

DE VERKEERSONVEILIGHEID IN 1989

Een kwantitatieve beschrijving van de verkeersonveiligheid in 1989

R-90-59

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Algemene oriëntatie
 - 1.1 Inleiding
 - 1.1.1. Algemeen
 - 1.1.2. De belangrijkste doodsoorzaken in 1989
 - 1.1.3. De ontwikkeling van de doodsoorzaak "verkeer" over de jaren '80
 - 1.2. Bevolking
 - 1.3. Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit)
 - 1.4. Aantal verkeersdoden in relatie met de samenstelling van de bevolking en de verkeersmortaliteit
 - 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 1989
 - 3.1. Registratie van verkeersongevallen
 - 3.2. Ontwikkeling naar wegcategorie
 - 3.3. Ontwikkeling naar wijze van verkeersdeelname
 - 3.4. Ontwikkeling naar leeftijd slachtoffer
 - 3.5. Ontwikkeling van het verkeersrisico

4. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers 1984 t/m 1989
 - 4.1. Analysemethode
 - 4.2. Analyse van de ontwikkeling
 - 4.3. Trendtabellen

5. Omvang, ernst en aard van de letsels van verkeersslachtoffers
 - 5.1. Registratieniveau
 - 5.2. Verpleegduur
 - 5.3. Aard van de letsels

6. Samenvatting

Afbeeldingen 1 t/m 20

Tabellen 1 t/m 17

Bijlage. Trendtabellen 1989, Voorperiode 1984 t/m 1988

VOORWOORD

Verreweg de meeste rapporten over verkeersveiligheidsproblemen behandelen in detail één bepaald aspect. De SWOV dient echter ook de algemene ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid als geheel te volgen, en hierover te rapporteren.

Dit rapport, opgesteld in het kader van de doelsubsidie van de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van de Rijkswaterstaat, geeft een tamelijk algemene kwantitatieve beschrijving en analyse van de totale verkeersonveiligheid voorzover de betreffende gegevens beschikbaar zijn. 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 van Verkeer en Waterstaat worden aangeboden. Een bepaald jaar, in dit geval het jaar 1989, dient niet als een losstaande periode te worden beschouwd, noch uitsluitend met het voorgaande jaar, dus 1988, vergeleken, want het is alleen zinvol de aandacht te richten op een bepaalde ontwikkeling als deze al een aantal jaren zichtbaar is en dus niet slechts kortstondig incidenteel afwijkt van een langjarige trend. Daarom moet bij het analyseren van een bepaald jaar dit worden beschouwd als deel uitmakend van een langere periode daarvoor. In de meeste gevallen betreft dit hier de vijfjarenperiode 1984 t/m 1989.

Dit rapport is samengesteld door P.H. Polak op basis van een stageverslag van M. Walvius, student Verkeerskunde aan de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer te Tilburg.

1. ALGEMENE ORIENTATIE

1.1. Inleiding

1.1.1. Algemeen

Wanneer we de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden over de afgelopen periode bekijken kunnen we zien dat het totale aantal verkeersdoden afneemt. [In het begin van de jaren '80 daalt het aantal verkeersdoden nog sterk, waarna we omstreeks de helft van de jaren '80 kunnen constateren dat het aantal verkeersdoden lijkt te stabiliseren. We zien ook dat de cijfers voor de jaren 1985 en 1988 aan de lage kant zijn geweest ten opzichte van de lange-termijnontwikkeling]. Het is natuurlijk betreurenswaardig dat het jaar 1989 meer verkeersdoden telt dan het jaar 1988, maar de ontwikkeling over een langere termijn volgende, is het aantal verkeersdoden in 1989 niet als extreem hoog te beschouwen. De aantallen verkeersdoden in de jaren 1985 en 1988 zijn eerder laag te noemen, en met het interpreteren van de cijfers van het jaar 1989 moeten we dan ook de ontwikkeling op de langere termijn voor ogen houden, en ons niet blind staren op de stijging van het aantal doden ten opzichte van een laag jaar. Een verklaring te zoeken voor dergelijke ontwikkelingen is niet eenvoudig. Het kleinere aantal doden in het jaar 1988 zou kunnen samenhangen met de invoering van de nieuwe snelheidslimiet op de autosnelwegen, in 1988. Het aantal doden nam echter niet alleen af op de autosnelwegen maar ook op andere wegen. Het feit dat de snelheidslimiet hoger werd gesteld zou dan ook niet de verklaring zijn, maar meer het feit van de (aankondiging van) strengere controles op de handhaving van de snelheden. Wanneer we de ontwikkeling van de aantallen verkeersdoden per maand over de afgelopen tien jaar bekijken, zien we na de invoering van de nieuwe maximum snelheid in de maand juni het aantal verkeersdoden in juni 1988 sterk dalen ten opzichte van de maand juni in voorgaande jaren. Tijdens de maanden juli en augustus zien we deze daling afzakken waarna deze in september niet meer is waar te nemen. Deze dalingen worden natuurlijk niet door één factor veroorzaakt, andere factoren, waaronder het toeval, spelen hierbij zeker ook een rol. Toch kan een dergelijke tijdelijke daling van het aantal verkeersdoden ervoor zorgen dat een heel jaar, ten opzichte van andere jaren, laag scoort. Rekening houdende met de op dit moment als belangrijk te achten factoren zal in dit rapport de ontwikkeling van de verkeersonvei-

ligheid in 1989 op basis van de ontwikkeling in de afgelopen tien jaar beschreven worden.

1.1.2. De belangrijkste doodsoorzaken in 1989

In de CBS-statistiek van de doodsoorzaken neemt de categorie "verkeer" in het totaal een kleine plaats in (1,4%). Voor bepaalde leeftijdsgroepen is dit echter heel anders (zie Tabel 1). De verdeling over de leeftijdsgroepen verloopt door de jaren over het algemeen geleidelijk.

Het is duidelijk dat het verkeer voor de jongeren een zeer belangrijke, zo niet de belangrijkste doodsoorzaak is. In de leeftijdsklasse van 15 t/m 19 jaar is bij alle overledenen 36,2 procent het gevolg van een verkeersongeval. Vanaf 25 jaar is zelfmoord de belangrijkste doodsoorzaak (20,2% in de leeftijdsklasse 25 t/m 29 jaar). Vanaf het dertigste jaar neemt het aandeel van kanker en hart- en vaatziekten als belangrijkste doodsoorzaak toe.

Bij het beoordelen van Afbeelding 1 dienen we er rekening mee te houden dat het hier geen absolute aantallen betreft, maar percentages, wat inhoudt dat de aantallen overledenen per leeftijdsklasse niet gelijk zijn, maar toenemen naarmate de leeftijd toeneemt (zie ook Tabel 1). Een uitzondering hierbij vormt de leeftijdsklasse van 0 t/m 4 jaar, dit als gevolg van een wat hogere sterfte in het eerste levensjaar.

1.1.3. De ontwikkeling van de doodsoorzaak "verkeer" over de jaren '80

De percentages voor de diverse doodsoorzaken fluctueren nogal over de afgelopen jaren, toch lijkt over het geheel gezien het aandeel van het verkeer als doodsoorzaak af te nemen. Om dit te kunnen constateren, en hierbij de toevalsfluctuaties iets af te vlakken, zijn de gemiddelde percentages over de jaren 80/81 en de jaren 88/89 vastgesteld (zie Tabellen 1B en C) en is hieruit het dalingspercentage berekend. De gemiddelde daling is volgens deze berekening 31 procent. Alleen de leeftijdsgroep 45 t/m 54 jaar vertoont een stijging, het betreft hier echter zodanig kleine getallen, dat waarschijnlijk toevalsfluctuaties een rol spelen. Over het algemeen is bij de ouderen (> 55 jaar) de daling sterker dan bij de jongeren.

1.2. Bevolking

In Tabel 2 is te zien dat de omvang en samenstelling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdsklassen in de laatste jaren sterk is veranderd. Ook de komende jaren zal deze samenstelling nog veranderen.

De belangrijkste veranderingen zijn veroorzaakt door de geboortengolf na de tweede wereldoorlog en de daling van het aantal geboorten in de jaren '70. In Tabel 2 zijn deze veranderingen goed te zien. De piek van de naoorlogse geboortengolf ligt op dit moment in de leeftijdsklasse 40 t/m 45 jaar. In Afbeelding 2 zien we de verschuiving over de leeftijdsklassen van 1980 t/m 1989 van de Nederlandse bevolking. Zoals uit de afbeelding is af te lezen zijn vooral de 0 t/m 15-jarigen in aantal gedaald en de 35 t/m 49-jarigen fors gestegen. Bij de tussenliggende leeftijdsklassen zijn enige schommelingen waar te nemen, de leeftijdsklassen van 50 jaar en ouder vertonen geen spectaculaire verschillen. Over de laatste twintig jaar is echter het aantal personen in deze groep met meer dan 50% toegenomen. Wanneer de verschuiving wordt voortgezet over de komende tien jaar zal vooral het aantal jongeren aanzienlijk teruglopen. Het aantal personen in de leeftijdsklasse 20 t/m 25 jaar zal in het jaar 2000 een kwart lager zijn dan nu het geval is.

1.3. Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit)

Verwacht mag worden dat de verandering in absolute aantallen inwoners per leeftijdsklasse gevolgen zal hebben voor de aantallen verkeersdoden in de betreffende leeftijdsklassen. Om voor de effecten van de bevolkingssamenstelling te corrigeren worden de mortaliteitscijfers gebruikt. Daarnaast worden mortaliteitscijfers gebruikt om een indruk te krijgen van de relatieve verkeersonveiligheid in de verschillende leeftijdsklassen. Hierbij wordt ook aangegeven hoe groot de kans is die een persoon van een bepaalde leeftijd loopt om in het verkeer om het leven te komen.

In Afbeelding 3A zie we de ontwikkeling over de jaren '80 van de verkeersmortaliteit over de verschillende leeftijdsklassen van de Nederlandse bevolking. Uit deze afbeelding is af te lezen dat de gemiddelde verkeersmortaliteit de afgelopen tien jaar gedaald is en wel met ca. 23% (zie Tabel 3A en 3B).

Per leeftijdsklasse is de mortaliteit ook gedaald, hoewel per leeftijdsklas-

se dit nogal fluctueert (vooral percentueel gezien). Men moet er echter rekening mee houden dat de aantallen klein zijn en dat toevallige fluctuaties percentueel grote veranderingen te weeg brengen.

Wat uit Afbeelding 3A wel duidelijk naar voren komt is dat, in overeenstemming met het MVP, de leeftijdsgroepen 15 t/m 24 jaar en 65 t/m 74 jaar het meeste risico lopen en dat de groep 75 jaar en ouder daar nog met kop en schouders boven uit steekt. Het minste risico loopt de leeftijdsgroep van 0 t/m 14 jaar. Van deze groep is ook een groot aantal nog niet in het verkeer vertegenwoordigd.

De fluctuaties die in de grafiek te zien zijn zijn toevalsfluctuaties, omdat het gaat om kleine aantallen doden (de grote fluctuaties bij bijv. 75+ is te wijten aan ca. twintig doden).

De vergelijking van de mortaliteitscijfers van de jaren 1988 en 1989 laat ons zien (zie Afbeelding 3B) dat de totale mortaliteit is toegenomen, nl. van 9,2 naar 9,7. Deze stijging wordt vooral veroorzaakt door de leeftijdsklasse 10 t/m 14 jaar waar het mortaliteitscijfers is gestegen van 3,5 naar 8,9. Ook voor de leeftijdsklassen 15 t/m 19 en 20 t/m 24 jaar zijn deze toegenomen, zij het in mindere mate dan voor de leeftijdsklasse 10 t/m 14 jaar. Ook is een duidelijke stijging bij de ouderen waar te nemen. Hoewel het cijfer bij de leeftijdsklasse 65 t/m 69 jaar iets afneemt, zien we het cijfer bij de leeftijdsklasse 70 t/m 74 jaar licht toenemen. Het mortaliteitscijfer van de leeftijdsklasse 75 jaar en ouder neemt daarentegen sterk toe, nl. van 19,3 naar 24,1

1.4. Aantal verkeersdoden in relatie met de samenstelling van de bevolking en de verkeersmortaliteit

In de voorgaande paragrafen is reeds geconstateerd dat zowel de samenstelling van de bevolking als de verkeersmortaliteit per leeftijdsklasse de afgelopen tien jaar 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 1980 en 1989.

In Afbeelding 4A (zie ook Tabel 4) zijn hiervoor de benodigde gegevens weergegeven. Het totale aantal verkeersdoden blijkt tussen 1980 en 1989 met meer dan 25% gedaald te zijn (van 1997 in 1980 tot 1456 in 1989), per leeftijdsklasse zijn er belangrijke verschillen. De afname is het grootst geweest bij de jongeren (5 t/m 19 jaar). Het aantal verkeersdoden is hier

bijna met de helft afgenomen. Bij de leeftijdklasse 35 t/m 44 jaar was de daling rond de 7% en bij de leeftijdklasse 45 t/m 49 jaar is het aantal verkeersdoden zelfs toegenomen met 14%.

Alleen bij de leeftijdklasse 5 t/m 19 jaar en bij de leeftijdklasse 30 t/m 34 jaar blijkt dat wijziging van de samenstelling van de bevolking een bijdrage heeft geleverd aan de afname van het aantal verkeersdoden. Bij alle andere leeftijdklassen zou het aantal verkeersdoden als gevolg van de bevolkingstoename gestegen zijn als de verkeersmortaliteit niet zo sterk zou zijn gedaald. In Afbeelding 4B zijn deze verschillen weergegeven. Hierbij geeft de eerste kolom de daling van het aantal verkeersdoden weer, de tweede kolom het aandeel van de verandering van de samenstelling van de bevolking in deze afnamen en de derde kolom het aandeel van een verandering van de 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 relatief 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, waarna in 1988 een lichte stijging te zien is. 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 is gewenst en zal met behulp van het "International Road Traffic and Accident Database" (IRTAD) 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 zekere stabilisering. In 1988 daalde de mortaliteit in Nederland wederom, terwijl er in de meeste landen sprake was van een (geringe) toename. Of dit zou kunnen worden verklaard door de verhoging van de maximum snelheid, zou nader onderzocht moeten worden. In 1989 echter is bij de mortaliteit van Nederland een lichte stijging te zien. Er is echter niet genoeg cijfermateriaal van andere landen voorhanden om dit te kunnen vergelijken.

Er is thans sprake van drie groepen landen:

1. met een relatief lage verkeersmortaliteit (ca. 10) te weten: Nederland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Japan;
2. een middengroep (verkeersmortaliteit ca. 14) met Denemarken, Ierland, Italië en de Bondsrepubliek Duitsland;
3. met een relatief hoge verkeersmortaliteit (ca. 20) te weten: België, Luxemburg, Frankrijk, Oostenrijk, Portugal, USA en Spanje.

Tussen de landen met de laagste en die met de hoogste mortaliteit ligt dus ongeveer een factor twee.

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 voor 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 ca. 5,4 miljoen voertuigen in 1989. Het aantal bromfietsen is in 1989 met ongeveer 42.000 gedaald. Het fietsenpark vertoont lichte schommelingen, in 1989 waren er bijna twaalf miljoen fietsen in Nederland. Het aantal bedrijfsvoertuigen vertoonde de laatste jaren een toename, het aantal vrachtauto's, bestelauto's bussen en speciale voertuigen bedroeg in 1989 iets meer dan een half miljoen. Het aantal motoren en scooters is in 1989 gegroeid, nadat het een aantal jaren vrij stabiel is geweest.

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 al deze enquêtes onderling vergelijkbaar zodat de gegevens niet zonder meer op elkaar aansluiten. Op basis van deze 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 vervoerwijze beschikbaar zijn. Voorts voert het CBS het Personenauto Panel (PAP) uit (Zie Afbeelding 7 en Tabel 7).

De personenauto heeft nog steeds het grootste aandeel in het verkeer en het gebruik is ook in 1989 weer toegenomen (2%). De toename is echter niet zo groot als de toename van 1987 naar 1988 (5%). Dit wil echter nog niet

zeggen dat dit te danken is aan het huidige beleid om het personenautogebruik terug te dringen. De gemiddelde jaarlijkse toename van het personenautogebruik over de afgelopen tien jaar is 3%. Dat de groei het afgelopen jaar hieronder zit wil dus nog zeker niet zeggen dat dit een gevolg van het huidige beleid is, en dat de groei van het personenautogebruik daadwerkelijk gestopt zal worden. Na in 1987 en 1988 te zijn gestegen is het aantal voertuigkilometers voor de brommer het laatste jaar afgenomen.

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 categorieën, te kunnen vaststellen. De meest recente enquête heeft betrekking op de situatie per 31 december 1987, gegevens voor tussenliggende jaren worden geraamd.

In Afbeelding 8 (zie ook Tabel 8) 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, omdat nieuwe steden worden gebouwd, nieuwe woonwijken worden aangelegd en bestaande woonwijken vergroot. De lengte van de verharde wegen buiten de bebouwde kom nam toe, die van de onverharde wegen nam af.

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, wat 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 samen).

2.4. Gebruik van het wegennet

Op basis van gegevens uit 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 9A) 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 9C).

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. Deze toename heeft zich ook in 1989, ondanks het "auto-demotivatiebeleid", doorgezet.

Wanneer we deze ontwikkeling per regio bekijken zien we een toename op de belangrijke wegen vanaf 1984, en een toename van rijkswegen vanaf 1986. Deze toename is het grootst in de regio Oost en het kleinst in de regio Noord (zie Tabel 9B). Van alle voertuigkilometers buiten de bebouwde kom werd in 1989 bijna de helft (48,6%) op rijksautosnelwegen afgelegd (zie Tabel 9C).

3. DE VERKEERSONVEILIGHEID IN 1989

3.1. Registratie van verkeersongevallen

De registratie van verkeersongevallen, zoals verwerkt door de Dienst Verkeersongevallenregistratie (VOR) en gepubliceerd door het CBS, is, zoals 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 verschillen verwaarloosbaar klein zijn en hoogstwaarschijnlijk een kwestie van definitie en niet een kwestie van incompleetheid van de statistieken.

De politieregistratie van letselongevallen en verkeersgewonden is echter niet volledig. Hun registratie van verkeersgewonden die in een ziekenhuis worden opgenomen (zgn. klinisch behandeling) is voor hooguit 70% compleet. Dit blijkt uit vergelijkingen met de gegevens van de Landelijke Medische Registratie (LMR) van de Stichting Informatie voor de Gezondheidszorg (SIG); een registratie van nagenoeg 100%. Verder blijkt dat de compleetheid verslechtert. In 1980 was de registratie voor 77% compleet; sindsdien is deze afgenomen tot 66% in 1989. Deze teruglopende compleetheid betekent waarschijnlijk ook dat de representativiteit is verslechterd.

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 een recentelijk gepubliceerd SWOV-rapport over het in 1986/1987 gehouden onderzoek Ongevallen in Nederland (Harris, 1989), zou de politie ongeveer 25% registreren.

Van alle verkeersgewonden behandeld in een ziekenhuis, klinisch en poliklinisch, registreert de politie ongeveer één derde deel.

De politieregistratie van verkeersgewonden die geen ziekenhuisbehandeling nodig hebben bedraagt ca. 12%. Hierbij is de definitie zoals deze door de politie wordt gehanteerd gebruikt ("Indien de verwonding "zeer licht" is, zoals een schram, wordt men geacht niet gewond te zijn").

Van de gewonden die niet in een ziekenhuis worden opgenomen bedraagt de compleetheid ca. 18%.

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 | Compleetheid |
|--------------|------------|---------------|--------------|
| Doden | ca. 1.500 | ca. 1.500 | 100% |
| Opgenomen | ca. 14.300 | ca. 18.000 | 79% |
| Poliklinisch | ca. 23.200 | ca. 93.000 | 25% |
| Niet in zhs. | ca. 12.300 | ca. 99.000 | 12% |
| Onbekend | ca. 2.000 | — | — |
| Totaal | ca. 53.300 | ca. 211.500 | 25% |

Bron: Harris (1989).

| Wijze van verkeersdeelname | Politie | Totale omvang | Compleetheid |
|----------------------------|---------|---------------|--------------|
| Auto | 18.269 | ca. 44.000 | 41% |
| Fiets | 11.734 | ca. 106.000 | 11% |
| Bromfiets | 11.998 | ca. 36.000 | 33% |
| Motorfiets | 1.961 | ca. 5.000 | 39% |
| Voetganger | 4.076 | ca. 16.000 | 25% |
| Rest | 1.710 | ca. 3.000 | 57% |
| Totaal | 49.748 | ca. 210.000 | 24% |

Bron: Harris (1989).

De spreiding in de compleetheid per wijze van verkeersdeelname onder de 210.000 gewonden is groot, nl. ruim een factor vier tussen de groepen die het meest en die het minst compleet zijn. De te kleine groepen motorrijders en de "rest" buiten beschouwing gelaten, zijn de auto-inzittenden het meest compleet en de fietsers verreweg het minst compleet. Dat de fietsers minder compleet zijn dan de voetgangers heeft te maken met het feit dat bij het fietsen veel meer kans bestaat op enkelvoudige ongevallen

(vallen, tegen obstakel e.d.). Deze ongevallen zijn voor voetgangers per definitie geen verkeersongevallen. Juist deze groep enkelvoudige ongevallen is zwaar ondervertegenwoordigd in de politieregistratie.

Geconcludeerd kan worden dat de politieregistratie niet representatief is voor de wijze van verkeersdeelname.

3.2. Ontwikkeling naar wegcategorie

Helaas is het niet mogelijk de landelijke verkeersongevallengegevens in te delen naar wegcategorie.

Wel worden op verzoek van de SWOV van alle ongevallen met dodelijke afloop aanvullende gegevens geregistreerd. Hierdoor is het mogelijk de aantallen verkeersdoden te onderscheiden naar enkele wegcategorieën zoals autosnelwegen en autowegen, alsmede naar binnen of buiten de bebouwde kom (zie Tabel 10 en Afbeelding 10).

In 1989 viel ongeveer 8% (114) van het totale aantal verkeersdoden bij ongevallen op autosnelwegen. Dit is het hoogste aantal (absoluut en percentueel) over de jaren '80. Het aantal doden op autosnelwegen fluctueert nogal sterk, maar het aantal doden op autosnelwegen in 1989 is wel extreem hoog te noemen. De vraag is of dit een vertraagd effect is van de verhoging van de maximum snelheid op autosnelwegen, of een toevallige uitschieter.

Ca. 6% viel op overige autowegen, en op de overige wegen buiten de bebouwde kom vielen ca. 51% van de verkeersdoden en op wegen binnen de bebouwde kom ca. 35%.

Over de jaren '80 zijn deze getallen resp. 6%, 5%, 50% en 38% (zie Tabel 10).

Duidelijk is dat het minste aantal slachtoffers valt op auto(snel)wegen. De overige wegen buiten de bebouwde kom - waar de meeste verkeersdoden vallen - zijn absoluut gezien gedaald, maar percentueel, ten opzichte van de andere drie, gestegen. Van het aantal doden bij ongevallen buiten de bebouwde kom valt ca. 10% op de autosnelwegen, terwijl hier 48,8% van de kilometers buiten de bebouwde kom wordt afgelegd. Op de overige wegen buiten de bebouwde kom gebeuren relatief veel ongevallen, hetgeen gepaard gaat met een groter risico per afgelegde kilometer, alle redenen om hieraan extra aandacht te besteden in beleid en onderzoek. Bij ongevallen binnen de bebouwde kom is de relatieve daling gering.

3.3. Ontwikkeling naar wijze van verkeersdeelname

In de Tabellen 11A en 11B zijn de jaarlijkse aantallen en percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname vanaf 1950 weergegeven. Zoals bekend zijn de veranderingen in de aantallen verkeersdoden niet voor alle wijzen van verkeersdeelname even groot geweest. De grootste dalingen hebben zich voorgedaan in de jaren zeventig.

In 1989 vormden inzittenden van auto's (bestuurders en passagiers samen) de grootste groep met bijna de helft van alle verkeersdoden. Bij de overige voertuigen nemen het aandeel en het aantal de laatste jaren toe, verder lijken de aantallen de laatste jaren af te nemen.

3.4. Ontwikkeling naar leeftijd slachtoffer

Een onderverdeling van de jaarlijkse aantallen en percentages verkeersdoden naar leeftijd is weergegeven in de Tabellen 12A en 12B. 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 par. 1.4 en 3.5).

In 1989 zien we vooral een grote groei van het aantal verkeersdoden bij de leeftijdsklasse van 10 t/m 14 jaar en bij de groep van 70 jaar en ouder. De groei in deze groepen alleen zorgde voor meer dan 80% van de groei van het totale aantal verkeersdoden.

3.5. Ontwikkeling van het verkeersrisico

Onder verkeersrisico 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 licht aangepaste reeksen cijfers gepubliceerd worden. De nu gebruikte cijfers zullen verschillen tonen ten opzichte van eerder gepubliceerde gegevens.

In Tabel 13 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.

