.	.	.
12 t/m 15 jaar	7	11	11	17	11	12.2 %	-	16	6	-62.5 %	***
16 t/m 17 jaar	11	8	8	4	11	-4.7 %	.	7	9	28.5 %	-
18 t/m 19 jaar	4	9	3	3	7	0.0 %	.	5	6	20.0 %	-
20 t/m 24 jaar	19	11	10	9	7	-23.2 %	-	3	11	266.6 %	***
25 t/m 34 jaar	8	8	13	7	17	16.0 %	-	16	13	-18.7 %	-
35 t/m 44 jaar	10	10	16	12	11	3.3 %	-	13	9	-30.7 %	-
45 t/m 54 jaar	13	7	11	15	8	-1.8 %	-	10	7	-30.0 %	-
55 t/m 64 jaar	8	14	9	9	8	-5.2 %	.	8	9	12.5 %	-
65 t/m 74 jaar	9	6	8	8	10	4.8 %	.	9	6	-33.3 %	-
75 en ouder	4	5	3	2	4	-8.3 %	.	3	5	66.6 %	-
onbekend	3	2	.	6	6	.	.	.	4	.	.
TOTAAL	102	96	93	96	105	0.6 %	-	100	85	-15.0 %	-
TOTAAL GENERAAL	35434	35533	35046	34037	35497	-0.3 %	???	34698	35230	1.5 %	***