Het risico is het afgelopen jaar toegenomen voor de auto, de bromfiets en de fiets. Bij de auto is een kleine toename van het risico waar te nemen, over de afgelopen tien jaar gezien echter is het risico van de personenauto afgenomen. Bij de bromfiets echter is een andere ontwikkeling te zien en wel een toename van het risico, zowel het afgelopen jaar als de afgelopen tien jaren. Door de stijgende trend in het risico van de bromfietzers had deze categorie de laatste jaren het hoogste risico en was daarmee, sinds 1986, boven de motorrijders gestegen. Hoewel het risico vorig jaar iets was afgenomen, waardoor het risico van de bromfiets en de motor nagenoeg gelijk waren, is het risico voor de bromfiets het afgelopen jaar flink gestegen (van 65 naar 93). De bromfietzers lopen dan ook verreweg het meeste risico in het verkeer, waarna op enige afstand de motor (64) volgt. Inzittenden van personenauto's lopen het minste risico in het verkeer (5), dit wil echter niet zeggen dat deze ook het minst bij ongevallen betrokken zijn, zij maken immers de meeste kilometers.

4. ONTWIKKELING VAN DE AANTALLEN VERKEERSSLACHTOFFERS IN 1984 T/M 1989

4.1. Analysemethode

Bij beleidsinstanties bestaat altijd grote behoefte zo snel mogelijk ingelicht te worden over eventuele (on)gunstige ontwikkelingen op het gebied van de verkeersonveiligheid. Daarbij is men uiteraard 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 over een significant verschil. Bij grotere aantallen zijn kleine verschillen al gauw significant zonder dat sprake is van belangrijke procentuele verschuivingen.

In Afbeelding 14 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 een signaal dat er sprake is van een blijvende verandering. Daar is pas sprake van als hetzelfde verschijnsel zich een aantal malen achtereenvolgend voordoet of als de geconstateerde daling (resp. toename) op andere gronden kan worden verklaard. Dan kan tevens worden aangegeven of het om een éénmalige dan wel blijvende verandering gaat.

Snelheid van detectie

Veranderingen dienen zo snel mogelijk gerapporteerd te worden. Deze eis staat op gespannen voet met de voorgaande eis ten aanzien van het blijven-

de 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.

4.2. Analyse van de ontwikkeling

Ontwikkelingen kennen twee componenten: structurele (lange termijn) en cyclische (middellange termijn). Naast deze ontwikkelingscomponenten is er sprake van statistische en andere 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 par. 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 15.

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 16). De quotiënten over de periode 1950 t/m 1989 blijken vrij goed op een rechte lijn te liggen, maar het quotiënt voor 1989 ligt duidelijk boven de rechte lijn. De afwijking naar boven is van dezelfde orde van grootte als de maximale afwijkingen in het verleden.

Cyclische ontwikkelingen

In Afbeelding 16 is ook 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.

4.3. 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 1989 heeft de voorperiode betrekking op de jaren 1984 t/m 1988. Over deze jaren is een regressielijn berekend (zie verder Bijlage 1, de Trendtabellen). 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 1989 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 in sterke mate beïnvloed door de waarden aan begin en einde van de periode, voor 1984 en 1988. Een relatief hoge waarde in 1984 en/of een relatief lage waarde in 1988 leidt tot een sterke daling van de regressielijn met als gevolg een lage verwachting voor 1989. Het omgekeerde is ook het geval. Dit kan tot gevolg hebben dat het werkelijke aantal van 1989 (beduidend) hoger of lager is dan de verwachte waarde. Dit kan tot een verkeerde conclusie leiden.

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 te laag is en de stabiliteit daarvan onbekend is.

Als gevolg van de fluctuaties zal bijvoorbeeld een afwijkende helling naar boven veelal gevolgd worden door een relatief groter negatief verschil tussen de verwachte en de werkelijke waarde.

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 1989 in dezelfde richting afwijkt van het verwachte aantal én,
- de aantallen voldoende groot zijn én,
- de verschillen relevant zijn.

A. Jaartotalen

Het aantal doden in de voorperiode daalde met gemiddeld 3% per jaar. Het aantal doden in 1989 ligt bijna 8% boven de verwachte waarde. Dit wordt echter mede veroorzaakt door het lage aantal doden in het jaar 1988, dit zorgt voor een vertekend beeld ten opzichte van de totale ontwikkeling waarin 1989 niet zo slecht scoort. Het aantal ziekenhuisopnamen daalde met 3,1% in de voorperiode. Hoewel het werkelijke aantal 3,9% groter is dan de verwachte waarde, ligt dit niet zo hoog boven de verwachte waarde als bij de dodelijke ongevallen.

B. Enkelvoudige variabelen

In het kort zullen hierna de ontwikkelingen per variabele worden besproken. Bij de analyse zal het effect van het hierboven omschreven verschijnsel niet meer afzonderlijk worden vermeld. Alleen wanneer sprake is van omvangrijke, structurele veranderingen zal hieraan aandacht worden besteed, dus als zowel de voorperiode 1984 t/m 1988 als 1989 of dalen of toenemen én de groep enige omvang heeft.

Dag van de week (Tabel T.1)

Geen bijzonderheden.

Uur van de dag (Tabel T.2)

In de uurklasse van 9 tot 12 uur is een stijging waar te nemen, deze is vooral te zien bij het aantal doden (31%), maar is ook waar te nemen bij het aantal ziekenhuisopnamen (9,8%) en bij het overig letsel (7,5%). Een verklaring zou kunnen zijn dat de ochtendspits is verschoven naar een later tijdstip, dit wordt enigszins ondersteund door een lichte afname bij de doden en ziekenhuisopnamen in de uurklasse van 0 tot 7 uur. De verschuiving is 's avonds niet waar te nemen, maar de avondspits is ook veel gespreider dan de ochtendspits.

Dag-uur combinatie (Tabel T.3)

Toelichting: weekeinddag = 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. De weekeindnacht neemt bij de doden en de ziekenhuisopnamen sterk af, mogelijkkerwijs zou hier een verband kunnen worden gelegd met de ongevallen waarbij alcohol in het spel is.

Maand (Tabel T.4)

Geen bijzonderheden.

Bebouwing (Tabel T.5)

Geen bijzonderheden.

Snelheidslimiet (Tabel T.6)

Een ongunstige ontwikkeling (bijna verdubbeling) bij het aantal ziekenhuisopnamen bij de snelheidslimiet woonerf/stapvoets.

Wegbeheerder (Tabel T.7)

Geen bijzonderheden.

Wegsituatie (Tabel T.8)

Een ongunstige ontwikkeling op de verkeerspleinen, bij het aantal doden is dit door het geringe aantal niet aantoonbaar, bij het aantal ziekenhuisopnamen en het aantal overige letsel wel. De verklaring hiervoor is waarschijnlijk niet dat verkeerspleinen onveiliger worden, maar moet worden gezocht in het toenemende aantal verkeerspleinen (mini-rotondes).

Lichtgesteldheid en openbare verlichting (Tabel T.9)

Bij zowel de doden als de ziekenhuisgewonden bij duister op wegen zonder verlichting is een gunstige ontwikkeling waar te nemen, waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door een afname in het aantal van dergelijke wegen.

Weersomstandigheden en wegdek (Tabel T.10)

Doordat in het jaar 1989 (bijna) geen sneeuw is gevallen leveren deze cijfers een vertekend beeld op wat betreft de "sneeuwsituaties". Verder geen bijzonderheden.

Wegverharding (Tabel T.11)

Geen bijzonderheden.

Provincie (Tabel T.12)

In de provincie Groningen is in sterke mate bij alle drie de categorieën een ongunstige ontwikkeling waar te nemen.

Gemeentegrootte (Tabel T.13)

Gegevens niet beschikbaar.

Hoofdgroep CBS-manoeuvere (Tabel T.14)

Geen bijzonderheden.

Functie slachtoffer (bestuurder, passagier en voetganger) (Tabel T.15)

Geen bijzonderheden.

Geslacht slachtoffer (Tabel T.16)

Geen bijzonderheden.

Wijze van verkeersdeelname slachtoffer (Tabel T.17)

Over al de drie categorieën is een stijging bij de fiets waar te nemen. De verklaring hiervoor moet waarschijnlijk worden gezocht in het feit dat het fietsen weer meer wordt gestimuleerd (dat het aantal fietsers groeit) en dat hiervoor nog geen passende maatregelen zijn genomen.

Leeftijd slachtoffer (Tabel T.18)

Uit alle drie de categorieën blijkt dat er een stijging is bij de categorie 75 en ouder, en dat deze stijging aan het toenemen is.

C. Conflicttabellen (Tabel T.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 (Tabel T.19a)

Geen bijzonderheden.

Vrachtauto (Tabel T.19b)

Te kleine aantallen.

Bestelauto (Tabel T.19c)

Geen bijzonderheden.

Bus (Tabel T.19d)

Te kleine aantallen.

Motorfiets/ scooter (Tabel T.19e)

Geen bijzonderheden.

Bromfiets (Tabel T.19f)

Geen bijzonderheden.

Fiets (Tabel T.19g)

Een toename van het aantal ongevallen met de bromfiets. De verklaring hiervoor kan, zoals al eerder genoemd, een toename zijn in het gebruik van de fiets zonder dat hiervoor passende maatregelen zijn getroffen. Moeilijker te verklaren is het feit dat het aantal ongevallen met zware voertuigen is toegenomen. Dit is vooral terug te vinden bij het aantal ziekenhuisopnamen en overig letsel. Het aantal doden ten gevolg van een ongeval met een zwaar voertuig blijft redelijk constant.

Voetganger (Tabel T.19h)

Een ongunstige ontwikkeling bij ziekenhuisgewonden als gevolg van botsingen met zwaar verkeer lijkt zich te stabiliseren. Een afname is waar te nemen bij het aantal conflicten met personenauto's, fietsen en bromfietsen.

Railvoertuig (Tabel T.19i)

Te kleine aantallen.

Overige/onbekend (Tabel T.19j)

Te kleine aantallen.

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

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

Personenauto (Tabel T.20a)

Een ongunstige ontwikkeling voor de leeftijdklasse 6 t/m 11 jaar (vooral bij de ziekenhuisopnamen).

Vrachtauto (Tabel T.20b)

Te kleine aantallen.

Bestelauto (Tabel T.20c)

Geen bijzonderheden.

Bus (Tabel T.20d)

Te kleine aantallen.

Motorfiets/ scooter (Tabel T.20e)

De leeftijdklasse 18 en 19 jaar lijkt stabiel terwijl de leeftijdklasse 20 t/m 24 daalt. De leeftijdklassen van 24 t/m 54 vertonen daarentegen een stijging.

Bromfiets (Tabel T.20f)

Een ongunstige ontwikkeling bij de leeftijdklassen van 65 jaar en ouder. Het lijkt er op dat dit is te wijten aan de opkomst van de snorfiets, die vooral bij de ouderen populair is.

Fiets (Tabel T.20g)

Bij de fiets is over alle ongevallen een toename waar te nemen bij de ouderen en dan vooral in de leeftijdklasse 75 en ouder.

Voetganger (Tabel T.20h)

Geen bijzonderheden.

Railvoertuig (Tabel T.20i)

Te kleine aantallen.

Overige/onbekend (Tabel T.20j)

Te kleine aantallen.

5. OMVANG, ERNST EN AARD VAN HET LETSEL VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

5.1. Registratieniveau

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 1989 registreerde de LMR 20.689 verkeersslachtoffers die in een ziekenhuis werden opgenomen tegen 13.660 door de VOR (Afbeelding 17 en Tabel 14). Per wijze van verkeersdeelname blijken deze verschillen sterk af te wijken. Vooral het aantal door de LMR geregistreeerde fietsersslachtoffers blijkt beduidend hoger te zijn dan het VOR-aantal. In mindere mate geldt dit ook voor de voetgangers en de motorrijders. Het aantal slachtoffers in de overige motorvoertuigen daarentegen is bij de VOR ongeveer gelijk aan dat bij de LMR.

Een nadeel bij de SIG-registratie is het grote aantal verkeersslachtoffers waarvan de wijze van verkeersdeelname onbekend is, namelijk ruim 10%. Om een indruk te verkrijgen van de (mogelijke) verdeling naar wijze van verkeersdeelname als er geen onbekenden waren geweest zijn deze onbekenden naar rato over de bekende wijzen van verkeersdeelname verdeeld en in Tabel 14 onder LMR (gecorrigeerd) opgenomen. Deze gecorrigeerde cijfers zijn in Afbeelding 17 gebruikt.

5.2. Verpleegduur

De gemiddelde verpleegduur van een verkeersslachtoffer bedraagt ca. 14 dagen. Onderscheiden naar wijze van verkeersdeelname en naar leeftijd zijn er verschillen in gemiddelde verpleegduur (zie Tabel 15).

De grootste verschillen zijn er als gevolg van leeftijd: tot de leeftijdsklassen t/m 34 jaar is de verpleegduur met een kleine 12 dagen het kortst en vrij constant, daarboven neemt de gemiddelde verpleegduur steeds sterker toe. Bij de ouderen boven de 65 is de verpleegduur het langst met gemiddeld 22,5 dagen (zie Afbeelding 19).

Bij de interpretatie van deze cijfers dient er rekening mee gehouden te worden dat de gemiddelde verpleegduur in het algemeen afneemt. Over de afgelopen tien jaar is de gemiddelde verpleegduur afgenomen van 14,0 naar 11,5 dagen (zie Afbeelding 18 en Tabel 17).

De gemiddelde verpleegduur voor verkeersongevallen ligt dus boven het landelijke gemiddelde. Toch is de gemiddelde verpleegduur van verkeersongevallen ten opzichte van het jaar 1987 gedaald van 15,0 naar 14,0. Deze daling is iets sterker dan de daling bij de gemiddelde verpleegduur. Gerekend naar de wijze van verkeersdeelname is de verpleegduur het langst bij de voetgangers (17,7 dagen), dit als gevolg van het grote aandeel ouderen.

5.3. Aard van het letsel

In Tabel 16 is de verdeling van het letsel naar wijze van verkeersdeelname weergegeven. Het betreft hier uitsluitend de hoofddiagnoses. Naast de hoofddiagnose kan een slachtoffer nog ander (minder ernstig) letsel hebben. Gemiddeld over alle verkeersdeelnemers zijn de belangrijkste hoofddiagnoses: Hoofdletsel (ca. 36%) en beenletsel (ca. 29%). Gemiddeld over de hoofddiagnoses zien we dat hoofdletsel relatief veel voorkomt bij fietsers, personenauto-inzittenden en voetgangers. Beenletsel komt relatief veel voor, echter in mindere mate bij de personenauto-inzittenden. Voor de bromfiets, motor en vrachtauto scoort beenletsel het hoogst. In de afgelopen tien jaar zijn geen maatregelen getroffen die een rechtstreeks effect zouden kunnen hebben op de aard van het letsel, een ontwikkeling die daarop duidt is dan ook niet te zien.

6. SAMENVATTING

In 1989 is, zoals meestal, de bevolking toegenomen, evenals het aantal voertuigen, de lengte van het wegennet en de aantallen afgelegde kilometers; alles vergeleken met het jaar 1988. Anders dan meestal de laatste jaren is het aantal verkeersdoden echter gestegen in plaats van gedaald. Zelfs het verkeersrisico, uitgedrukt in het aantal doden per 100.000 motorvoertuigkilometers, is wat gestegen. De afwijking naar boven is echter niet zo groot dat al van een afwijking van de trend kan worden gesproken. De vergelijking met 1988 geeft echter een ongunstig beeld omdat dat jaar een sterke daling vertoonde. Vergelijken we 1989 met 1986 en 1987 dan zien we een licht dalende tendens. Het verkeersrisico is in 1989 met 10,65 doden per 100.000 personenautokilometers wat hoger dan dat in 1988, maar duidelijk lager dan in eerdere jaren.

De grotere aantallen doden in 1989 vinden we hoofdzakelijk bij het langzame verkeer, de bromfietzers, de fietsers en de voetgangers. Kijken we naar de plaats van het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom dan vinden we die hogere aantallen voornamelijk bij ongevallen buiten de bebouwde kom.

Her verkeer is nog steeds de belangrijkste doodsoorzaak van Nederlanders tussen 5 en 24 jaar. In de leeftijdsklasse 15 t/m 19 jaar stierf ruim 36% van alle overledenen ten gevolge van een verkeersongeval.

De gestage daling van de registratiegraad van ongevallen en slachtoffers heeft zich weer voortgezet: van de ongevallen met ziekenhuisopname beschikt de VOR over slechts ca. 66%. Aangenomen wordt dat ongevallen met dodelijke afloop nagenoeg volledig worden geregistreerd, van de overige ongevallen met letsel wordt naar schatting slechts ca. 18% geregistreerd.

Nederland is van de vierde naar de tweede plaats gestegen in de ranglijst van geïndustrialiseerde landen als gekeken wordt wie het laagste aantal verkeersdoden per inwoner heeft, na het Verenigd Koninkrijk.

Het verkeersrisico (aantal verkeersdoden per reizigerskilometer) is alleen voor de bromfietser flink toegenomen, voor de andere vervoerswijzen is het ongeveer gelijk gebleven.

LITERATUUR

- Blokpoel, A. (1988). De verkeersonveiligheid in 1986. R-88-23. SWOV, 1988.
- Blokpoel, A. (1989). De verkeersonveiligheid in 1987. R-89-8. SWOV, 1989.
- Blokpoel, A. (1989). De verkeersonveiligheid in 1988. R-89-34. SWOV, 1989.
- CBS. Bevolkingsprognoses voor Nederland 1989.
- CBS. Maandstatistiek van de bevolking.
- CBS. Maandstatistiek Verkeer
- CBS. Mobiliteit van de Nederlandse bevolking 1989.
- CBS. Overledenen naar doodsoorzaak, leeftijd en geslacht in het jaar 1987.
- CBS. Parkcijfers, 16-7-1990.
- CBS. Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg: SWOV-copie van VOR-tape.
- CBS. Statistiek van de wegen 1988.
- Flury, ir. F.C. (1990). De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid tot en met 1988 en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-90-28. SWOV, 1990.
- Harris, S. (1989). Verkeersgewonden geteld en gemeten; Resultaten van een enquête gedurende één jaar naar de aard en omvang van het aantal gewonden bij verkeersongevallen en de compleetheid en representativiteit van de politieregistratie ervan. R-89-13. SWOV, 1989.
- IRF. World Road Statistics 1983-1987. International Road Federation.
- SIG. Landelijke Medische Registratie 1987. Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg.
- Wegman, ir. F.C.M. (1988). De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-88-28. SWOV, 1988.

AFBEELDINGEN 1 T/M 20

Afbeelding 1. Verdeling van de in 1989 overleden Nederlanders per leeftijdsklasse naar doodsoorzaak (Bron: CBS).

Afbeelding 2. Verdeling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdsklasse in 1980, 1989 en 2000 (aantallen x 1000) (Bron CBS).

Afbeelding 3A. Aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdsklasse in de jaren '80 (Bron: SWOV/CBS+VOR).

Afbeelding 3B. Ontwikkeling van de verkeersmortaliteit naar leeftijdsklasse in 1980 en 1989.

Afbeelding 4A. Aantallen verkeersdoden per leeftijdsklasse in 1980 en 1989.

Afbeelding 4B. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden en de ontwikkelingen in de bevolking en de verkeersmortaliteit.

Afbeelding 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in een aantal landen in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: IRTAD/IRF).

Afbeelding 6. Geraamde aantallen motorvoertuigen en tweewielers (x 1000) in de jaren 1950-1970 en 1980 t/m 1989 (Bron: CBS).

Afbeelding 7. Geraamde aantallen voertuigkilometers (x miljard) naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS).

Afbeelding 8. Ontwikkeling van de lengte van het wegennet voor verschillende categorieën wegen in kilometers (Bron: CBS).

Afbeelding 9. Ontwikkeling van de indexcijfers (1980=100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

Afbeelding 10. Aantallen verkeersdoden op autosnelwegen (incl. op- en afritten), autowegen, overige wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/AVG).

Afbeelding 11A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (absolute aantallen)

Afbeelding 11B. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (cumulatieve verdeling)

Afbeelding 12A. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdscategorie in de jaren 1950 t/m 1989 (absolute aantallen).

Afbeelding 12B. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdscategorie in de jaren 1950 t/m 1989 (cumulatieve verdeling).

Afbeelding 13. Aantallen verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/CBS).

Afbeelding 14. Relatie tussen aantallen en het percentage waarbij een verschil significant is ($p = 5\%$, tweezijdig).

Afbeelding 15. Aantallen reizigerskilometers (x miljard) met personenauto's in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS, diverse aanpassingen).

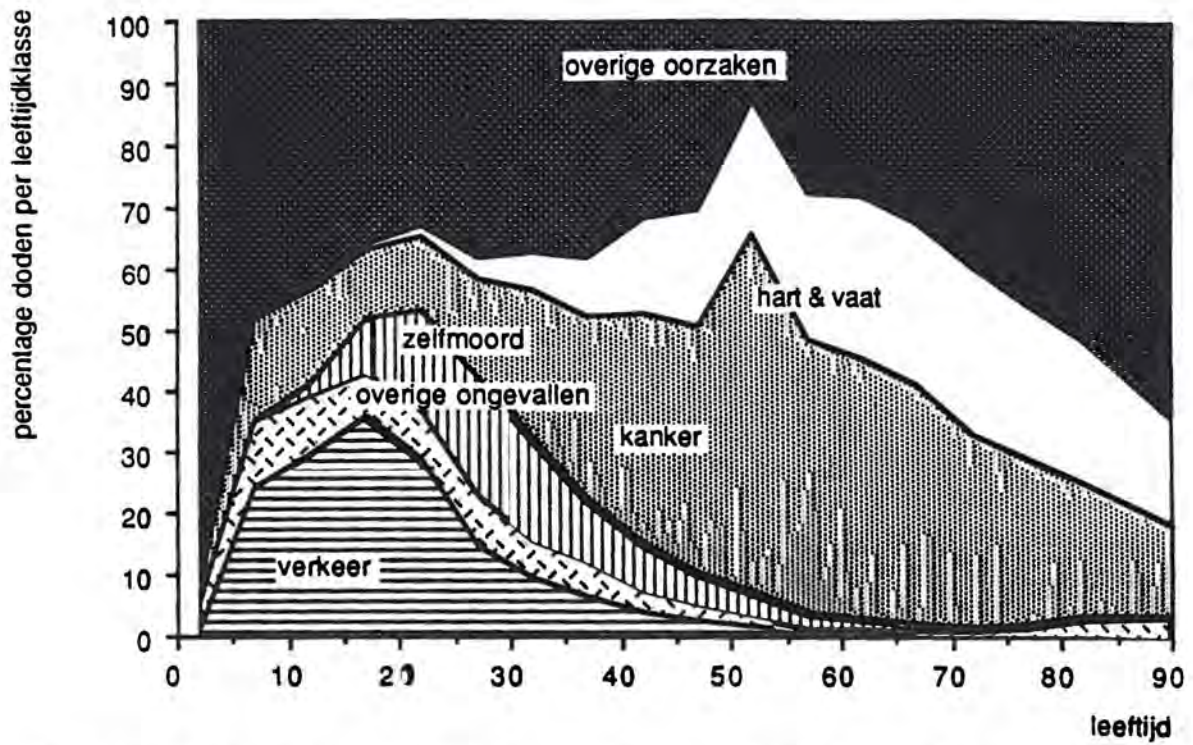
Afbeelding 16. Aantallen verkeersdoden per miljard afgelegde personenauto-reizigerskilometers in de jaren 1950 t/m 1989.

Afbeelding 17. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen verkeersgewonden naar wijze van verkeersdeelname in 1989 geregistreerd bij de LMR/SIG(gecorrigeerd) en de VOR.

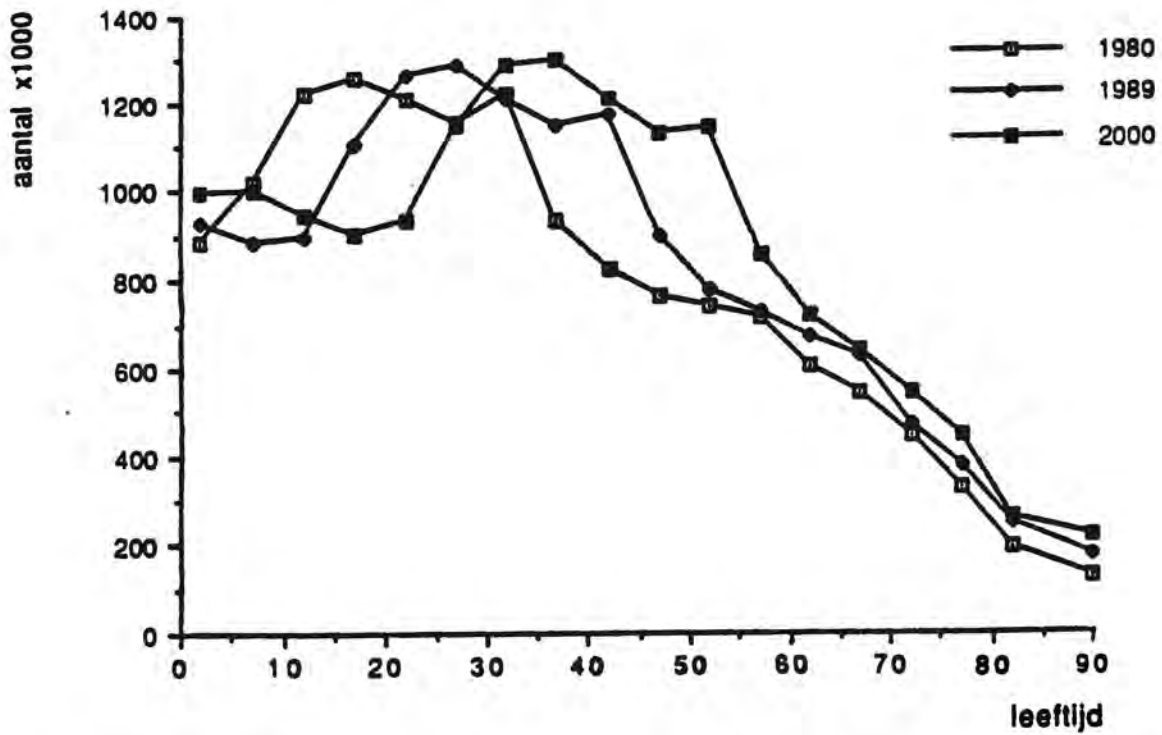
Afbeelding 18. Afname gemiddelde verpleegduur over de afgelopen tien jaar (zie ook tabel 17). Bron CBS.

Afbeelding 19. Gemiddelde verpleegduur naar leeftijd van in 1989 bij de LMR/SIG geregistreerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (Bron: LMR/SIG).

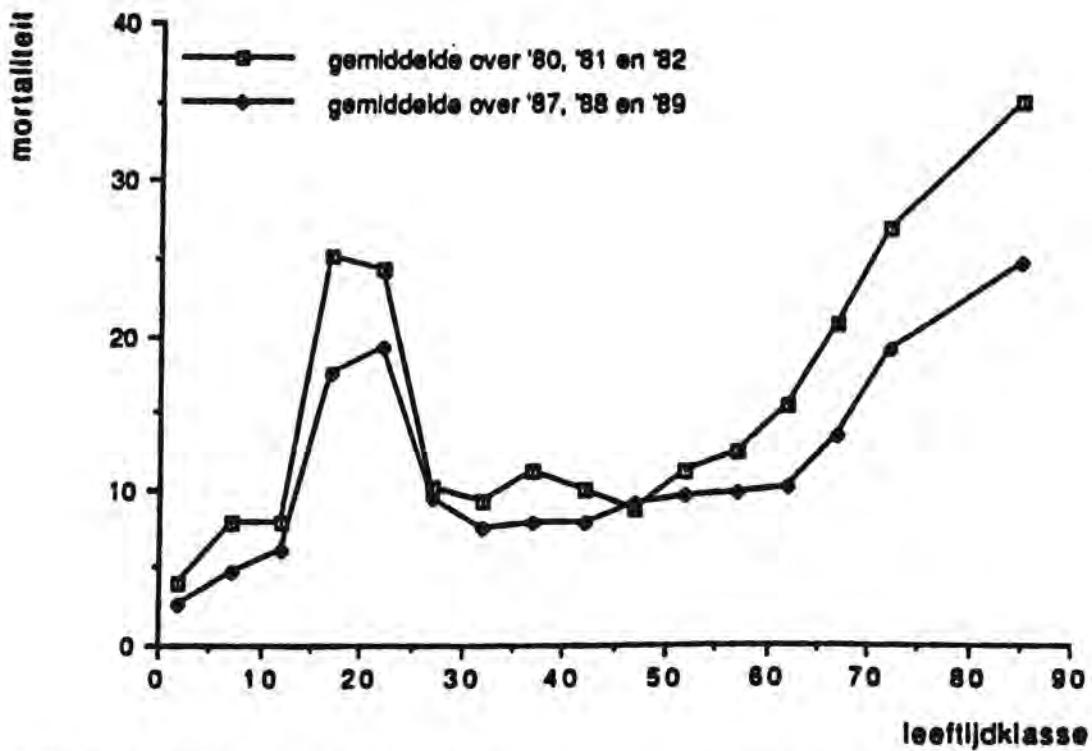
Afbeelding 20. Verdeling naar locatie van de hoofddiagnoses van de in 1989 bij de LMR/SIG geregistreerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (Bron: LMR/SIG).



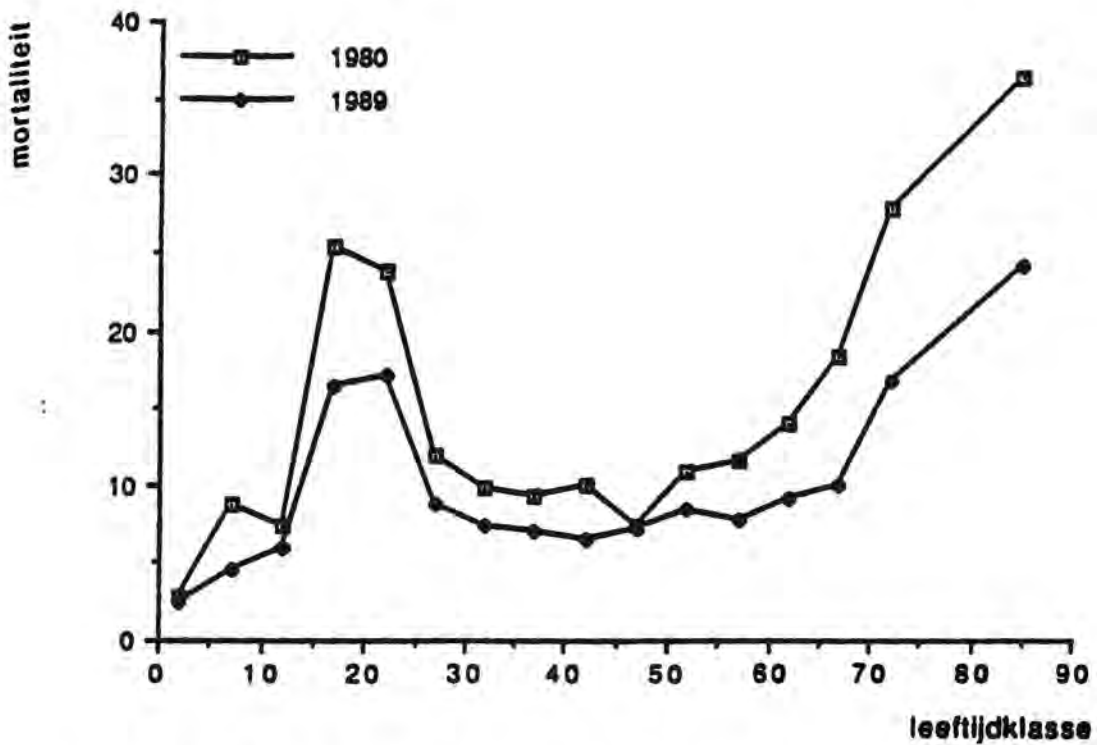
Afbeelding 1. Verdeling van de in 1989 overleden Nederlanders per leeftijdsklasse naar doodsoorzaak (Bron: CBS).



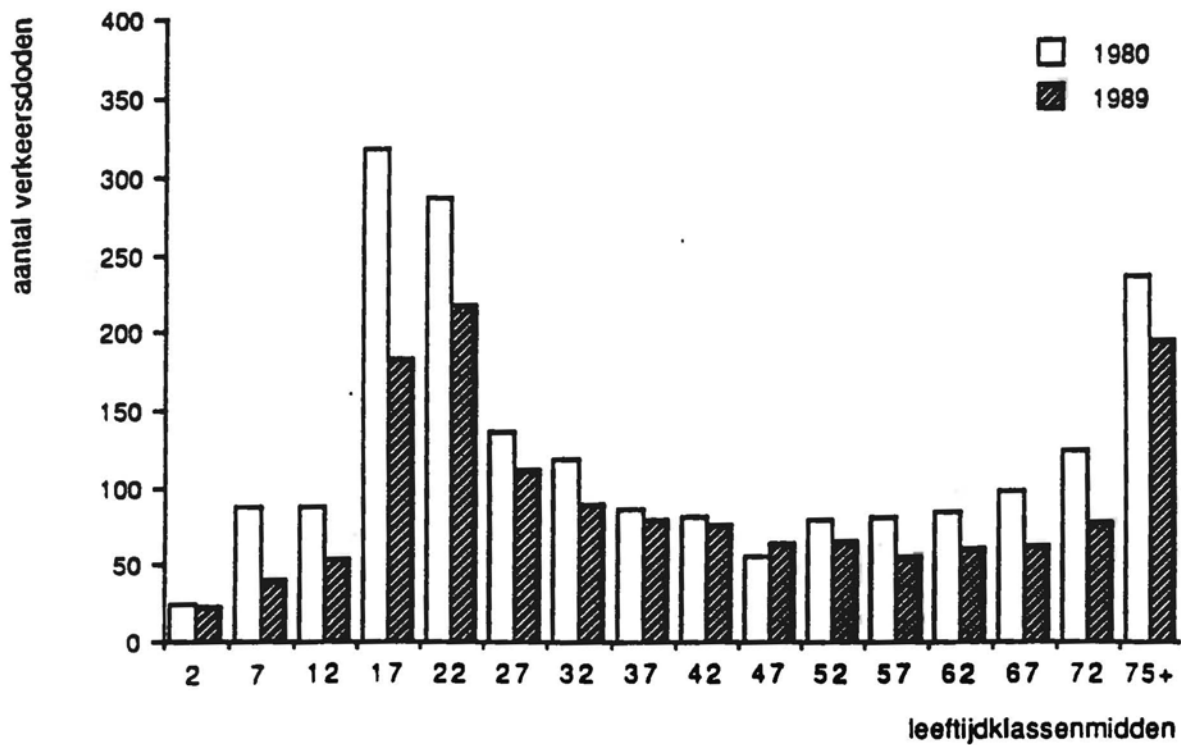
Afbeelding 2. Verdeling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdsklasse in 1980, 1989 en 2000 (aantallen x 1000) (Bron CBS).



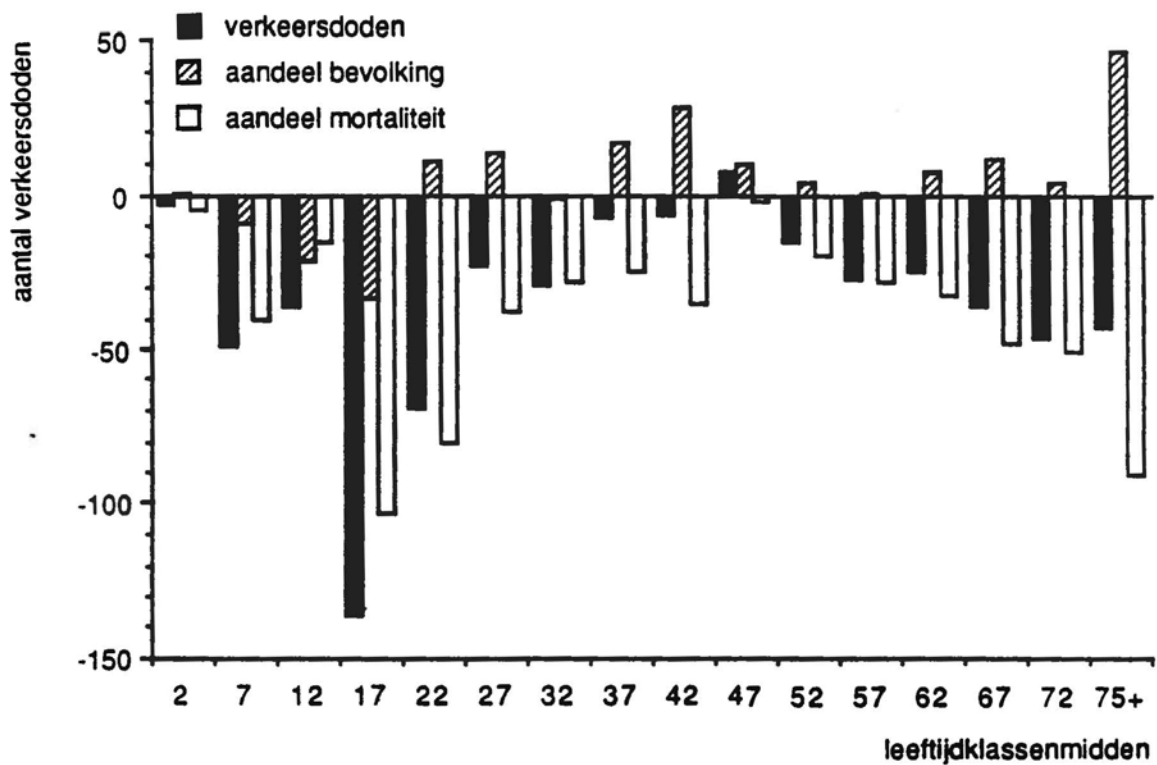
Afbeelding 3A. Aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdsklasse in de jaren '80 (Bron: SWOV/CBS+VOR).



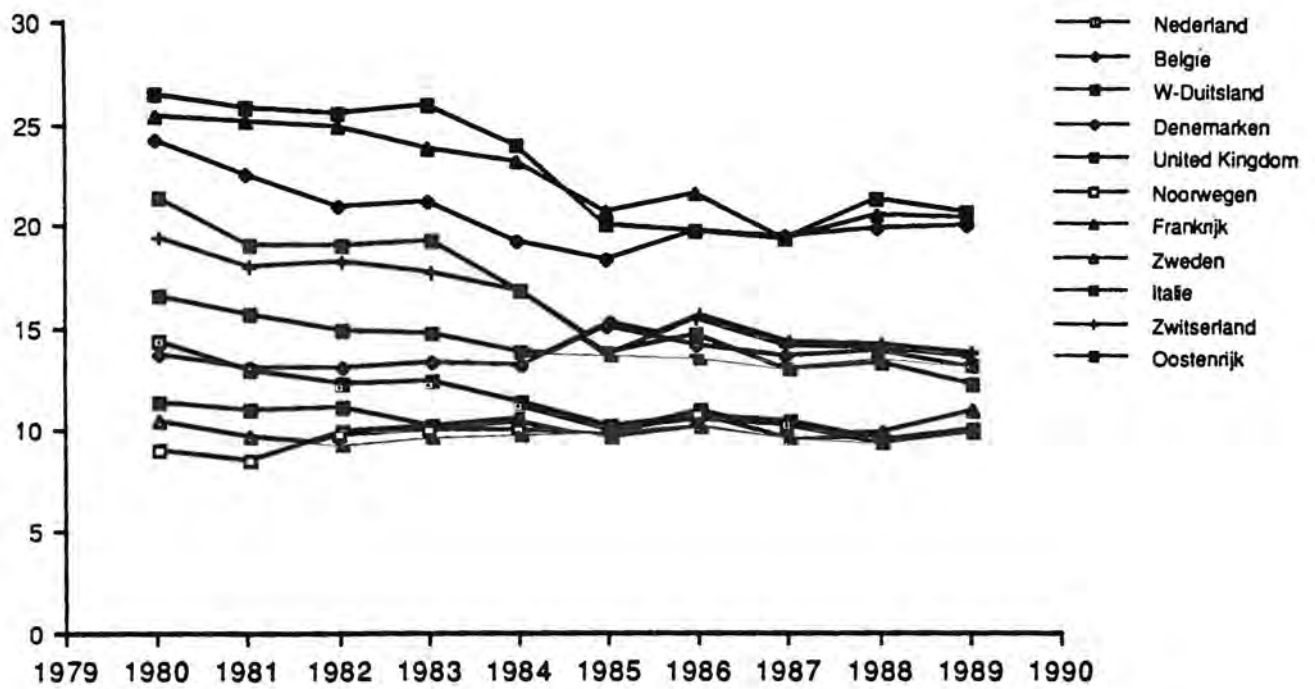
Afbeelding 3B. Ontwikkeling van de verkeersmortaliteit naar leeftijdsklasse in 1980 en 1989.



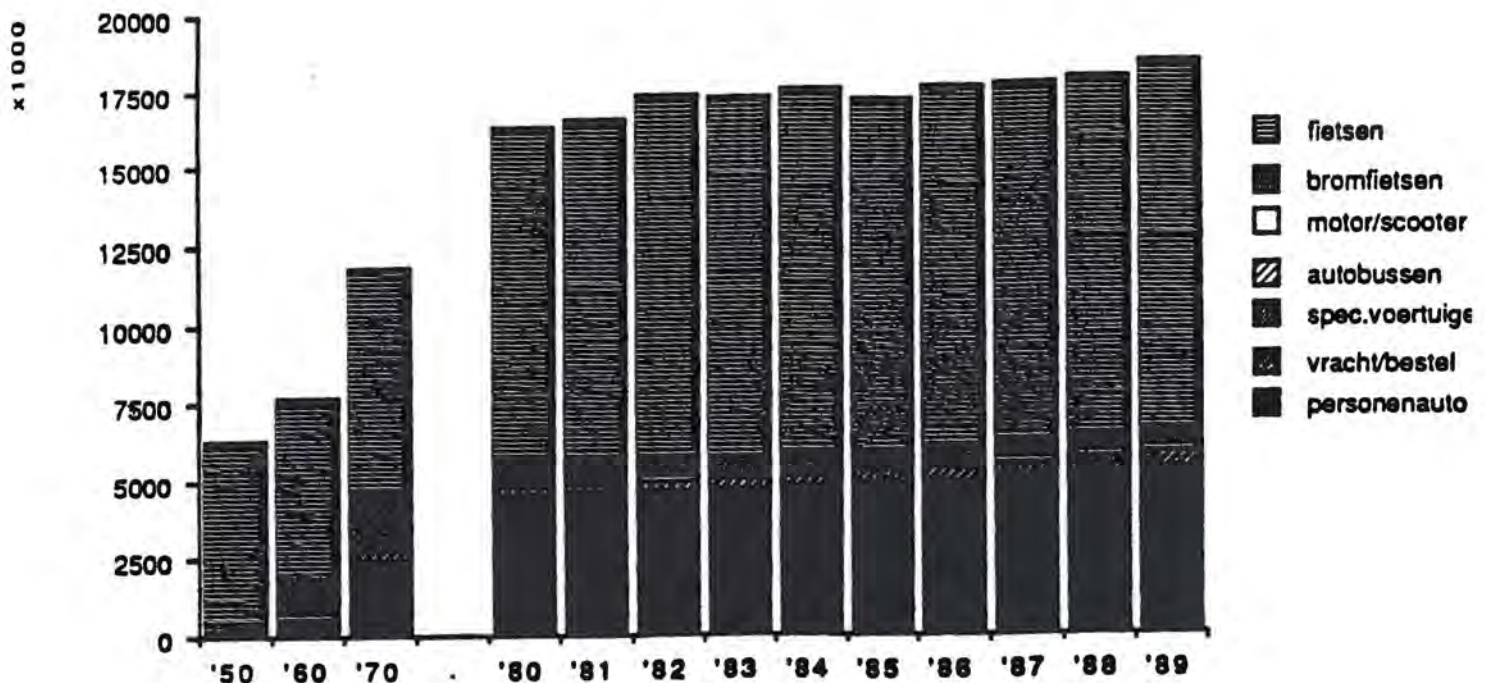
Afbeelding 4A. Aantallen verkeersdoden per leeftijdsklasse in 1980 en 1989.



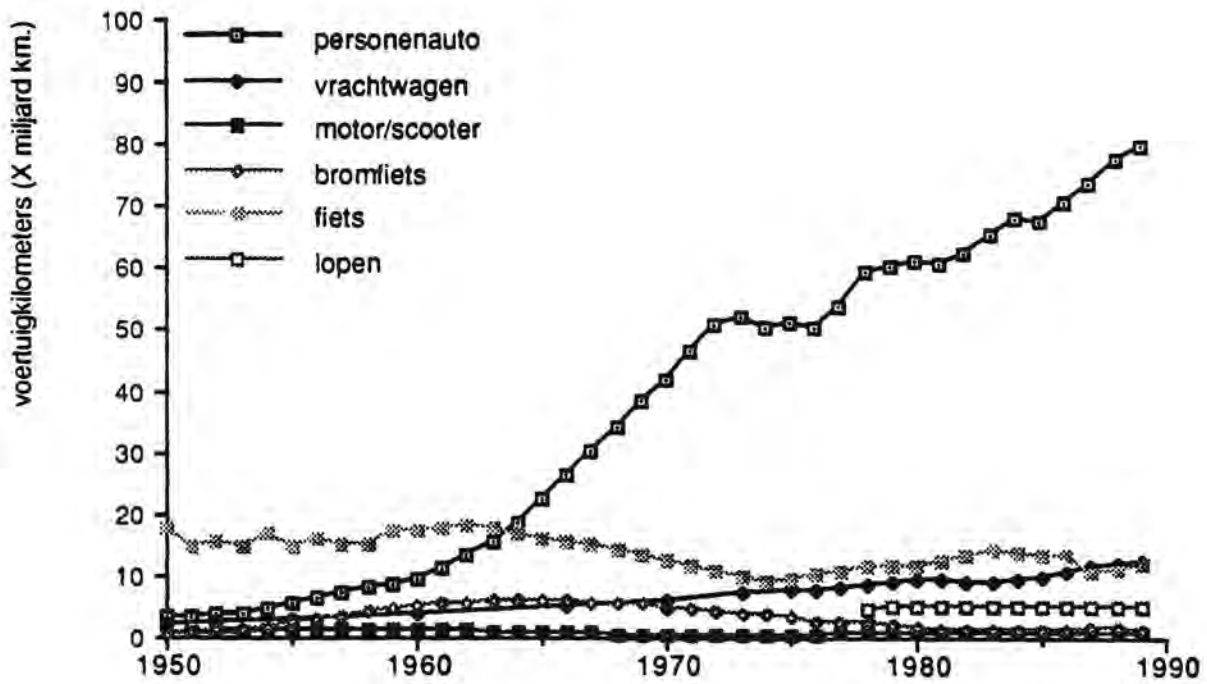
Afbeelding 4B. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden en de ontwikkelingen in de bevolking en de verkeersmortaliteit.



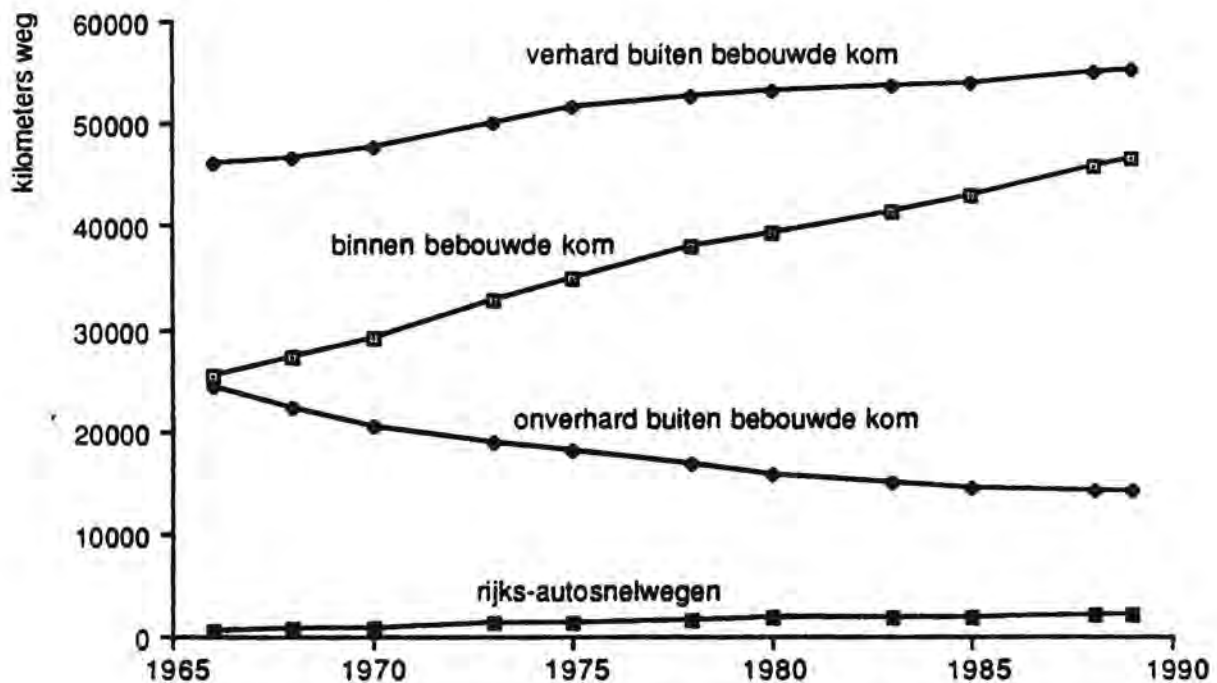
Afbeelding 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in een aantal landen in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: IRTAD/IRF).



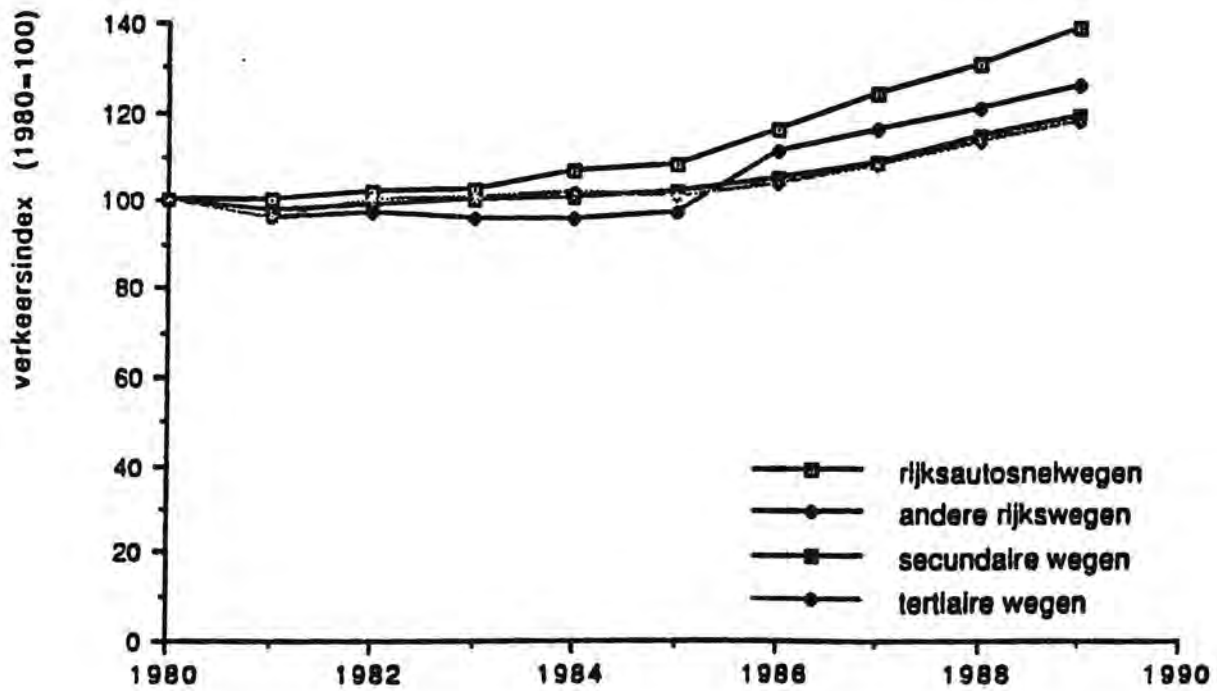
Afbeelding 6. Geraamde aantallen motorvoertuigen en tweewielers (x 1000) in de jaren 1950-1970 en 1980 t/m 1989 (Bron: CBS).



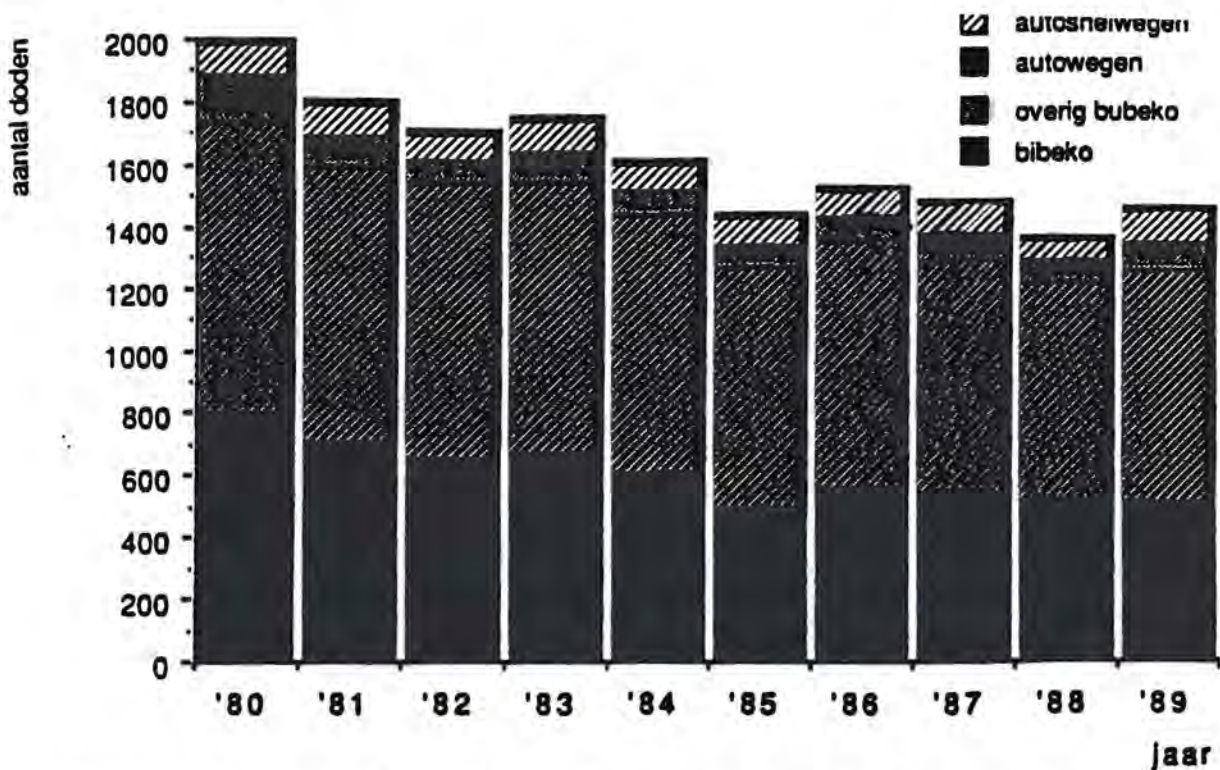
Afbeelding 7. Geraamde aantallen voertuigkilometers (x miljard) naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS).



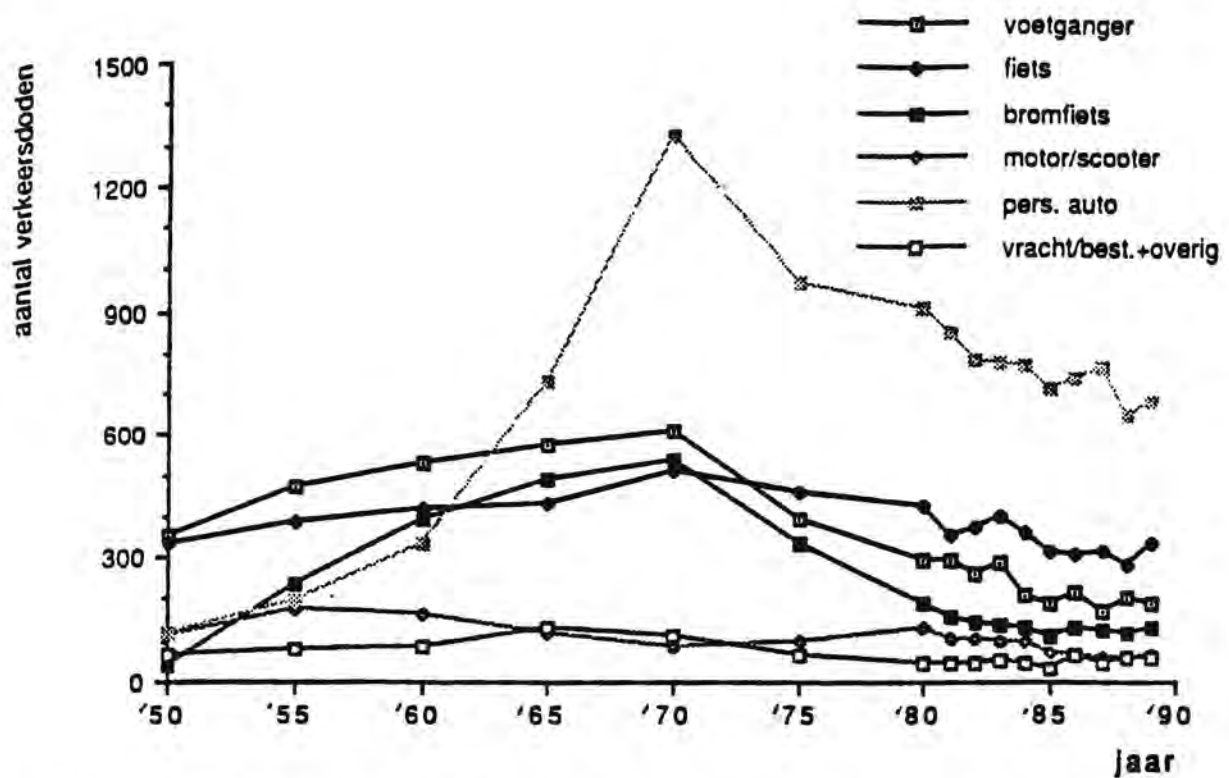
Afbeelding 8. Ontwikkeling van de lengte van het wegennet voor verschillende categorieën wegen in kilometers (Bron: CBS).



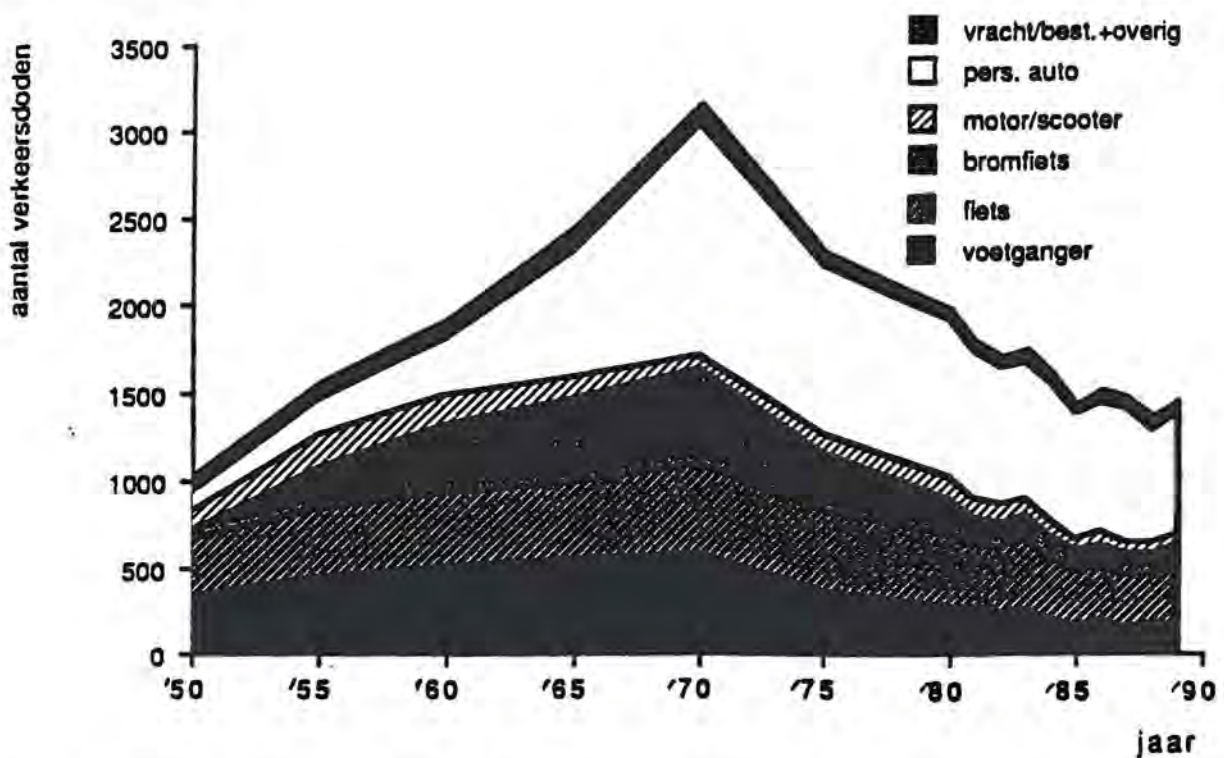
Afbeelding 9. Ontwikkeling van de indexcijfers (1980=100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).



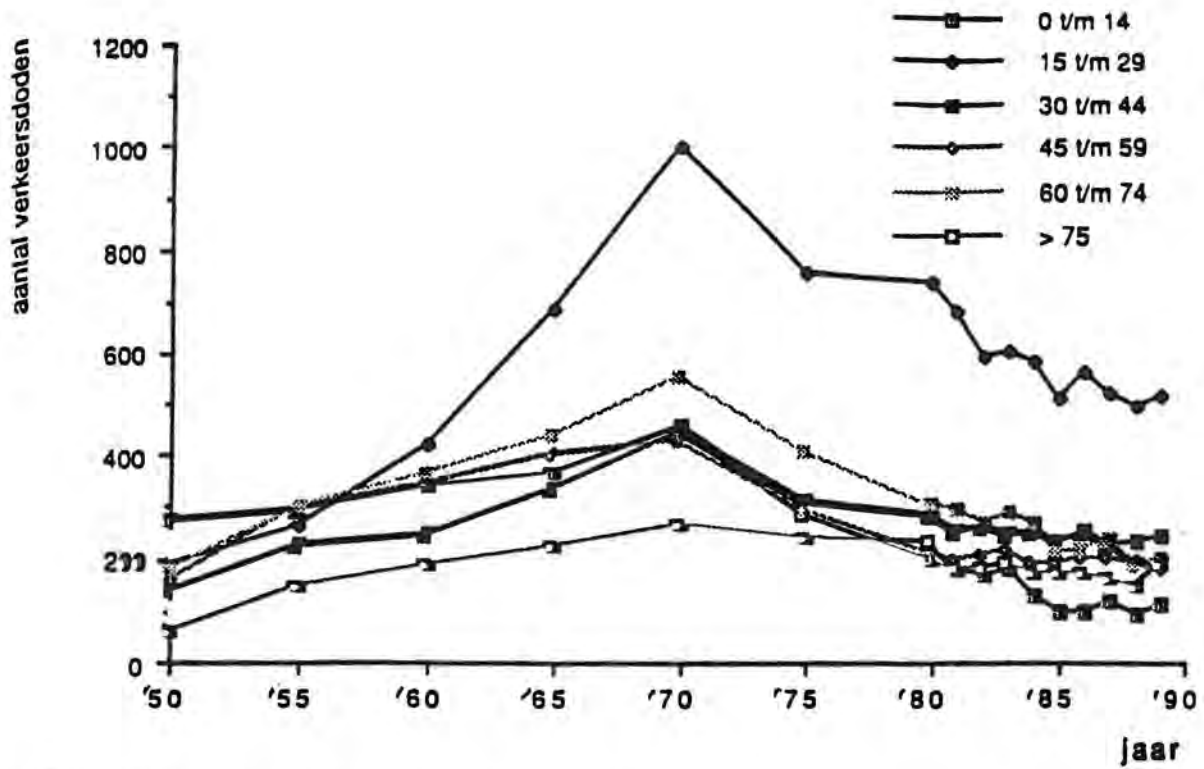
Afbeelding 10. Aantallen verkeersdoden op autosnelwegen (incl. op- en afritten), autowegen, overige wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/AVG).



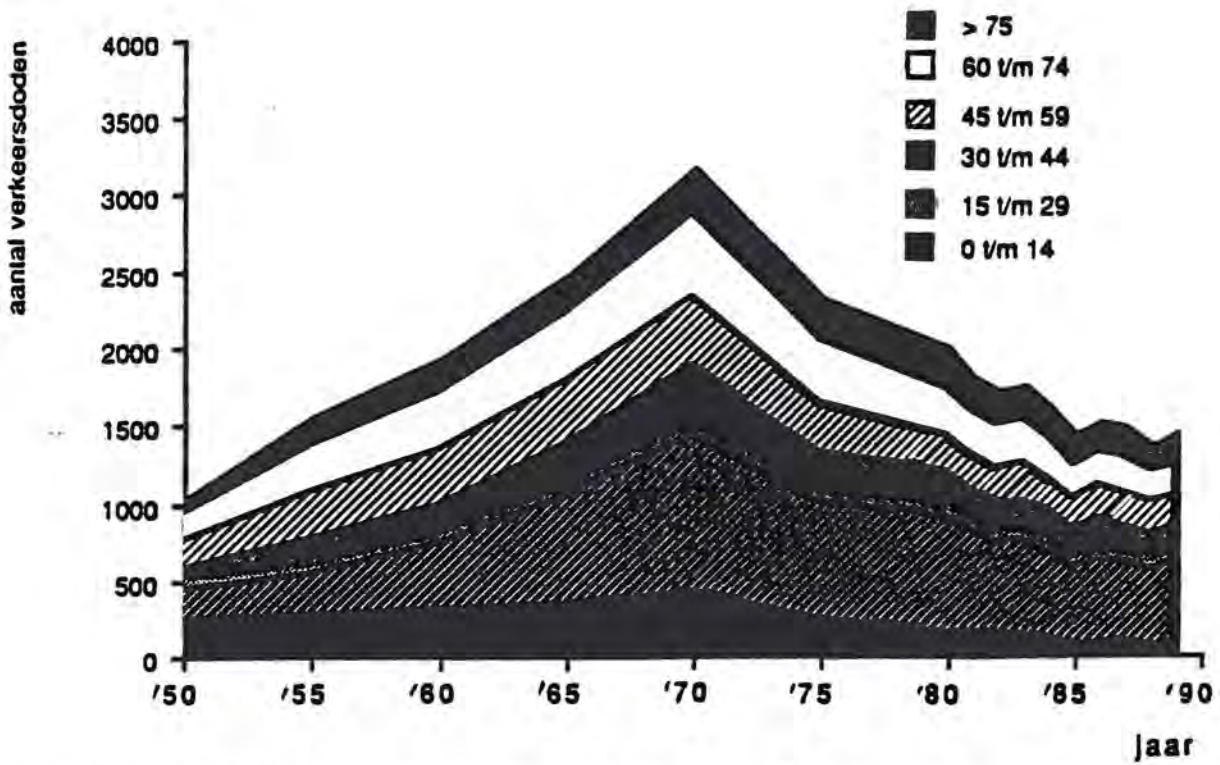
Afbeelding 11A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (absolute aantallen)



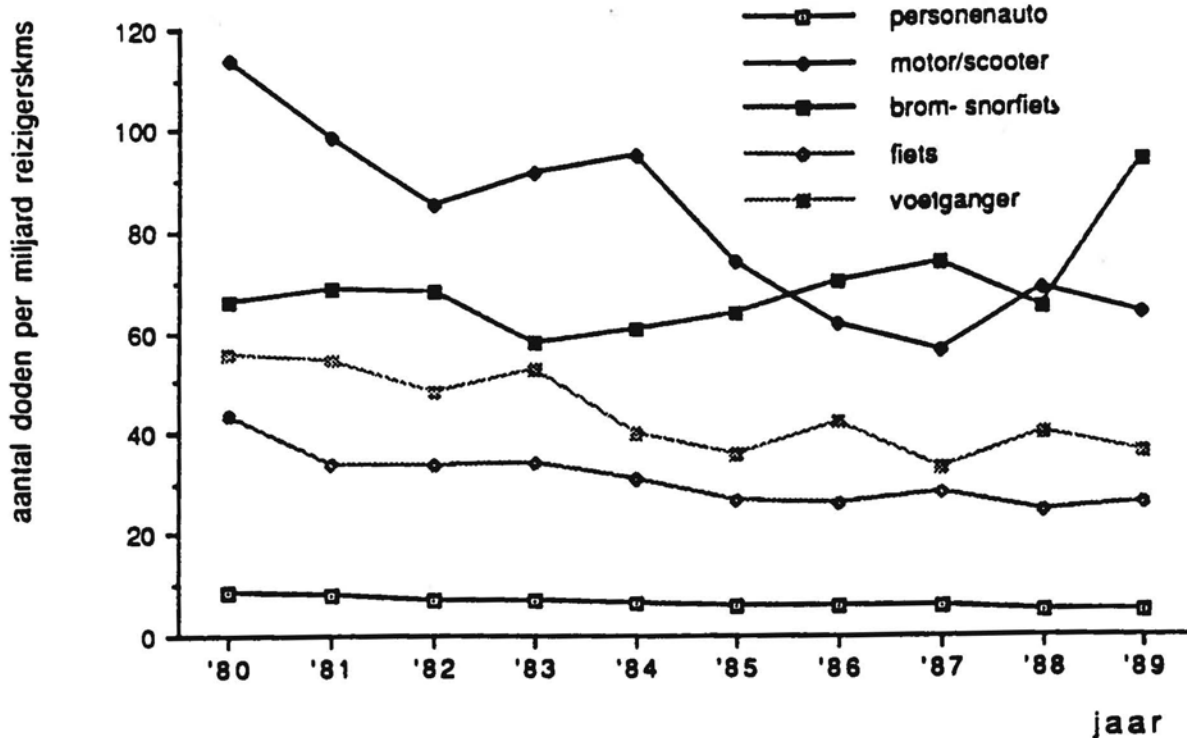
Afbeelding 11B. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (cumulatieve verdeling)



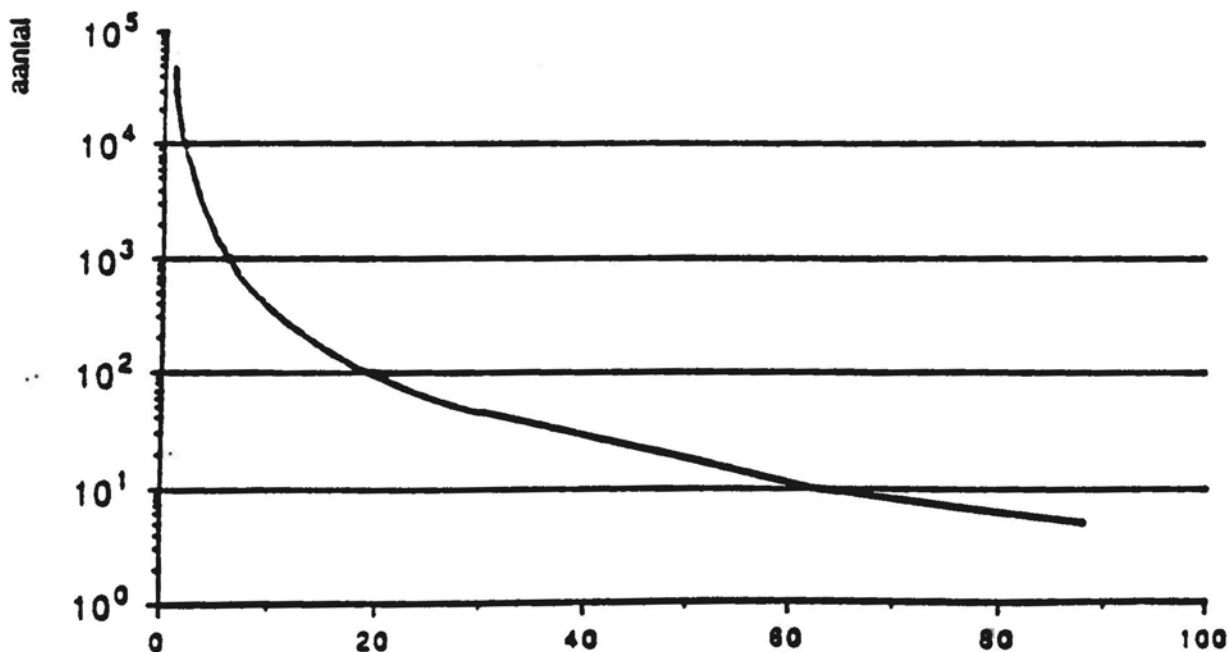
Afbeelding 12A. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdscategorie in de jaren 1950 t/m 1989 (absolute aantallen).



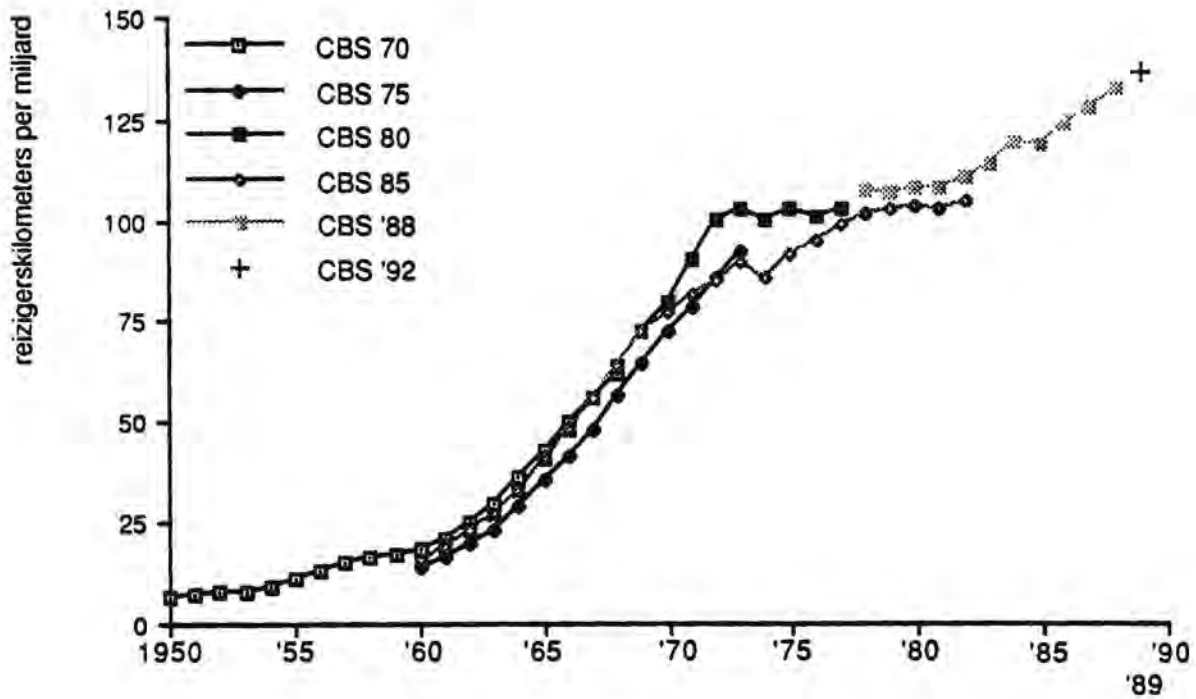
Afbeelding 12B. Aantallen verkeersdoden naar leeftijdscategorie in de jaren 1950 t/m 1989 (cumulatieve verdeling).



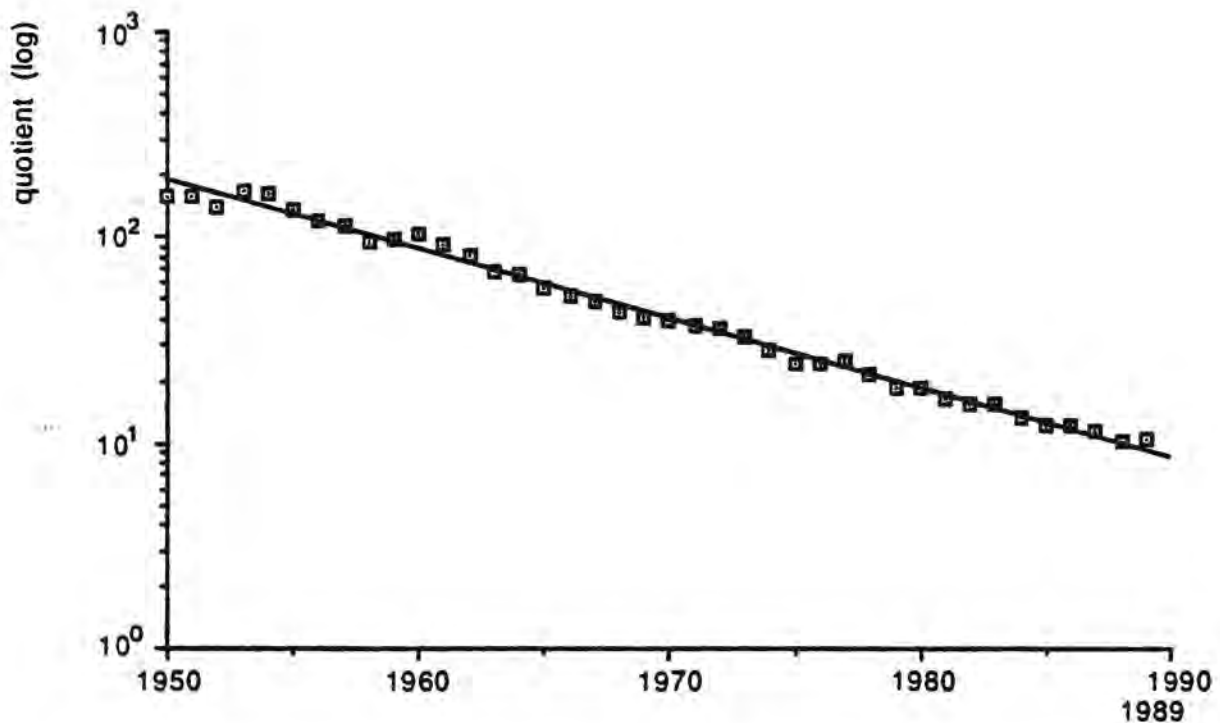
Afbeelding 13. Aantallen verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/CBS).



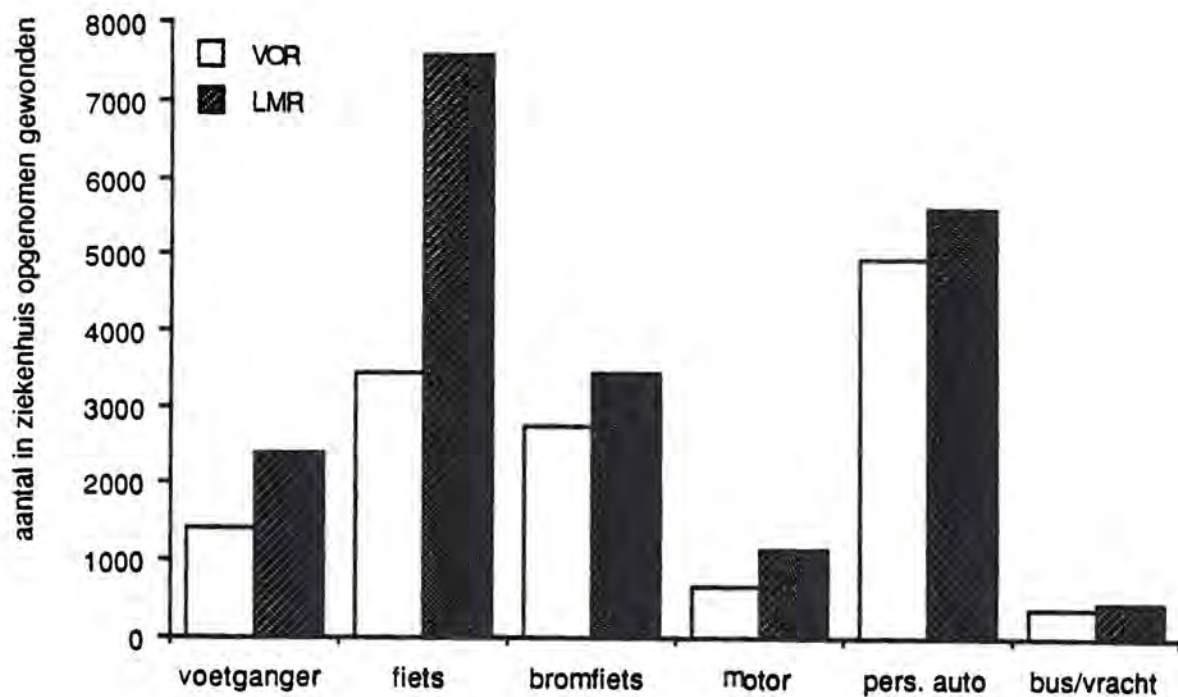
Afbeelding 14. Relatie tussen aantallen en het percentage waarbij een verschil significant is ($p = 5\%$, tweezijdig).



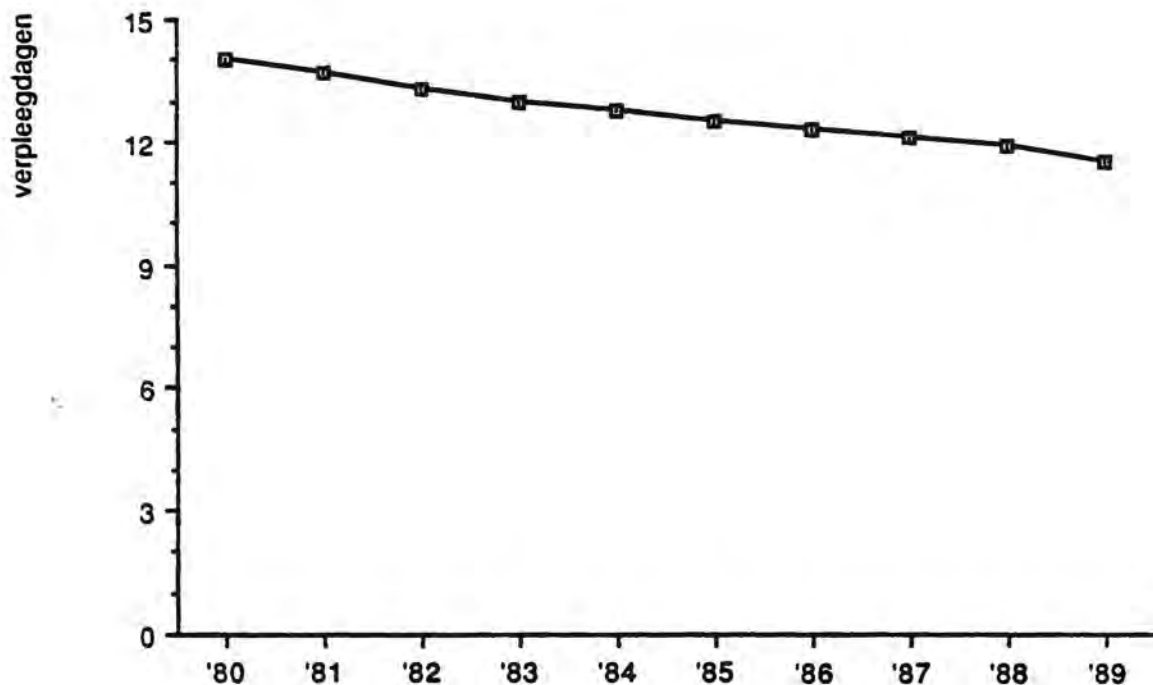
Afbeelding 15. Aantallen reizigerskilometers (x miljard) met personenauto's in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS, diverse aanpassingen).



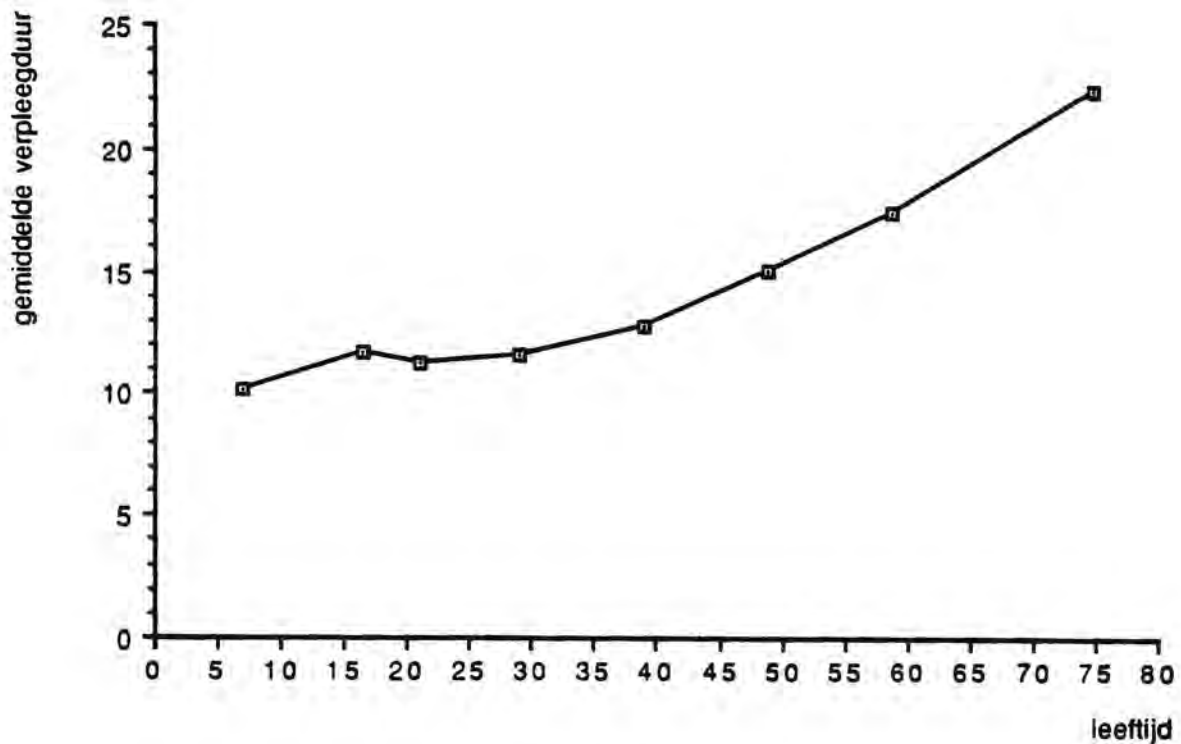
Afbeelding 16. Aantallen verkeersdoden per miljard afgelegde personenauto-reizigerskilometers in de jaren 1950 t/m 1989.



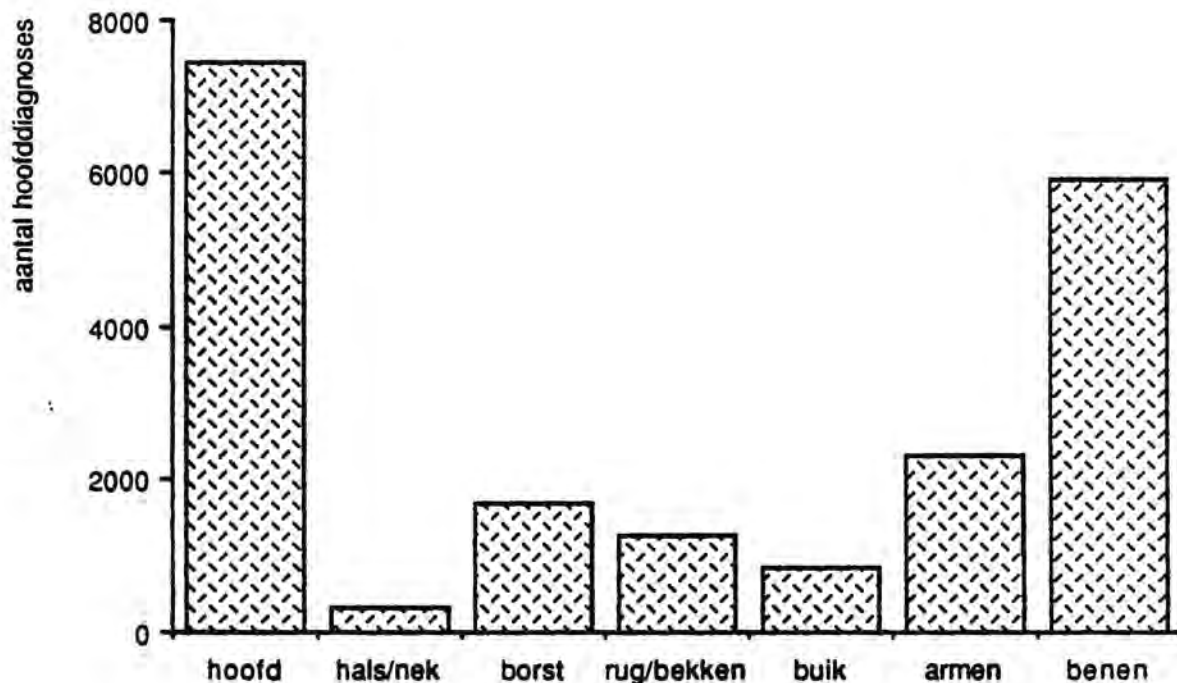
Afbeelding 17. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen verkeersgewonden naar wijze van verkeersdeelname in 1989 geregistreerd bij de LMR/SIG(gecorrigeerd) en de VOR.



Afbeelding 18. Afname gemiddelde verpleegduur over de afgelopen tien jaar (zie ook tabel 17). Bron CBS.



Afbeelding 19. Gemiddelde verpleegduur naar leeftijd van in 1989 bij de LMR/SIG geregistreerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (Bron: LMR/SIG).



Afbeelding 20. Verdeling naar locatie van de hoofddiagnoses van de in 1989 bij de LMR/SIG geregistreerde in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers (Bron: LMR/SIG).

TABELLEN 1 T/M 17

Tabel 1A. Verdeling van de in 1989 overleden Nederlanders per leeftijd-klasse naar doodsoorzaak (Bron: CBS).

Tabel 1B. Aandeel doodsoorzaak "verkeer" onder alle doodsoorzaken per leeftijdklasse in de periode 1980 t/m 1989.

Tabel 1C. Ontwikkeling van het aandeel verkeersdoden in de periode 1980 t/m 1989 op basis van het gemiddelde in 1980/1981 en het gemiddelde in 1988/1989.

Tabel 2. Verdeling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdklasse in 1950, 1960, 1970, 1980 t/m 1989 en 2000 (aantallen x 1000) (Bron: CBS).

Tabel 3A. Aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdklasse in 1950, 1960, 1970, 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/CBS+VOR).

Tabel 3B. Ontwikkeling van de verkeersmortaliteit naar leeftijdklasse in de jaren '80 op basis van het gemiddelde in 1980/1982 en het gemiddelde in 1987/1989.

Tabel 4. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden per leeftijdklasse in 1980 en 1989 en de ontwikkelingen in de bevolking en de verkeersmortaliteit.

Tabel 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in een aantal landen per vijf jaar in de periode 1965 t/m 1980 en per jaar in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: IRTAD/IRF).

Tabel 6. Geraamde aantallen motorvoertuigen en tweewielers (x 1000); Stand per 1 augustus (Bron: CBS).

Tabel 7. Geraamde aantallen voertuigkilometers (x miljard) naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS).

Tabel 8. Lengte van het wegennet voor verschillende categorieën wegen in de jaren 1966 t/m 1988; Stand per 1 januari (Bron: CBS).

Tabel 9A. Indexcijfers (1980 = 100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

Tabel 9B. Indexcijfers (1980 = 100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom ingedeeld naar regio (Bron: CBS).

Tabel 9C. Weglengte, verkeersprestatie en verkeersintensiteit naar categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

Tabel 10. Aantallen verkeersdoden op autosnelwegen (incl. op- en afritten), autowegen, overige wegen buiten bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/AVG-gegevens).

Tabel 11A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 11B. Percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 12A. Aantallen verkeersdoden per leeftijdklasse in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 12B. Percentages verkeersdoden per leeftijdklasse in 1950 t/m 1989 (Bron: CBS+VOR).

Tabel 13. Aantallen verkeersdoden, reizigerskilometers en risicocijfers naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1978 t/m 1989 (reizigerskm x 10^9 ; incl. schatting 0-12-jarigen en vakantieverkeer) (Bron: SWOV/CBS).

Tabel 14. Aantallen in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden in 1988 geregistreerd bij de LMR/SIG en de VOR naar wijze van verkeersdeelname.

Tabel 15. Gemiddelde verpleegduur naar leeftijd en wijze van verkeersdeelname van de in 1988 bij de LMR/SIG geregistreerde opgenomen verkeersgewonden.

Tabel 16. Locatie van de hoofddiagnose naar wijze van verkeersdeelname van de bij LMR/SIG geregistreerde opgenomen verkeersgewonden in 1988.

Tabel 17. Gemiddeld aantal verpleegdagen 1980 t/m 1989 (Bron: CBS).

| Leeftijd | Verkeer | Overige ongev | Zelf- moord | Kanker | Hart & vaatz. | Overige Oorzaken | Totaal aantal |
|---------------|-------------|------------------|----------------|--------------|------------------|---------------------|------------------|
| 0 t/m 4 | 22 | 69 | 0 | 35 | 2 | 1442 | 1570 |
| 5 t/m 9 | 37 | 17 | 0 | 26 | 0 | 73 | 153 |
| 10 t/m 14 | 54 | 18 | 4 | 27 | 2 | 76 | 181 |
| 15 t/m 19 | 172 | 33 | 43 | 54 | 3 | 170 | 475 |
| 20 t/m 24 | 207 | 54 | 118 | 84 | 12 | 231 | 706 |
| 25 t/m 29 | 100 | 57 | 138 | 106 | 23 | 258 | 682 |
| 30 t/m 34 | 83 | 50 | 145 | 209 | 53 | 316 | 856 |
| 35 t/m 39 | 74 | 66 | 123 | 349 | 108 | 445 | 1165 |
| 40 t/m 44 | 69 | 67 | 145 | 699 | 287 | 580 | 1847 |
| 45 t/m 49 | 63 | 60 | 126 | 970 | 458 | 711 | 2388 |
| 50 t/m 54 | 63 | 59 | 132 | 2091 | 756 | 458 | 3559 |
| 55 t/m 59 | 58 | 52 | 118 | 2547 | 1340 | 1572 | 5687 |
| 60 t/m 64 | 59 | 74 | 108 | 3617 | 2236 | 2375 | 8469 |
| 65 t/m 69 | 64 | 100 | 112 | 4837 | 3296 | 3963 | 12372 |
| 70 t/m 74 | 83 | 90 | 71 | 4847 | 4176 | 6090 | 15357 |
| 75 t/m 79 | 97 | 261 | 67 | 5522 | 5139 | 9294 | 20380 |
| 80 t/m 84 | 70 | 619 | 39 | 4769 | 5118 | 11190 | 21805 |
| 85 + | 39 | 1001 | 31 | 4631 | 5480 | 20071 | 31253 |
| Totaal | 1414 | 2747 | 1520 | 35420 | 28489 | 59315 | 128905 |

| | | | | | | | | |
|---------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|---------------|
| 0 t/m 4 | 1,4 | 4,4 | 0,0 | 2,2 | 0,1 | 91,8 | 100 | 1570 |
| 5 t/m 9 | 24,2 | 11,1 | 0,0 | 17,0 | 0,0 | 47,7 | 100 | 153 |
| 10 t/m 14 | 29,8 | 9,9 | 2,2 | 14,9 | 1,1 | 42,0 | 100 | 181 |
| 15 t/m 19 | 36,2 | 6,9 | 9,1 | 11,4 | 0,6 | 35,8 | 100 | 475 |
| 20 t/m 24 | 29,3 | 7,6 | 16,7 | 11,9 | 1,7 | 32,7 | 100 | 706 |
| 25 t/m 29 | 14,7 | 8,4 | 20,2 | 15,5 | 3,4 | 37,8 | 100 | 682 |
| 30 t/m 34 | 9,7 | 5,8 | 16,9 | 24,4 | 6,2 | 36,9 | 100 | 856 |
| 35 t/m 39 | 6,4 | 5,7 | 10,6 | 30,0 | 9,3 | 38,2 | 100 | 1165 |
| 40 t/m 44 | 3,7 | 3,6 | 7,9 | 37,8 | 15,5 | 31,4 | 100 | 1847 |
| 45 t/m 49 | 2,6 | 2,5 | 5,3 | 40,6 | 19,2 | 29,8 | 100 | 2388 |
| 50 t/m 54 | 1,8 | 1,7 | 3,7 | 58,8 | 21,2 | 12,9 | 100 | 3559 |
| 55 t/m 59 | 1,0 | 0,9 | 2,1 | 44,8 | 23,6 | 27,6 | 100 | 5687 |
| 60 t/m 64 | 0,7 | 0,9 | 1,3 | 42,7 | 26,4 | 28,0 | 100 | 8469 |
| 65 t/m 69 | 0,5 | 0,8 | 0,9 | 39,1 | 26,6 | 32,0 | 100 | 12372 |
| 70 t/m 74 | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 31,6 | 27,2 | 39,7 | 100 | 15357 |
| 75 t/m 79 | 0,5 | 1,3 | 0,3 | 27,1 | 25,2 | 45,6 | 100 | 20380 |
| 80 t/m 84 | 0,3 | 2,8 | 0,2 | 21,9 | 23,5 | 51,3 | 100 | 21805 |
| 85 + | 0,1 | 3,2 | 0,1 | 14,8 | 17,5 | 64,2 | 100 | 31253 |
| Totaal | 1,1 | 2,1 | 1,2 | 27,5 | 22,1 | 46,0 | 100 | 128905 |

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 waar het ongeval plaatsvond.

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

Tabel 1A. Verdeling van de in 1989 overleden Nederlanders per leeftijd-klasse naar doodsoorzaak (Bron: CBS).

| Leeftijd | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 0 t/m 4 | 1,4 | 1,8 | 2,0 | 1,6 | 1,5 | 1,0 | 0,7 | 1,2 | 1,3 | 1,4 |
| 5 t/m 9 | 28,2 | 27,5 | 23,0 | 31,1 | 17,9 | 20,6 | 14,9 | 21,4 | 22,5 | 24,2 |
| 10 t/m 14 | 30,7 | 26,2 | 27,5 | 31,4 | 29,6 | 26,0 | 26,5 | 33,2 | 22,5 | 29,8 |
| 15 t/m 19 | 46,8 | 42,7 | 38,6 | 44,7 | 40,5 | 35,5 | 38,7 | 36,2 | 38,3 | 36,2 |
| 20 t/m 24 | 32,1 | 34,4 | 34,6 | 31,0 | 34,9 | 29,2 | 31,8 | 29,7 | 28,6 | 29,3 |
| 25 t/m 29 | 17,3 | 17,8 | 14,8 | 14,6 | 16,9 | 15,2 | 18,9 | 12,6 | 15,4 | 14,7 |
| 30 t/m 34 | 13,0 | 9,9 | 9,9 | 9,0 | 11,2 | 9,9 | 10,2 | 7,7 | 8,9 | 9,7 |
| 35 t/m 39 | 8,9 | 9,2 | 8,5 | 7,5 | 7,0 | 6,5 | 7,0 | 5,7 | 7,3 | 6,4 |
| 40 t/m 44 | 5,4 | 4,3 | 5,0 | 5,2 | 5,1 | 4,4 | 4,6 | 5,1 | 3,8 | 3,7 |
| 45 t/m 49 | 2,3 | 2,7 | 2,2 | 2,9 | 3,2 | 3,0 | 3,0 | 3,2 | 2,6 | 2,6 |
| 50 t/m 54 | 2,1 | 1,5 | 2,2 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,3 | 2,0 | 1,8 |
| 55 t/m 59 | 1,3 | 1,5 | 1,2 | 1,5 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 0,9 | 1,0 |
| 60 t/m 64 | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,7 |
| 65 t/m 69 | 0,8 | 0,9 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,5 | 0,5 |
| 70 t/m 74 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,8 | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 |
| 75 t/m 79 | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| 80 t/m 84 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| 85 + | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| totaal | 1,7 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |

Tabel 1B. Aandeel doodsoorzaak "verkeer" onder alle doodsoorzaken per leeftijdsklasse in de periode 1980 t/m 1989.

| Leeftijd | 80/81 | 88/89 | verschil% |
|---------------|------------|------------|------------|
| 0 t/m 4 | 1,6 | 1,4 | 16% |
| 5 t/m 9 | 27,9 | 23,4 | 16% |
| 10 t/m 14 | 28,5 | 26,2 | 8% |
| 15 t/m 19 | 44,8 | 37,3 | 17% |
| 20 t/m 24 | 33,3 | 29,0 | 13% |
| 25 t/m 29 | 17,6 | 15,1 | 14% |
| 30 t/m 34 | 11,5 | 9,3 | 19% |
| 35 t/m 39 | 9,1 | 6,9 | 24% |
| 40 t/m 44 | 4,9 | 3,8 | 23% |
| 45 t/m 49 | 2,5 | 2,6 | -4% |
| 50 t/m 54 | 1,8 | 1,9 | -6% |
| 55 t/m 59 | 1,4 | 1,0 | 32% |
| 60 t/m 64 | 1,1 | 0,7 | 38% |
| 65 t/m 69 | 0,9 | 0,5 | 41% |
| 70 t/m 74 | 0,8 | 0,5 | 33% |
| 75 t/m 79 | 0,6 | 0,5 | 18% |
| 80 t/m 84 | 0,4 | 0,3 | 25% |
| 85 + | 0,2 | 0,1 | 33% |
| totaal | 1,6 | 1,1 | 31% |

Tabel 1C. Ontwikkeling van het aandeel verkeersdoden in de periode 1980 t/m 1989 op basis van het gemiddelde in 1980/1981 en het gemiddelde in 1988/1989.

| Leeftijd | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 2000 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 0 t/m 4 jaar | 1224 | 1159 | 1186 | 888 | 888 | 884 | 876 | 874 | 873 | 880 | 896 | 913 | 927 | 994 |
| 5 t/m 9 jaar | 942 | 1106 | 1218 | 1023 | 971 | 927 | 904 | 888 | 890 | 892 | 890 | 885 | 886 | 1005 |
| 10 t/m 14 jaar | 833 | 1199 | 1162 | 1224 | 1214 | 1192 | 1150 | 1087 | 1025 | 973 | 932 | 912 | 900 | 950 |
| 15 t/m 19 jaar | 807 | 923 | 1113 | 1262 | 1257 | 1250 | 1238 | 1234 | 1230 | 1222 | 1204 | 1165 | 1106 | 904 |
| 20 t/m 24 jaar | 804 | 813 | 1204 | 1211 | 1229 | 1242 | 1257 | 1268 | 1276 | 1273 | 1270 | 1262 | 1264 | 935 |
| 25 t/m 29 jaar | 793 | 766 | 927 | 1156 | 1667 | 1173 | 1185 | 1202 | 1219 | 1238 | 1259 | 1278 | 1292 | 1150 |
| 30 t/m 34 jaar | 704 | 760 | 825 | 1225 | 1185 | 1159 | 1147 | 1146 | 1153 | 1166 | 1177 | 1193 | 1212 | 1291 |
| 35 t/m 39 jaar | 685 | 761 | 774 | 933 | 1027 | 1102 | 1150 | 1181 | 1217 | 1178 | 1156 | 1146 | 1147 | 1303 |
| 40 t/m 44 jaar | 653 | 682 | 759 | 825 | 837 | 854 | 878 | 908 | 924 | 1019 | 1095 | 1145 | 1175 | 1212 |
| 45 t/m 49 jaar | 601 | 663 | 751 | 764 | 767 | 768 | 781 | 795 | 814 | 825 | 844 | 868 | 899 | 1134 |
| 50 t/m 54 jaar | 525 | 628 | 662 | 737 | 742 | 751 | 751 | 753 | 749 | 752 | 752 | 765 | 779 | 1146 |
| 55 t/m 59 jaar | 455 | 568 | 627 | 714 | 710 | 707 | 705 | 705 | 713 | 718 | 726 | 726 | 728 | 858 |
| 60 t/m 64 jaar | 380 | 479 | 571 | 605 | 624 | 641 | 665 | 682 | 677 | 674 | 672 | 669 | 670 | 722 |
| 65 t/m 69 jaar | 309 | 393 | 485 | 542 | 547 | 544 | 538 | 534 | 555 | 573 | 590 | 612 | 629 | 641 |
| 70 t/m 74 jaar | 234 | 296 | 370 | 448 | 451 | 458 | 465 | 471 | 473 | 477 | 476 | 471 | 468 | 544 |
| 75 t/m 79 jaar | 147 | 199 | 257 | 329 | 335 | 341 | 348 | 354 | 359 | 362 | 369 | 375 | 380 | 445 |
| 80 t/m 84 jaar | 72 | 109 | 147 | 196 | 202 | 209 | 216 | 223 | 229 | 234 | 240 | 245 | 251 | 264 |
| 85 en ouder | 32 | 52 | 81 | 128 | 134 | 136 | 141 | 148 | 153 | 159 | 166 | 173 | 178 | 218 |
| totaal | 10200 | 11556 | 13119 | 14210 | 14787 | 14338 | 14395 | 14453 | 14529 | 14615 | 14714 | 14803 | 14891 | 15716 |

Tabel 2. Verdeling van de Nederlandse bevolking naar leeftijdklasse in 1950, 1960, 1970, 1980 t/m 1989 en 2000 (aantallen x 1000) (Bron: CBS).

| Leeftijd | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|
| 0 t/m 4 jaar | 8.7 | 10.8 | 11.8 | 2.8 | 3.8 | 4.0 | 3.5 | 3.0 | 2.1 | 1.8 | 2.1 | 2.4 | 2.4 |
| 5 t/m 9 jaar | 10.9 | 13.4 | 14.7 | 8.7 | 7.0 | 5.7 | 7.0 | 3.9 | 3.5 | 3.3 | 3.8 | 4.4 | 4.5 |
| 10 t/m 14 jaar | 7.8 | 5.8 | 12.0 | 7.3 | 6.7 | 7.2 | 7.7 | 6.6 | 5.0 | 5.7 | 7.1 | 3.5 | 5.9 |
| 15 t/m 19 jaar | 8.1 | 12.1 | 36.7 | 25.3 | 22.0 | 20.0 | 21.0 | 17.3 | 16.0 | 14.7 | 16.4 | 14.8 | 16.5 |
| 20 t/m 24 jaar | 8.0 | 22.6 | 33.5 | 23.7 | 21.5 | 19.2 | 18.8 | 19.2 | 16.3 | 18.1 | 18.1 | 16.2 | 17.2 |
| 25 t/m 29 jaar | 8.3 | 16.6 | 21.4 | 11.8 | 8.6 | 8.9 | 9.2 | 10.3 | 8.6 | 12.2 | 7.3 | 9.2 | 8.7 |
| 30 t/m 34 jaar | 6.4 | 10.5 | 21.6 | 9.7 | 7.8 | 7.3 | 6.8 | 8.4 | 8.2 | 8.0 | 5.5 | 6.9 | 7.4 |
| 35 t/m 39 jaar | 5.4 | 9.5 | 17.4 | 9.3 | 10.0 | 9.2 | 7.6 | 7.2 | 6.2 | 7.6 | 6.4 | 7.4 | 7.0 |
| 40 t/m 44 jaar | 8.7 | 14.1 | 17.7 | 9.9 | 7.2 | 9.1 | 9.9 | 8.4 | 6.8 | 7.2 | 8.4 | 5.9 | 6.5 |
| 45 t/m 49 jaar | 11.0 | 14.5 | 18.1 | 7.3 | 8.2 | 7.8 | 9.3 | 8.2 | 8.2 | 9.0 | 9.2 | 7.5 | 7.1 |
| 50 t/m 54 jaar | 10.1 | 20.7 | 18.7 | 10.9 | 8.1 | 10.8 | 9.5 | 8.5 | 8.8 | 8.4 | 7.6 | 9.5 | 8.3 |
| 55 t/m 59 jaar | 9.7 | 21.6 | 27.6 | 11.5 | 11.1 | 10.6 | 11.6 | 9.8 | 8.8 | 9.9 | 10.1 | 8.1 | 7.6 |
| 60 t/m 64 jaar | 16.9 | 29.4 | 32.4 | 14.0 | 13.6 | 12.9 | 12.9 | 10.6 | 9.5 | 9.8 | 9.4 | 8.4 | 9.1 |
| 65 t/m 69 jaar | 16.5 | 30.8 | 40.2 | 18.3 | 19.0 | 17.8 | 15.8 | 18.9 | 12.6 | 11.0 | 13.7 | 11.6 | 10.0 |
| 70 t/m 74 jaar | 29.9 | 36.8 | 46.6 | 27.7 | 23.5 | 20.3 | 26.5 | 20.4 | 18.2 | 20.3 | 19.7 | 14.4 | 16.7 |
| 75 en ouder | 25.8 | 53.3 | 56.3 | 36.4 | 28.0 | 27.7 | 27.8 | 24.3 | 24.2 | 23.7 | 21.8 | 19.3 | 24.1 |
| totaal | 10.0 | 16.7 | 24.2 | 14.1 | 12.2 | 11.9 | 12.2 | 11.2 | 9.9 | 10.5 | 10.1 | 9.2 | 9.8 |

Tabel 3A. Aantallen verkeersdoden per 100.000 inwoners (verkeersmortaliteit) naar leeftijdklasse in 1950, 1960, 1970, 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/CBS+VOR).

| Leeftijd | 80/81/82 | 87/88/89 | verschil % |
|---------------|-------------|-------------|---------------|
| 0 t/m 4 | 4.0 | 2.6 | -34.2 |
| 5 t/m 9 | 7.9 | 4.8 | -39.6 |
| 10 t/m 14 | 7.9 | 6.1 | -22.0 |
| 15 t/m 19 | 25.2 | 17.5 | -30.5 |
| 20 t/m 24 | 24.3 | 19.3 | -20.3 |
| 25 t/m 29 | 10.2 | 9.5 | -6.4 |
| 30 t/m 34 | 9.2 | 7.5 | -18.6 |
| 35 t/m 39 | 11.1 | 7.8 | -30.1 |
| 40 t/m 44 | 9.9 | 7.9 | -20.7 |
| 45 t/m 49 | 8.8 | 9.1 | 3.4 |
| 50 t/m 54 | 11.2 | 9.6 | -14.0 |
| 55 t/m 59 | 12.4 | 9.7 | -22.3 |
| 60 t/m 64 | 15.4 | 10.1 | -34.8 |
| 65 t/m 69 | 20.7 | 13.4 | -35.1 |
| 70 t/m 74 | 26.9 | 19.0 | -29.5 |
| 85 en ouder | 34.9 | 24.7 | -29.1 |
| Totaal | 14.3 | 10.9 | -23.3 |

De methode om de verkeersmortaliteit te berekenen is het aantal verkeersdoden te delen door het aantal inwoners dit maal 100 en men heeft de kans per inwoner om in het verkeer om het leven te komen (om mee te werken doet men dit getal vaak maal 1000).

Om iets te kunnen zeggen over de daling van de verkeersmortaliteit over de afgelopen tien jaar en hierbij de toevallige fluctuaties zoveel mogelijk te elimineren is de gemiddelde verkeersmortaliteit over de eerste drie jaar en de gemiddelde verkeersmortaliteit over de laatste tien jaar, per leeftijdsgroep berekend. Bij het bereken van de gemiddelde verkeersmortaliteit is rekening gehouden met het feit dat de bevolkingscijfers per 31-12 van ieder jaar gemeen zijn en het aantal verkeersdoden over het hele jaar geldt. Dit is gedaan door gebruik te maken van de volgende formule:

$$x = \frac{D1 + D2 + D3}{(B1 + B2) * 4/3}$$

Waarbij Dx = aantal doden uit jaar x

Bx = bevolkingsaantal uit jaar x

Tabel 3B. Ontwikkeling van de verkeersmortaliteit naar leeftijdklasse in de jaren '80 op basis van het gemiddelde in 1980/1982 en het gemiddelde in 1987/1989.

| Leeftijd | Verschil aantal verkeersdoden over de jaren 80 | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|-------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|------------|-----------|-------------|------------|-----------|-------------|--|
| | 1980 | | | 1989 | | | totaal | | uitsl. | | | aandeel | | |
| | bevolk. | doden | mort. | bevolk. | doden | mort. | aantal | pct. | bevolk. | mort. | bev/mort | bevolk. | mort. | |
| 0 t/m 4 | 888 | 25 | 2.8 | 927 | 22 | 2.4 | -3 | -12 | 1 | -4 | 0 | 1 | -4 | |
| 5 t/m 9 | 1023 | 89 | 8.7 | 886 | 40 | 4.5 | -49 | -55 | -12 | -43 | 6 | -9 | -40 | |
| 10 t/m 14 | 1224 | 89 | 7.3 | 900 | 53 | 5.9 | -36 | -40 | -24 | -17 | 4 | -21 | -15 | |
| 15 t/m 19 | 1262 | 319 | 25.3 | 1106 | 183 | 16.5 | -136 | -43 | -39 | -110 | 14 | -33 | -103 | |
| 20 t/m 24 | 1211 | 287 | 23.7 | 1264 | 218 | 17.2 | -69 | -24 | 13 | -78 | -3 | 11 | -80 | |
| 25 t/m 29 | 1156 | 136 | 11.8 | 1292 | 113 | 8.7 | -23 | -17 | 16 | -35 | -4 | 14 | -37 | |
| 30 t/m 34 | 1225 | 119 | 9.7 | 1212 | 90 | 7.4 | -29 | -24 | -1 | -28 | 0 | -1 | -28 | |
| 35 t/m 39 | 933 | 87 | 9.3 | 1147 | 80 | 7.0 | -7 | -8 | 20 | -22 | -5 | 17 | -24 | |
| 40 t/m 44 | 825 | 82 | 9.9 | 1175 | 76 | 6.5 | -6 | -7 | 35 | -29 | -12 | 29 | -35 | |
| 45 t/m 49 | 764 | 56 | 7.3 | 899 | 64 | 7.1 | 8 | 14 | 10 | -2 | 0 | 10 | -2 | |
| 50 t/m 54 | 737 | 80 | 10.9 | 779 | 65 | 8.3 | -15 | -19 | 5 | -19 | -1 | 4 | -19 | |
| 55 t/m 59 | 714 | 82 | 11.5 | 728 | 55 | 7.6 | -27 | -33 | 2 | -28 | -1 | 1 | -28 | |
| 60 t/m 64 | 605 | 85 | 14.0 | 670 | 61 | 9.1 | -24 | -28 | 9 | -30 | -3 | 8 | -32 | |
| 65 t/m 69 | 542 | 99 | 18.3 | 629 | 63 | 10.0 | -36 | -36 | 16 | -45 | -7 | 12 | -48 | |
| 70 t/m 74 | 448 | 124 | 27.7 | 468 | 78 | 16.7 | -46 | -37 | 6 | -49 | -2 | 4 | -50 | |
| 75+ | 653 | 238 | 36.4 | 809 | 195 | 24.1 | -43 | -18 | 57 | -81 | -19 | 47 | -90 | |
| totaal | 14210 | 1997 | 14.1 | 14891 | 1456 | 9.8 | -541 | -27 | 96 | -608 | -29 | 81 | -622 | |

Toelichting :

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

Veronderstel dat in 1989 t.o.v. 1980 alleen de bevolking was toegenomen en de mortaliteit was constant gebleven. De toename van de bevolking bedroeg 12.1%, hetgeen een toename van 387 doden zou betekenen (0.121×3181). De andere mogelijkheid zou zijn dat uitsluitende de mortaliteit zou w^o gedaald; die daling bedroeg in 1987 58.3% t.o.v. 1970. In dat geval was het aantal doden met 1857 afgenomen (0.583×1381). 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 afzonderlijk 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 verandering in 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 verandering 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 gemeenschappelijk 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 gezamenlijke effect is het verantwoord dit in gelijke mate aan beide componenten toe te delen.

Tabel 4. Relatie tussen de aantallen verkeersdoden per leeftijdsklasse in 1980 en 1989 en de ontwikkelingen in de bevolking en de verkeersmortaliteit.

| | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | * | | | | | | | | | | | | |
| België | 25.3 | 31.8 | 24.0 | 24.3 | 22.5 | 20.9 | 21.2 | 19.2 | 18.3 | 19.8 | 19.5 | 19.9 | |
| Denemarken | 21.2 | 24.6 | 16.4 | 13.5 | 12.9 | 12.9 | 13.1 | 13.0 | 15.1 | 14.1 | 13.6 | 13.9 | |
| W-Duitsland | 26.7 | 31.4 | 24.0 | 21.2 | 18.9 | 18.8 | 19.1 | 16.6 | 13.8 | 14.7 | 13.0 | 13.4 | |
| United Kingdom | 15.0 | 14.0 | 11.9 | 11.1 | 10.8 | 10.9 | 10.0 | 10.3 | 9.4 | 9.9 | 9.4 | 9.2 | |
| Ierland | | 18.3 | 18.4 | 16.6 | 16.6 | 15.3 | 15.3 | 13.2 | 11.6 | 10.9 | 13.0 | 13.1 | |
| Nederland | 20.0 | 24.5 | 17.1 | 14.2 | 12.7 | 12.0 | 12.2 | 11.2 | 9.9 | 10.5 | 10.2 | 9.3 | 9.8 |
| Noorwegen * | 11.3 | 14.4 | 13.4 | 8.8 | 8.2 | 9.7 | 9.9 | 9.9 | 9.7 | 10.8 | 9.6 | | |
| Finland * | 22.7 | 22.5 | 19.3 | 11.5 | 11.5 | 11.8 | 12.4 | 11.1 | 11.0 | 12.0 | 11.8 | 11.8 | |
| Luxemburg * | 24.9 | 38.5 | 35.2 | 27.0 | 27.4 | 20.5 | 23.3 | 19.1 | 21.6 | 21.5 | 18.4 | 22.6 | |
| Zwitserland | 21.9 | 26.6 | 19.0 | 19.2 | 17.8 | 18.1 | 17.5 | 16.6 | 13.6 | 15.5 | 14.2 | 14.0 | 13.6 |
| Oostenrijk | | 34.5 | 33.4 | 26.5 | 25.8 | 25.5 | 26.0 | 24.0 | 20.0 | 19.8 | 19.4 | 21.3 | 20.7 |
| Frankrijk | 27.2 | 32.5 | 27.3 | 25.4 | 25.1 | 24.9 | 23.8 | 23.2 | 20.7 | 21.6 | 19.4 | 20.6 | 20.5 |
| Italië | 18.3 | 20.5 | 18.6 | 16.4 | 15.4 | 14.7 | 14.6 | 13.6 | 13.5 | 13.4 | 12.8 | 13.1 | |
| Spanje | 0.0 | | 16.6 | 17.6 | 17.0 | 15.4 | 15.9 | 16.4 | 16.6 | 18.3 | 19.7 | 21.2 | 23.9 |
| Zweden | 16.9 | 16.3 | 14.3 | 10.2 | 9.4 | 9.1 | 9.4 | 9.6 | 9.7 | 10.1 | 9.4 | 9.7 | 10.7 |
| Japan | 16.5 | 21.1 | 12.5 | 9.8 | 9.6 | 9.9 | 10.4 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 10.0 | | |
| USA | | 25.8 | 20.7 | 22.5 | 21.5 | 18.9 | 18.2 | 18.7 | 18.4 | 19.1 | 19.1 | 19.2 | |
| Portugal | | 22.2 | 39.5 | 31.5 | 31.4 | 29.2 | 29.7 | 24.9 | 25.2 | 26.2 | 30.6 | 33.7 | |
| Griekenland | 12.2 | 13.5 | 14.6 | 16.0 | 18.3 | 18.5 | 19.8 | 19.7 | 16.7 | | | | |

Kolommen of rijen met * zijn geheel of gedeeltelijk uit IRF

Tabel 5. Aantallen verkeersdoden (overleden binnen 30 dagen) per 100.000 inwoners in een aantal landen per vijf jaar in de periode 1965 t/m 1980 en per jaar in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: IRTAD/IRF).

Geraamde aantallen:

| | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|---------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Personenauto | 139 | 268 | 522 | 1273 | 2465 | 3399 | 4515 | 4594 | 4630 | 4728 | 4818 | 4901 | 4950 | 5118 | 5251 | 5371 |
| Vracht/bestel | 76 | 105 | 149 | 224 | 293 | 319 | 332 | 338 | 343 | 345 | 364 | 390 | 426 | 468 | 500 | 519 |
| Spec. voert. | 3 | 4 | 6 | 8 | 10 | 13 | 31 | 37 | 33 | 33 | 30 | 27 | 27 | 27 | 27 | 26 |
| Autobussen | 6 | 7 | 9 | 9 | 9 | 10 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 11 | 12 | 12 | 12 |
| Motor/scooter | 95 | 146 | 170 | 140 | 72 | 68 | 103 | 114 | 122 | 125 | 127 | 128 | 127 | 131 | 135 | 145 |
| Bromfietsen | 55 | 503 | 1150 | 1500 | 1900 | 1650 | 800 | 725 | 657 | 634 | 657 | 534 | 564 | 516 | 516 | 474 |
| Fietsen | 5900 | 4900 | 5700 | 6500 | 7000 | 8600 | 10580 | 10784 | 11573 | 11443 | 11573 | 11179 | 11517 | 11441 | 11489 | 11865 |
| Totaal | 6274 | 5933 | 7706 | 9654 | 11749 | 14059 | 16372 | 16603 | 17369 | 17320 | 17581 | 17171 | 17622 | 17713 | 17930 | 18412 |

Percentages verticaal:

| | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Personenauto | 2.2% | 4.5% | 6.8% | 13.2% | 21.0% | 24.2% | 27.6% | 27.7% | 26.7% | 27.3% | 27.4% | 28.5% | 28.1% | 28.9% | 29.3% | 29.2% |
| Vracht/bestel | 1.2% | 1.8% | 1.9% | 2.3% | 2.5% | 2.3% | 2.0% | 2.0% | 2.0% | 2.0% | 2.1% | 2.3% | 2.4% | 2.6% | 2.8% | 2.8% |
| 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% | 0.2% | 0.2% | 0.1% |
| 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% | 0.1% | 0.1% | 0.1% |
| Motor/scooter | 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% | 0.7% | 0.8% | 0.8% |
| Bromfietsen | 0.9% | 8.5% | 14.9% | 15.5% | 16.2% | 11.7% | 4.9% | 4.4% | 3.8% | 3.7% | 3.7% | 3.1% | 3.2% | 2.9% | 2.9% | 2.6% |
| Fietsen | 94.0% | 82.6% | 74.0% | 67.3% | 59.6% | 61.2% | 64.6% | 65.0% | 66.6% | 66.1% | 65.8% | 65.1% | 65.4% | 64.6% | 64.1% | 64.4% |
| 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% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Tabel 6. Geraamde aantallen motorvoertuigen en tweewielers (x 1000); Stand per 1 augustus (Bron: CBS).

| Jaar | Personen auto | Vracht auto | Motor/scooter | Brom-fiets | Fiets | Lopen |
|------|---------------|-------------|---------------|------------|-------|-------|
| 1950 | 3.3 | 2.2 | 0.8 | 0.3 | 17.7 | |
| 1951 | 3.5 | | 0.8 | 0.7 | 14.7 | |
| 1952 | 3.8 | 2.6 | 0.9 | 1.1 | 15.6 | |
| 1953 | 4.1 | | 1.0 | 1.4 | 14.9 | |
| 1954 | 4.7 | | 1.1 | 1.9 | 16.8 | |
| 1955 | 5.6 | 3.0 | 1.1 | 2.4 | 14.7 | |
| 1956 | 6.7 | | 1.2 | 3.0 | 16.2 | |
| 1957 | 7.5 | | 1.3 | 3.6 | 15.0 | |
| 1958 | 8.3 | | 1.3 | 4.3 | 15.0 | |
| 1959 | 8.8 | | 1.4 | 4.8 | 17.4 | |
| 1960 | 9.5 | 4.1 | 1.2 | 5.4 | 17.1 | |
| 1961 | 11.3 | | 1.2 | 5.6 | 17.7 | |
| 1962 | 13.3 | | 1.1 | 5.8 | 18.3 | |
| 1963 | 15.6 | | 1.0 | 5.9 | 17.7 | |
| 1964 | 18.6 | | 1.0 | 5.9 | 17.0 | |
| 1965 | 22.5 | | 0.9 | 5.9 | 16.0 | |
| 1966 | 26.4 | 5.0 | 0.8 | 5.9 | 15.8 | |
| 1967 | 30.1 | | 0.7 | 5.8 | 15.1 | |
| 1968 | 34.2 | | 0.6 | 5.7 | 14.3 | |
| 1969 | 38.4 | | 0.5 | 5.5 | 13.5 | |
| 1970 | 42.0 | 6.0 | 0.4 | 4.9 | 12.6 | |
| 1971 | 46.8 | | 0.3 | 4.7 | 11.7 | |
| 1972 | 51.2 | | 0.3 | 4.3 | 11.0 | |
| 1973 | 52.2 | 7.2 | 0.4 | 4.0 | 10.1 | |
| 1974 | 50.6 | | 0.5 | 3.8 | 9.1 | |
| 1975 | 51.7 | 7.6 | 0.6 | 3.4 | 9.5 | |
| 1976 | 50.5 | 8.0 | 0.6 | 2.8 | 10.5 | |
| 1977 | 54.2 | 8.2 | 0.7 | 2.4 | 10.9 | |
| 1978 | 59.6 | 8.6 | 0.7 | 2.4 | 11.5 | 4.9 |
| 1979 | 60.7 | 8.9 | 0.8 | 2.0 | 11.9 | 5.3 |
| 1980 | 61.4 | 9.4 | 0.8 | 1.7 | 11.8 | 5.3 |
| 1981 | 61.1 | 9.4 | 0.8 | 1.4 | 12.7 | 5.4 |
| 1982 | 62.9 | 9.3 | 0.9 | 1.3 | 13.3 | 5.4 |
| 1983 | 65.6 | 9.2 | 0.8 | 1.5 | 14.3 | 5.4 |
| 1984 | 68.3 | 9.5 | 0.7 | 1.3 | 13.8 | 5.3 |
| 1985 | 67.8 | 10.0 | 0.7 | 1.1 | 13.3 | 5.3 |
| 1986 | 71.0 | 10.8 | 0.8 | 1.1 | 13.6 | 5.1 |
| 1987 | 73.9 | 11.5 | 0.8 | 1.6 | 10.7 | 5.2 |
| 1988 | 78.1 | 12.0 | 0.7 | 1.7 | 11.3 | 5.0 |
| 1989 | 80.0 | | 0.8 | 1.3 | 12.3 | 5.2 |

Tabel 7. Geraamde aantallen voertuigkilometers (x miljard) naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS).

| | 1966 | 1968 | 1970 | 1973 | 1975 | 1978 | 1980 | 1983 | 1985 | 1988 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Lengte in 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 | 53.800 | 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 | - | - | - | - | - | 8.700 | 10.200 | 11.500 | 13.300 | 14.900 |
| Fietsstroken | - | - | - | - | - | 620 | 630 | 820 | 1.100 | 1.200 |

Tabel 8. Lengte van het wegennet voor verschillende categorieën wegen in de jaren 1966 t/m 1988; Stand per 1 januari (Bron: CBS).

| | Totaal | Rijkswegen | | | Provinciale wegen | | |
|------|--------|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| | | totaal autosnel- wegen | andere belangr. rijksw. | andere belangr. rijksw. | totaal | secund. wegen | tertiaire wegen |
| 1970 | 61 | 73 | 74 | 102 | 63 | 61 | 61 |
| 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 | 123 | 134 | 124 | 116 | 109 | 108 | 109 |
| 1988 | 131 | 143 | 131 | 121 | 115 | 114 | 112 |
| 1989 | 138 | 152 | 139 | 126 | 119 | 118 | 116 |

Omdat de berekening van het CBS is aangepast zijn er vanaf 1987 veranderingen te constateren in vergelijking tot eerder publicaties.

Tabel 9A. Indexcijfers (1980 = 100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

| Belangrijke wegen | | | | | | | | |
|-------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Noord- Nederland | Oost- Nederland | Zuid- Nederland | West- Nederland | w.o. Rijkswegen | | | |
| | | | | | Noord- Nederland | Oost- Nederland | Zuid- Nederland | West- Nederland |
| 1980 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1981 | 88 | 98 | 99 | 100 | 97 | 98 | 99 | 101 |
| 1982 | 99 | 99 | 101 | 101 | 98 | 99 | 100 | 102 |
| 1983 | 101 | 101 | 102 | 103 | 100 | 101 | 102 | 105 |
| 1984 | 103 | 103 | 104 | 104 | 103 | 104 | 104 | 106 |
| 1985 | 110 | 105 | 111 | 112 | 104 | 99 | 98 | 103 |
| 1986 | 119 | 115 | 117 | 118 | 110 | 101 | 101 | 107 |
| 1987 | 119 | 118 | 125 | 125 | 115 | 142 | 128 | 129 |
| 1988 | 126 | 128 | 135 | 133 | 132 | 154 | 139 | 135 |
| 1989 | 132 | 136 | 141 | 140 | 139 | 165 | 146 | 142 |

Omdat de berekening van het CBS is aangepast zijn er vanaf 1987 veranderingen te constateren in vergelijking tot eerder publicaties.

Tabel 9B. Indexcijfers (1980 = 100) van de gemiddelde jaarintensiteit op verschillende categorieën wegen buiten de bebouwde kom ingedeeld naar regio (Bron: CBS).

| | Totaal | | Belangrijke wegen | | | | | Overige wegen | | | | | |
|---|--------|-------|-------------------|---------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|--------|--------------|----------------|
| | Totaal | | Rijkswegen | | | Provinciale wegen | | totaal | secund. wegen | tertiaire wegen | totaal | quart. wegen | plattel. wegen |
| | | | totaal | autosn. wegen | andere belang. | totaal | secund. wegen | | | | | | |
| Weglengthe in km. | | | | | | | | | | | | | |
| 1970 | 47560 | 10270 | 2970 | 940 | 2030 | 7300 | 3130 | 4170 | 37290 | 12680 | 24610 | | |
| 1973 | 50070 | 10770 | 3420 | 1240 | 2180 | 7350 | 3190 | 4160 | 39310 | 13780 | 25570 | | |
| 1975 | 51540 | 10870 | 3600 | 1420 | 2180 | 7270 | 3110 | 4160 | 40680 | 14210 | 26470 | | |
| 1978 | 52580 | 11370 | 4130 | 1660 | 2460 | 7250 | 3120 | 4130 | 41210 | 15120 | 27090 | | |
| 1980 | 53380 | 11350 | 4240 | 1770 | 2470 | 7110 | 3110 | 4000 | 42030 | 15340 | 26690 | | |
| 1983 | 53950 | 11410 | 4280 | 1860 | 2410 | 7130 | 3110 | 4020 | 42540 | 15290 | 27250 | | |
| 1985 | 54420 | 11430 | 4290 | 1920 | 2370 | 7150 | 3120 | 4030 | 42990 | 15190 | 27790 | | |
| 1986 | 54760 | 11400 | 4040 | 1980 | 2060 | 7360 | 3260 | 4100 | 43360 | 15120 | 28240 | | |
| 1987 | 55100 | 11310 | 4010 | 1980 | 2020 | 7300 | 3260 | 4040 | 43790 | 15060 | 28730 | | |
| 1988 | 55386 | 11220 | 4075 | 2045 | 2030 | 7145 | 3365 | 3780 | 44167 | 14986 | 29180 | | |
| 1989 | 55814 | 11270 | 4100 | 2061 | 2039 | 7170 | 3387 | 3782 | 44544 | 14917 | 29627 | | |
| Verkeersprestatie in mln. voertuig-km | | | | | | | | | | | | | |
| 1970 | 26490 | 21590 | 13910 | 7830 | 6070 | 7690 | 430 | 3050 | 4900 | 2320 | 2580 | | |
| 1973 | 32990 | 26510 | 17180 | 10820 | 6360 | 9330 | 5820 | 3510 | 6490 | 3080 | 3410 | | |
| 1975 | 36060 | 28690 | 18930 | 12670 | 6260 | 9760 | 6020 | 3740 | 7370 | 3500 | 3870 | | |
| 1978 | 45960 | 36370 | 24900 | 17750 | 7150 | 11470 | 7150 | 4320 | 9590 | 4560 | 5030 | | |
| 1980 | 49820 | 39180 | 27240 | 19990 | 7250 | 11940 | 7560 | 4380 | 10630 | 5050 | 5580 | | |
| 1983 | 50300 | 40310 | 28460 | 21680 | 6780 | 11850 | 7520 | 4330 | 9990 | 4720 | 5270 | | |
| 1985 | 52810 | 42360 | 30180 | 23410 | 6770 | 12170 | 7670 | 4510 | 10450 | 4810 | 5640 | | |
| 1986 | 56650 | 45400 | 32460 | 25760 | 6700 | 12950 | 8210 | 4730 | 11250 | 5120 | 6130 | | |
| 1987 | 61010 | 47950 | 34610 | 27700 | 6910 | 13340 | 8520 | 4820 | 13060 | 5290 | 7770 | | |
| 1988 | 62575 | 51765 | 37500 | 30273 | 7228 | 14265 | 9467 | 4799 | 10810 | 5003 | 5807 | | |
| 1989 | 66320 | 54285 | 39594 | 32246 | 7348 | 14691 | 9838 | 4853 | 12035 | 4978 | 7057 | | |
| Verkeersintensiteit (aantal voertuigen) | | | | | | | | | | | | | |
| 1970 | 1530 | 5760 | 12840 | 22950 | 8180 | 2880 | 4060 | 2000 | 360 | 500 | 290 | | |
| 1973 | 1810 | 6740 | 13760 | 23870 | 8000 | 3480 | 5000 | 2310 | 450 | 610 | 370 | | |
| 1975 | 1920 | 7230 | 14410 | 24390 | 7880 | 3680 | 5310 | 2460 | 500 | 670 | 400 | | |
| 1978 | 2390 | 8760 | 16540 | 29220 | 7960 | 4340 | 6280 | 2870 | 640 | 830 | 530 | | |
| 1980 | 2560 | 9450 | 17590 | 30900 | 8040 | 4600 | 6650 | 3000 | 690 | 900 | 570 | | |
| 1983 | 2550 | 9680 | 18240 | 31910 | 7690 | 4550 | 6620 | 2950 | 640 | 850 | 530 | | |
| 1985 | 2660 | 10150 | 19290 | 33490 | 7830 | 4670 | 6730 | 3070 | 670 | 870 | 560 | | |
| 1986 | 2830 | 10910 | 22000 | 35680 | 8890 | 4820 | 6910 | 3160 | 710 | 930 | 590 | | |
| 1987 | 3030 | 11570 | 23670 | 38260 | 9350 | 5010 | 7160 | 3270 | 820 | 960 | 740 | | |
| 1988 | 3097 | 12647 | 25226 | 40579 | 9760 | 5473 | 7712 | 3480 | 671 | 915 | 546 | | |
| 1989 | 3257 | 13204 | 26472 | 42888 | 9879 | 5617 | 7962 | 3517 | 741 | 915 | 653 | | |

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

Tabel 9C. Weglengthe, verkeersprestatie en verkeersintensiteit naar categorieën wegen buiten de bebouwde kom (Bron: CBS).

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | Totaal |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| Autosnelwegen | 102 | 107 | 89 | 101 | 89 | 97 | 84 | 103 | 77 | 114 | 963 |
| Autowegen | 144 | 93 | 67 | 103 | 76 | 69 | 80 | 87 | 64 | 84 | 867 |
| Overig buiten beb. kom | 938 | 892 | 890 | 871 | 834 | 762 | 798 | 744 | 701 | 742 | 8172 |
| Binnen beb. kom | 813 | 715 | 664 | 681 | 616 | 510 | 567 | 551 | 524 | 516 | 6157 |
| Totaal | 1997 | 1807 | 1710 | 1756 | 1615 | 1438 | 1529 | 1485 | 1366 | 1456 | 16159 |

Percentage :

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | Totaal |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Autosnelwegen | 5.1 | 5.9 | 5.2 | 5.8 | 5.5 | 6.7 | 5.5 | 6.9 | 5.6 | 7.8 | 6.0 |
| Autowegen | 7.2 | 5.1 | 3.9 | 5.9 | 4.7 | 4.8 | 5.2 | 5.9 | 4.7 | 5.8 | 5.4 |
| Overig buiten beb. kom | 47.0 | 49.4 | 52.0 | 49.6 | 51.6 | 53.0 | 52.2 | 50.1 | 51.3 | 51.0 | 50.6 |
| Binnen beb. kom | 40.7 | 39.6 | 38.8 | 38.8 | 38.1 | 35.5 | 37.1 | 37.1 | 38.4 | 35.4 | 38.1 |
| Totaal | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

Tabel 10. Aantallen verkeersdoden op autosnelwegen (incl. op- en afritten), autowegen, overige wegen buiten bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom in de jaren 1980 t/m 1989 (Bron: SWOV/AVG-gegevens).

| jaar | personenauto | | totaal | motor/ scoot. | brom- fiets | fiets | ov. voert | voet- ganger | |
|------|--------------|-------|--------|------------------|----------------|-------|--------------|-----------------|------|
| | best. | pass. | | | | | | totaal | |
| 1950 | 44 | 71 | 115 | 113 | 37 | 332 | 68 | 356 | 1021 |
| 1951 | 50 | 50 | 100 | 154 | 74 | 347 | 83 | 376 | 1134 |
| 1952 | 51 | 62 | 113 | 150 | 78 | 345 | 65 | 346 | 1097 |
| 1953 | 57 | 86 | 143 | 186 | 128 | 420 | 86 | 427 | 1390 |
| 1954 | 99 | 98 | 197 | 182 | 150 | 439 | 115 | 437 | 1520 |
| 1955 | 89 | 108 | 197 | 180 | 238 | 387 | 80 | 470 | 1552 |
| 1956 | 116 | 128 | 244 | 214 | 229 | 406 | 68 | 467 | 1628 |
| 1957 | 107 | 126 | 233 | 207 | 306 | 388 | 102 | 465 | 1701 |
| 1958 | 106 | 125 | 231 | 183 | 299 | 375 | 77 | 439 | 1604 |
| 1959 | 161 | 119 | 280 | 224 | 323 | 377 | 65 | 449 | 1718 |
| 1960 | 183 | 153 | 336 | 165 | 390 | 417 | 88 | 530 | 1926 |
| 1961 | 205 | 183 | 388 | 208 | 440 | 390 | 100 | 471 | 1997 |
| 1962 | 254 | 266 | 520 | 149 | 412 | 422 | 94 | 485 | 2082 |
| 1963 | 243 | 231 | 474 | 111 | 417 | 403 | 96 | 506 | 2007 |
| 1964 | 374 | 292 | 666 | 147 | 449 | 476 | 117 | 520 | 2375 |
| 1965 | 390 | 342 | 732 | 115 | 491 | 431 | 132 | 578 | 2479 |
| 1966 | 444 | 352 | 796 | 120 | 470 | 504 | 124 | 606 | 2620 |
| 1967 | 541 | 409 | 950 | 117 | 560 | 507 | 127 | 601 | 2862 |
| 1968 | 568 | 502 | 1070 | 92 | 538 | 507 | 111 | 589 | 2907 |
| 1969 | 673 | 503 | 1176 | 76 | 578 | 532 | 116 | 597 | 3075 |
| 1970 | 747 | 575 | 1322 | 85 | 540 | 512 | 113 | 609 | 3181 |
| 1971 | 746 | 544 | 1290 | 95 | 601 | 549 | 76 | 556 | 3167 |
| 1972 | 785 | 565 | 1350 | 93 | 574 | 558 | 101 | 588 | 3264 |
| 1973 | 792 | 566 | 1358 | 90 | 538 | 509 | 93 | 504 | 3092 |
| 1974 | 608 | 378 | 986 | 103 | 483 | 460 | 90 | 424 | 2546 |
| 1975 | 602 | 366 | 968 | 101 | 334 | 456 | 66 | 396 | 2321 |
| 1976 | 655 | 403 | 1058 | 120 | 285 | 500 | 66 | 403 | 2432 |
| 1977 | 719 | 485 | 1204 | 137 | 275 | 500 | 83 | 384 | 2583 |
| 1978 | 663 | 370 | 1033 | 110 | 253 | 460 | 70 | 468 | 2394 |
| 1979 | 599 | 341 | 940 | 117 | 182 | 394 | 81 | 263 | 1977 |
| 1980 | 589 | 321 | 910 | 130 | 191 | 426 | 45 | 295 | 1997 |
| 1981 | 544 | 307 | 851 | 106 | 158 | 356 | 43 | 293 | 1807 |
| 1982 | 514 | 273 | 787 | 106 | 143 | 372 | 43 | 259 | 1710 |
| 1983 | 491 | 288 | 779 | 98 | 139 | 399 | 55 | 286 | 1756 |
| 1984 | 512 | 262 | 774 | 97 | 131 | 357 | 44 | 212 | 1615 |
| 1985 | 486 | 228 | 714 | 72 | 114 | 315 | 36 | 187 | 1438 |
| 1986 | 519 | 222 | 741 | 64 | 133 | 311 | 64 | 216 | 1529 |
| 1987 | 518 | 251 | 769 | 58 | 127 | 312 | 47 | 172 | 1485 |
| 1988 | 455 | 192 | 647 | 62 | 117 | 282 | 57 | 201 | 1366 |
| 1989 | 467 | 212 | 679 | 64 | 131 | 333 | 59 | 190 | 1456 |

Tabel 11A. Aantallen verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (Bron: CBS+VOR).

| Jaar | personenauto | | motor/ scoot. | brom- fiets | fiets | ov. voert | voetg- gang. | totaal | |
|------|--------------|-------|------------------|----------------|-------|--------------|-----------------|--------|--------|
| | best. | pass. | | | | | | | totaal |
| 1950 | 4.3 | 7.0 | 11.3 | 11.1 | 3.6 | 32.5 | 6.7 | 34.9 | 100.0 |
| 1951 | 4.4 | 4.4 | 8.8 | 13.6 | 6.5 | 30.6 | 7.3 | 33.2 | 100.0 |
| 1952 | 4.6 | 5.7 | 10.3 | 13.7 | 7.1 | 31.4 | 5.9 | 31.5 | 100.0 |
| 1953 | 4.1 | 6.2 | 10.3 | 13.4 | 9.2 | 30.2 | 6.2 | 30.7 | 100.0 |
| 1954 | 6.5 | 6.4 | 13.0 | 12.0 | 9.9 | 28.9 | 7.6 | 28.8 | 100.0 |
| 1955 | 5.7 | 7.0 | 12.7 | 11.6 | 15.3 | 24.9 | 5.2 | 30.3 | 100.0 |
| 1956 | 7.1 | 7.9 | 15.0 | 13.1 | 14.1 | 24.9 | 4.2 | 28.7 | 100.0 |
| 1957 | 6.3 | 7.4 | 13.7 | 12.2 | 18.0 | 22.8 | 6.0 | 27.3 | 100.0 |
| 1958 | 6.6 | 7.8 | 14.4 | 11.4 | 18.6 | 23.4 | 4.8 | 27.4 | 100.0 |
| 1959 | 9.4 | 6.9 | 16.3 | 13.0 | 18.8 | 21.9 | 3.8 | 26.1 | 100.0 |
| 1960 | 9.5 | 7.9 | 17.4 | 8.6 | 20.2 | 21.7 | 4.6 | 27.5 | 100.0 |
| 1961 | 10.3 | 9.2 | 19.4 | 10.4 | 22.0 | 19.5 | 5.0 | 23.6 | 100.0 |
| 1962 | 12.2 | 12.8 | 25.0 | 7.2 | 19.8 | 20.3 | 4.5 | 23.3 | 100.0 |
| 1963 | 12.1 | 11.5 | 23.6 | 5.5 | 20.8 | 20.1 | 4.8 | 25.2 | 100.0 |
| 1964 | 15.7 | 12.3 | 28.0 | 6.2 | 18.9 | 20.0 | 4.9 | 21.9 | 100.0 |
| 1965 | 15.7 | 13.8 | 29.5 | 4.6 | 19.8 | 17.4 | 5.3 | 23.3 | 100.0 |
| 1966 | 16.9 | 13.4 | 30.4 | 4.6 | 17.9 | 19.2 | 4.7 | 23.1 | 100.0 |
| 1967 | 18.9 | 14.3 | 33.2 | 4.1 | 19.6 | 17.7 | 4.4 | 21.0 | 100.0 |
| 1968 | 19.5 | 17.3 | 36.8 | 3.2 | 18.5 | 17.4 | 3.8 | 20.3 | 100.0 |
| 1969 | 21.9 | 16.4 | 38.2 | 2.5 | 18.8 | 17.3 | 3.8 | 19.4 | 100.0 |
| 1970 | 23.5 | 18.1 | 41.6 | 2.7 | 17.0 | 16.1 | 3.6 | 19.1 | 100.0 |
| 1971 | 23.6 | 17.2 | 40.7 | 3.0 | 19.0 | 17.3 | 2.4 | 17.6 | 100.0 |
| 1972 | 24.1 | 17.3 | 41.4 | 2.8 | 17.6 | 17.1 | 3.1 | 18.0 | 100.0 |
| 1973 | 25.6 | 18.3 | 43.9 | 2.9 | 17.4 | 16.5 | 3.0 | 16.3 | 100.0 |
| 1974 | 23.9 | 14.8 | 38.7 | 4.0 | 19.0 | 18.1 | 3.5 | 16.7 | 100.0 |
| 1975 | 25.9 | 15.8 | 41.7 | 4.4 | 14.4 | 19.6 | 2.8 | 17.1 | 100.0 |
| 1976 | 26.9 | 16.6 | 43.5 | 4.9 | 11.7 | 20.6 | 2.7 | 16.6 | 100.0 |
| 1977 | 27.8 | 18.8 | 46.6 | 5.3 | 10.6 | 19.4 | 3.2 | 14.9 | 100.0 |
| 1978 | 27.7 | 15.5 | 43.1 | 4.6 | 10.6 | 19.2 | 2.9 | 19.5 | 100.0 |
| 1979 | 30.3 | 17.2 | 47.5 | 5.9 | 9.2 | 19.9 | 4.1 | 13.3 | 100.0 |
| 1980 | 29.5 | 16.1 | 45.6 | 6.5 | 9.6 | 21.3 | 2.3 | 14.8 | 100.0 |
| 1981 | 30.1 | 17.0 | 47.1 | 5.9 | 8.7 | 19.7 | 2.4 | 16.2 | 100.0 |
| 1982 | 30.1 | 16.0 | 46.0 | 6.2 | 8.4 | 21.8 | 2.5 | 15.1 | 100.0 |
| 1983 | 28.0 | 16.4 | 44.4 | 5.6 | 7.9 | 22.7 | 3.1 | 16.3 | 100.0 |
| 1984 | 31.7 | 16.2 | 47.9 | 6.0 | 8.1 | 22.1 | 2.7 | 13.1 | 100.0 |
| 1985 | 33.8 | 15.9 | 49.7 | 5.0 | 7.9 | 21.9 | 2.5 | 13.0 | 100.0 |
| 1986 | 33.9 | 14.5 | 48.5 | 4.2 | 8.7 | 20.3 | 4.2 | 14.1 | 100.0 |
| 1987 | 34.9 | 16.9 | 51.8 | 3.9 | 8.6 | 21.0 | 3.2 | 11.6 | 100.0 |
| 1988 | 33.3 | 14.1 | 47.4 | 4.5 | 8.6 | 20.6 | 4.2 | 14.7 | 100.0 |
| 1989 | 32.1 | 14.6 | 46.6 | 4.4 | 9.0 | 22.9 | 4.1 | 13.0 | 100.0 |

Tabel 11B. Percentages verkeersdoden naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1950 t/m 1989 (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 |
| 1988 | 22 | 39 | 32 | 172 | 205 | 117 | 82 | 85 | 67 | 65 | 73 | 59 | 56 | 71 | 68 | 153 | 1366 |
| 1989 | 22 | 40 | 53 | 183 | 218 | 113 | 90 | 80 | 76 | 64 | 65 | 55 | 61 | 63 | 78 | 195 | 1456 |

Tabel 12A. Aantallen verkeersdoden per leeftijdklasse in de jaren 1950 t/m 1989 (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 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 |
| 1988 | 1.6 | 2.9 | 2.3 | 12.6 | 15.0 | 8.6 | 6.0 | 6.2 | 4.9 | 4.8 | 5.3 | 4.3 | 4.1 | 5.2 | 5.0 | 11.2 | 100.0 |
| 1989 | 1.5 | 2.7 | 3.6 | 12.6 | 15.0 | 7.8 | 6.2 | 5.5 | 5.2 | 4.4 | 4.5 | 3.8 | 4.2 | 4.3 | 5.4 | 13.4 | 100.0 |

Tabel 12B. Percentages verkeersdoden per leeftijdklasse in 1950 t/m 1989
(Bron: CBS+VOR).

| Jaar | Personenauto | | Motor/Scooter | | Brom -en snorfiets | | | Fiets | | Voetganger | | | | | |
|------|--------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-----|-----|------|
| | doden | reiz.km. risico | 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 | 0.1 | 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 | 0.1 | 94.9 | 128 | 2.1 | 61.0 | 360 | 11.7 | 30.8 | 212 | 5.3 | 40.0 |
| 1985 | 714 | 118.9 | 6.0 | 72 | 0.9 | 73.9 | 115 | 1.8 | 63.9 | 315 | 11.7 | 26.9 | 188 | 5.3 | 35.5 |
| 1986 | 741 | 124.2 | 6.0 | 64 | 0.9 | 61.6 | 134 | 1.9 | 70.5 | 312 | 11.9 | 26.2 | 216 | 5.1 | 42.4 |
| 1987 | 769 | 127.9 | 6.0 | 58 | 0.1 | 56.3 | 127 | 1.7 | 74.3 | 312 | 11.0 | 28.2 | 172 | 5.2 | 33.1 |
| 1988 | 647 | 131.8 | 4.9 | 62 | 0.9 | 68.9 | 117 | 1.8 | 65.0 | 282 | 11.6 | 24.3 | 201 | 5.0 | 40.2 |
| 1989 | 679 | 136.7 | 5.0 | 64 | 0.1 | 64.0 | 131 | 1.4 | 93.6 | 333 | 12.7 | 26.2 | 190 | 5.2 | 36.5 |

Tabel 13. Aantallen verkeersdoden, reizigerskilometers en risicocijfers naar wijze van verkeersdeelname in de jaren 1978 t/m 1989 (reizigerskm x 10⁹; incl. schatting 0-12-jarigen en vakantieverkeer) (Bron: SWOV/CBS).

| | Voet- ganger | Fiets | Brom- fiets | Motor/ scooter | Pers. auto | Bus/ vracht | Overig onbek. | Totaal |
|-------------------------------|-----------------|-------|----------------|-------------------|---------------|----------------|------------------|--------|
| <u>Aantallen</u> | | | | | | | | |
| VOR | 1410 | 3447 | 2736 | 668 | 4989 | 386 | 24 | 13660 |
| LMR | 2138 | 6771 | 3079 | 1013 | 5034 | 416 | 2238 | 20689 |
| LMR (gecorrigeerd) | 2397 | 7592 | 3452 | 1136 | 5645 | 466 | | 20689 |
| <u>Percentage horizontaal</u> | | | | | | | | |
| VOR | 10,3 | 25,2 | 20,0 | 4,9 | 36,5 | 2,8 | 0,2 | 100,0 |
| LMR | 10,3 | 32,7 | 14,9 | 4,9 | 24,3 | 2,0 | 10,8 | 100,0 |
| LMR (gecorrigeerd) | 11,6 | 36,7 | 16,7 | 5,5 | 27,3 | 2,3 | | 100,0 |

Tabel 14. Aantallen in ziekenhuizen opgenomen verkeersgewonden in 1988 geregistreerd bij de LMR/SIG en de VOR naar wijze van verkeersdeelname.

| Leeftijd | Voet- ganger | Fiets | Brom- fiets | Motor/ scooter | Pers. auto | Bus/ vracht | Overig onbek. | Totaal |
|-------------|-----------------|-------|----------------|-------------------|---------------|----------------|------------------|--------|
| 0 t/m 15 | 12,8 | 8,9 | 8,9 | 11,1 | 10,3 | 7,9 | 10,2 | 10,2 |
| 16 t/m 17 | 9,3 | 8,3 | 8,3 | 13,2 | 9,6 | 39,2 | 9,3 | 11,7 |
| 18 t/m 24 | 12,1 | 8,0 | 8,0 | 11,9 | 11,1 | 10,3 | 12,3 | 11,2 |
| 25 t/m 34 | 15,1 | 8,3 | 8,3 | 13,1 | 11,7 | 8,7 | 11,7 | 11,6 |
| 35 t/m 44 | 16,4 | 9,3 | 9,3 | 15,9 | 13,7 | 8,5 | 12,6 | 12,8 |
| 45 t/m 54 | 21,7 | 12,5 | 12,5 | 19,2 | 14,7 | 15,0 | 16,8 | 15,1 |
| 55 t/m 64 | 20,8 | 17,2 | 17,2 | 21,2 | 15,8 | 13,5 | 17,9 | 17,5 |
| 65 en ouder | 26,7 | 23,0 | 23,0 | 20,4 | 17,6 | 22,5 | 22,2 | 22,5 |
| Totaal | 17,7 | 13,6 | 13,6 | 13,6 | 13,0 | 13,7 | 13,8 | 14,0 |

Tabel 15. Gemiddelde verpleegduur naar leeftijd en wijze van verkeersdeelname van de in 1988 bij de LMR/SIG geregistreeerde opgenomen verkeersgewonden.

| <u>Plaats letsel</u> | Voet- ganger | Fiets | Brom- fiets | Motor/ scooter | Pers. auto | Bus/ vracht | Overig onbek. | Totaal |
|------------------------------|-----------------|--------------|----------------|-------------------|---------------|----------------|------------------|--------------|
| Hoofd | 807 | 2688 | 793 | 220 | 1976 | 46 | 912 | 7442 |
| Hals/nek | 18 | 43 | 20 | 10 | 186 | 4 | 51 | 332 |
| Borst | 97 | 278 | 120 | 71 | 877 | 21 | 236 | 1700 |
| Rug/bekken | 127 | 385 | 144 | 57 | 344 | 28 | 181 | 1266 |
| Buik | 61 | 202 | 190 | 50 | 244 | 60 | 100 | 853 |
| Armen | 161 | 903 | 389 | 161 | 395 | 12 | 288 | 2309 |
| Benen | 793 | 2051 | 1324 | 382 | 756 | 60 | 577 | 5943 |
| Overig/onbekend | 74 | 221 | 99 | 62 | 256 | 9 | 123 | 844 |
| Totaal | 2138 | 6771 | 3079 | 1013 | 5034 | 186 | 2468 | 20689 |
| <u>Percentages verticaal</u> | | | | | | | | |
| Hoofd | 37,7 | 39,7 | 25,8 | 21,7 | 39,3 | 24,7 | 37,0 | 36,0 |
| Hals/nek | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 1,0 | 3,7 | 2,2 | 2,1 | 1,6 |
| Borst | 4,5 | 4,1 | 3,9 | 7,0 | 17,4 | 11,3 | 9,6 | 8,2 |
| Rug/bekken | 5,9 | 5,7 | 4,7 | 5,6 | 6,8 | 15,1 | 7,3 | 6,1 |
| Buik | 2,9 | 3,0 | 6,2 | 4,9 | 4,8 | 3,2 | 4,1 | 4,1 |
| Armen | 7,5 | 13,3 | 12,6 | 15,9 | 7,8 | 6,5 | 11,7 | 11,2 |
| Benen | 37,1 | 30,3 | 43,0 | 37,7 | 15,0 | 32,3 | 23,4 | 28,7 |
| Overig/onbekend | 3,5 | 3,3 | 3,2 | 6,1 | 5,1 | 4,8 | 5,0 | 4,1 |
| Totaal | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Tabel 16. Locatie van de hoofddiagnose naar wijze van verkeersdeelname van de bij LMR/SIG geregistreerde opgenomen verkeersgewonden in 1988.

| Jaar | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Verpleegdagen | 14,0 | 13,7 | 13,3 | 13,0 | 12,8 | 12,5 | 12,3 | 12,1 | 11,9 |

Tabel 17. Gemiddeld aantal verpleegdagen 1980 t/m 1989 (Bron: CBS).

TREND-TABELLEN 1989

voorperiode 1984 t/m 1988

TABEL 00.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| TOTAAL SLACHTOFFERS | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| TOTAAL SLACHTOFFERS | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| TOTAAL SLACHTOFFERS | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

TABEL 1.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| DAG VAN DE WEEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 zondag | 238 | 165 | 218 | 190 | 174 | -5.2 % | ?? | 166 | 203 | 22.2 % | *** |
| 2 maandag | 234 | 206 | 186 | 212 | 210 | -2.0 % | - | 197 | 204 | 3.5 % | - |
| 3 dinsdag | 192 | 182 | 210 | 196 | 169 | -1.6 % | - | 180 | 197 | 9.4 % | - |
| 4 woensdag | 210 | 216 | 224 | 196 | 175 | -4.4 % | - | 177 | 214 | 20.9 % | *** |
| 5 donderdag | 240 | 191 | 219 | 221 | 187 | -3.5 % | - | 189 | 217 | 14.8 % | ** |
| 6 vrijdag | 267 | 257 | 260 | 247 | 240 | -2.5 % | - | 235 | 207 | -11.9 % | * |
| 7 zaterdag | 234 | 221 | 210 | 223 | 211 | -2.0 % | - | 207 | 214 | 3.3 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| DAG VAN DE WEEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 zondag | 2044 | 1927 | 1982 | 1785 | 1635 | -5.1 % | ? | 1587 | 1758 | 10.7 % | *** |
| 2 maandag | 2325 | 2068 | 2040 | 2004 | 1985 | -3.5 % | ? | 1861 | 1918 | 3.0 % | - |
| 3 dinsdag | 2128 | 1964 | 1978 | 1924 | 1879 | -2.7 % | - | 1813 | 1876 | 3.4 % | - |
| 4 woensdag | 2049 | 1986 | 2043 | 1983 | 2004 | -0.4 % | - | 1985 | 2017 | 1.6 % | - |
| 5 donderdag | 2260 | 2094 | 2225 | 2055 | 1956 | -3.0 % | ? | 1924 | 2004 | 4.1 % | * |
| 6 vrijdag | 2569 | 2373 | 2383 | 2286 | 2213 | -3.3 % | - | 2125 | 2190 | 3.0 % | - |
| 7 zaterdag | 2255 | 2108 | 2055 | 1929 | 1972 | -3.6 % | - | 1840 | 1897 | 3.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| DAG VAN DE WEEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 zondag | 4017 | 3855 | 4072 | 3946 | 3570 | -2.0 % | ??? | 3651 | 4049 | 10.9 % | *** |
| 2 maandag | 5344 | 4863 | 5220 | 4918 | 5161 | -0.6 % | ??? | 5008 | 5273 | 5.2 % | *** |
| 3 dinsdag | 4975 | 4758 | 4983 | 5138 | 4736 | -0.1 % | ??? | 4889 | 5289 | 8.1 % | *** |
| 4 woensdag | 4971 | 4934 | 5236 | 5232 | 4943 | 0.4 % | ??? | 5136 | 5654 | 10.0 % | *** |
| 5 donderdag | 5188 | 5110 | 5237 | 5511 | 5245 | 0.9 % | ?? | 5413 | 5487 | 1.3 % | - |
| 6 vrijdag | 5770 | 5798 | 5881 | 5845 | 5943 | 0.6 % | - | 5965 | 6069 | 1.7 % | - |
| 7 zaterdag | 4830 | 4717 | 4868 | 4650 | 4739 | -0.5 % | - | 4686 | 4872 | 3.9 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 2.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| UURKLASSEN | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 TOT 07 UUR | 263 | 257 | 255 | 239 | 226 | -3.7 % | - | 220 | 196 | -10.9 % | * |
| 07 TOT 09 UUR | 131 | 92 | 111 | 125 | 117 | 0.4 % | ? | 117 | 125 | 6.8 % | - |
| 09 TOT 12 UUR | 166 | 165 | 170 | 165 | 151 | -1.8 % | - | 154 | 202 | 31.1 % | *** |
| 12 TOT 14 UUR | 130 | 132 | 119 | 128 | 131 | -0.1 % | - | 127 | 125 | -1.5 % | - |
| 14 TOT 16 UUR | 215 | 182 | 201 | 194 | 171 | -3.9 % | - | 170 | 195 | 14.7 % | * |
| 16 TOT 19 UUR | 338 | 314 | 343 | 299 | 294 | -3.2 % | - | 287 | 311 | 8.3 % | - |
| 19 TOT 22 UUR | 239 | 178 | 210 | 213 | 178 | -4.2 % | ? | 178 | 192 | 7.8 % | - |
| 22 TOT 00 UUR | 115 | 113 | 108 | 116 | 91 | -4.1 % | - | 95 | 100 | 5.2 % | - |
| ONBEKEND | 18 | 5 | 10 | 6 | 7 | -22.8 % | . | 3 | 10 | 233.3 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| UURKLASSEN | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 TOT 07 UUR | 1875 | 1658 | 1662 | 1533 | 1358 | -7.1 % | - | 1270 | 1329 | 4.6 % | * |
| 07 TOT 09 UUR | 1226 | 1217 | 1312 | 1180 | 1330 | 1.3 % | ? | 1304 | 1301 | -0.2 % | - |
| 09 TOT 12 UUR | 1687 | 1721 | 1629 | 1568 | 1492 | -3.3 % | - | 1457 | 1601 | 9.8 % | *** |
| 12 TOT 14 UUR | 1692 | 1491 | 1473 | 1448 | 1459 | -3.3 % | ? | 1360 | 1454 | 6.9 % | *** |
| 14 TOT 16 UUR | 2081 | 1972 | 2083 | 1953 | 1924 | -1.6 % | - | 1903 | 2000 | 5.0 % | ** |
| 16 TOT 19 UUR | 3810 | 3496 | 3467 | 3365 | 3314 | -3.2 % | - | 3154 | 3330 | 5.5 % | *** |
| 19 TOT 22 UUR | 2136 | 1946 | 2074 | 1907 | 1841 | -3.1 % | ? | 1792 | 1764 | -1.5 % | - |
| 22 TOT 00 UUR | 1023 | 907 | 887 | 898 | 813 | -4.7 % | - | 777 | 789 | 1.5 % | - |
| ONBEKEND | 100 | 112 | 119 | 114 | 113 | 2.5 % | - | 120 | 92 | -23.3 % | *** |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| UURKLASSEN | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 TOT 07 UUR | 2991 | 2799 | 2876 | 2795 | 2479 | -3.6 % | ?? | 2480 | 2590 | 4.4 % | ** |
| 07 TOT 09 UUR | 3417 | 3536 | 3666 | 3680 | 3770 | 2.3 % | - | 3869 | 3924 | 1.4 % | - |
| 09 TOT 12 UUR | 4160 | 4159 | 4305 | 4205 | 4224 | 0.4 % | - | 4263 | 4584 | 7.5 % | *** |
| 12 TOT 14 UUR | 4168 | 3998 | 4109 | 4193 | 4164 | 0.4 % | - | 4183 | 4388 | 4.9 % | *** |
| 14 TOT 16 UUR | 5457 | 5320 | 5425 | 5339 | 5311 | -0.5 % | - | 5289 | 5725 | 8.2 % | *** |
| 16 TOT 19 UUR | 8515 | 8173 | 8554 | 8637 | 8247 | -0.0 % | ??? | 8404 | 8992 | 6.9 % | *** |
| 19 TOT 22 UUR | 4311 | 4182 | 4482 | 4392 | 4181 | -0.1 % | ?? | 4295 | 4549 | 5.9 % | *** |
| 22 TOT 00 UUR | 1817 | 1573 | 1771 | 1715 | 1672 | -0.8 % | ??? | 1665 | 1689 | 1.4 % | - |
| ONBEKEND | 259 | 295 | 309 | 284 | 289 | 1.7 % | - | 302 | 252 | -16.5 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 3.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| DAG-UUR COMBINATIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ONBEKEND | 18 | 5 | 10 | 6 | 7 | -22.8 % | - | 3 | 10 | 233.3 % | *** |
| WERKDAG-OVERDAG | 963 | 887 | 928 | 915 | 857 | -2.0 % | - | 855 | 902 | 5.4 % | * |
| WERKDAG-NACHT | 120 | 113 | 131 | 107 | 87 | -6.4 % | - | 90 | 99 | 10.0 % | - |
| WEEKEND-OVERDAG | 324 | 237 | 297 | 283 | 262 | -2.7 % | ?? | 257 | 313 | 21.7 % | *** |
| WEEKEND-NACHT | 190 | 196 | 161 | 174 | 153 | -5.4 % | - | 146 | 132 | -9.5 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIENENHUIS OPNAME

| DAG-UUR COMBINATIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ONBEKEND | 100 | 112 | 119 | 114 | 113 | 2.5 % | - | 120 | 92 | -23.3 % | *** |
| WERKDAG-OVERDAG | 9960 | 9267 | 9448 | 9081 | 9010 | -2.2 % | ?? | 8727 | 9021 | 3.3 % | *** |
| WERKDAG-NACHT | 866 | 781 | 807 | 779 | 679 | -4.8 % | - | 670 | 638 | -4.7 % | - |
| WEEKEND-OVERDAG | 3053 | 2972 | 3005 | 2733 | 2734 | -3.0 % | - | 2636 | 2856 | 8.3 % | *** |
| WEEKEND-NACHT | 1651 | 1388 | 1327 | 1259 | 1108 | -9.0 % | ? | 982 | 1053 | 7.2 % | ** |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| DAG-UUR COMBINATIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ONBEKEND | 259 | 295 | 309 | 284 | 289 | 1.7 % | - | 302 | 252 | -16.5 % | *** |
| WERKDAG-OVERDAG | 23923 | 23320 | 24241 | 24461 | 23957 | 0.5 % | ??? | 24343 | 25674 | 5.4 % | *** |
| WERKDAG-NACHT | 1562 | 1384 | 1558 | 1450 | 1348 | -2.4 % | ??? | 1352 | 1402 | 3.6 % | - |
| WEEKEND-OVERDAG | 6902 | 6816 | 7063 | 6803 | 6721 | -0.5 % | ? | 6749 | 7341 | 8.7 % | *** |
| WEEKEND-NACHT | 2449 | 2220 | 2326 | 2242 | 2022 | -3.6 % | ?? | 2002 | 2024 | 1.0 % | - |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 4.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| MAAND ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|---------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 januari | 152 | 85 | 105 | 112 | 132 | -1.1 % | ??? | 113 | 145 | 28.3 % | *** |
| 02 februari | 121 | 108 | 87 | 97 | 116 | -1.9 % | - | 100 | 90 | -10.0 % | - |
| 03 maart | 116 | 100 | 128 | 94 | 108 | -2.0 % | - | 103 | 88 | -14.5 % | - |
| 04 april | 138 | 117 | 113 | 108 | 104 | -6.6 % | - | 93 | 112 | 20.4 % | ** |
| 05 mei | 99 | 98 | 135 | 113 | 110 | 3.3 % | - | 122 | 124 | 1.6 % | - |
| 06 juni | 158 | 141 | 141 | 154 | 98 | -7.7 % | ? | 106 | 127 | 19.8 % | ** |
| 07 juli | 138 | 135 | 139 | 133 | 103 | -5.5 % | - | 108 | 144 | 33.3 % | *** |
| 08 augustus | 146 | 123 | 119 | 126 | 104 | -6.5 % | - | 99 | 127 | 28.2 % | *** |
| 09 september | 120 | 142 | 127 | 121 | 119 | -1.8 % | - | 119 | 137 | 15.1 % | * |
| 10 oktober | 154 | 139 | 139 | 163 | 135 | -0.9 % | - | 142 | 139 | -2.1 % | - |
| 11 november | 153 | 118 | 158 | 140 | 105 | -5.4 % | ? | 113 | 112 | -0.8 % | - |
| 12 december | 120 | 132 | 136 | 124 | 132 | 1.2 % | - | 134 | 111 | -17.1 % | ** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| MAAND ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 januari | 1188 | 781 | 1143 | 951 | 1139 | 0.6 % | ??? | 1062 | 1027 | -3.2 % | - |
| 02 februari | 1058 | 910 | 840 | 829 | 1071 | -0.5 % | ??? | 925 | 904 | -2.2 % | - |
| 03 maart | 1113 | 1063 | 1079 | 946 | 1170 | -0.0 % | ??? | 1073 | 1104 | 2.8 % | - |
| 04 april | 1285 | 1178 | 1110 | 1154 | 1078 | -3.7 % | - | 1030 | 1063 | 3.2 % | - |
| 05 mei | 1390 | 1375 | 1384 | 1215 | 1290 | -2.7 % | ? | 1223 | 1301 | 6.3 % | ** |
| 06 juni | 1462 | 1374 | 1446 | 1325 | 1130 | -5.2 % | ?? | 1134 | 1317 | 16.1 % | *** |
| 07 juli | 1338 | 1262 | 1211 | 1353 | 1078 | -3.4 % | ??? | 1120 | 1137 | 1.5 % | - |
| 08 augustus | 1358 | 1312 | 1287 | 1188 | 1063 | -5.7 % | - | 1027 | 1078 | 4.9 % | - |
| 09 september | 1388 | 1353 | 1393 | 1399 | 1211 | -2.2 % | ? | 1256 | 1277 | 1.6 % | - |
| 10 oktober | 1460 | 1437 | 1410 | 1323 | 1228 | -4.2 % | - | 1198 | 1277 | 6.5 % | ** |
| 11 november | 1332 | 1365 | 1284 | 1266 | 1104 | -4.3 % | ? | 1104 | 1141 | 3.3 % | - |
| 12 december | 1258 | 1110 | 1119 | 1017 | 1082 | -3.9 % | ? | 984 | 1034 | 5.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| MAAND ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 januari | 2525 | 1759 | 2451 | 2240 | 2728 | 3.7 % | ??? | 2607 | 2726 | 4.5 % | ** |
| 02 februari | 2101 | 1835 | 1692 | 2093 | 2446 | 4.6 % | ??? | 2318 | 2191 | -5.4 % | *** |
| 03 maart | 2541 | 2438 | 2582 | 2369 | 2657 | 0.6 % | ??? | 2566 | 2805 | 9.3 % | *** |
| 04 april | 2802 | 2592 | 2612 | 2891 | 2727 | 0.5 % | ??? | 2770 | 2817 | 1.6 % | - |
| 05 mei | 2951 | 3312 | 3523 | 3245 | 3166 | 1.1 % | ??? | 3348 | 3609 | 7.7 % | *** |
| 06 juni | 3303 | 3426 | 3549 | 3275 | 3042 | -2.0 % | ??? | 3117 | 3769 | 20.9 % | *** |
| 07 juli | 3008 | 3032 | 2982 | 3267 | 2786 | -0.6 % | ??? | 2952 | 2901 | -1.7 % | - |
| 08 augustus | 3237 | 3149 | 3236 | 3035 | 2828 | -3.0 % | ? | 2817 | 3052 | 8.3 % | *** |
| 09 september | 3375 | 3512 | 3516 | 3668 | 3369 | 0.4 % | ??? | 3531 | 3557 | 0.7 % | - |
| 10 oktober | 3314 | 3363 | 3585 | 3470 | 3100 | -0.9 % | ??? | 3270 | 3549 | 8.5 % | *** |
| 11 november | 3153 | 3071 | 3075 | 3141 | 2931 | -1.2 % | - | 2962 | 3089 | 4.2 % | ** |
| 12 december | 2785 | 2546 | 2694 | 2546 | 2557 | -1.7 % | ? | 2489 | 2628 | 5.5 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 5.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| BEOUWING PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|------|------|------|------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 binnen beb. kom | 634 | 515 | 572 | 559 | 530 | -2.9 % | ? | 513 | 520 | 1.3 % | - |
| 2 buiten beb. kom | 981 | 923 | 955 | 926 | 836 | -3.1 % | - | 838 | 936 | 11.6 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| BEOUWING PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 binnen beb. kom | 9741 | 8634 | 8846 | 8222 | 8136 | -4.1 % | ??? | 7629 | 8139 | 6.6 % | *** |
| 2 buiten beb. kom | 5889 | 5886 | 5860 | 5744 | 5508 | -1.5 % | - | 5506 | 5521 | 0.2 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| BEOUWING PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 binnen beb. kom | 25956 | 24711 | 25464 | 25166 | 24913 | -0.6 % | ??? | 24753 | 26370 | 6.5 % | *** |
| 2 buiten beb. kom | 9139 | 9324 | 10033 | 10074 | 9424 | 1.3 % | ??? | 9995 | 10323 | 3.2 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 6.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| SNELHEIDSLIMIET | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 stapvoets/woonerf | 2 | . | . | 1 | 4 | . | . | . | 1 | . | . |
| 2 < 50 km | 18 | 9 | 15 | 18 | 15 | 2.0 % | - | 16 | 14 | -12.5 % | - |
| 3 50 km | 612 | 508 | 548 | 532 | 495 | -3.8 % | - | 476 | 508 | 6.7 % | - |
| 4 70 km | 75 | 71 | 64 | 68 | 58 | -5.5 % | - | 56 | 54 | -3.5 % | - |
| 5 80 km | 788 | 707 | 764 | 709 | 676 | -3.0 % | - | 662 | 712 | 7.5 % | * |
| 6 90 km | . | 1 | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . |
| 7 100 km | 120 | 142 | 136 | 155 | 84 | -4.6 % | ??? | 110 | 91 | -17.2 % | * |
| 8 | . | . | . | . | 34 | . | . | . | 76 | . | . |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| SNELHEIDSLIMIET | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 stapvoets/woonerf | 28 | 32 | 30 | 26 | 24 | -5.0 % | - | 24 | 46 | 91.6 % | *** |
| 2 < 50 km | 300 | 289 | 356 | 342 | 375 | 6.1 % | - | 393 | 369 | -6.1 % | - |
| 3 50 km | 9508 | 8352 | 8486 | 7889 | 7789 | -4.6 % | ??? | 7235 | 7807 | 7.9 % | *** |
| 4 70 km | 470 | 491 | 498 | 452 | 408 | -3.5 % | - | 415 | 409 | -1.4 % | - |
| 5 80 km | 4668 | 4673 | 4548 | 4486 | 4303 | -2.0 % | - | 4261 | 4247 | -0.3 % | - |
| 6 90 km | 1 | 1 | 4 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 7 100 km | 655 | 682 | 784 | 770 | 519 | -2.6 % | ??? | 627 | 392 | -37.4 % | *** |
| 8 | . | . | . | . | 226 | . | . | . | 389 | . | . |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| SNELHEIDSLIMIET | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 stapvoets/woonerf | 68 | 94 | 113 | 102 | 101 | 7.7 % | - | 118 | 114 | -3.3 % | - |
| 2 < 50 km | 883 | 904 | 988 | 1090 | 998 | 4.2 % | ? | 1097 | 1200 | 9.3 % | *** |
| 3 50 km | 25175 | 23873 | 24470 | 24063 | 23940 | -0.9 % | ??? | 23620 | 25313 | 7.1 % | *** |
| 4 70 km | 939 | 982 | 1085 | 1046 | 875 | -0.6 % | ??? | 966 | 894 | -7.4 % | ** |
| 5 80 km | 6761 | 6719 | 7194 | 7278 | 6788 | 0.8 % | ??? | 7132 | 7437 | 4.2 % | *** |
| 6 90 km | 7 | 1 | 4 | 5 | 2 | -15.7 % | . | 2 | 5 | 150.0 % | ** |
| 7 100 km | 1262 | 1462 | 1643 | 1656 | 1088 | -1.0 % | ??? | 1376 | 866 | -37.0 % | *** |
| 8 | . | . | . | . | 545 | . | . | . | 864 | . | . |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 7.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-----------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| GEMEENTE WEGEN | 921 | 818 | 854 | 838 | 797 | -2.6 % | - | 777 | 800 | 2.9 % | - |
| PROVINCIALE WEGEN | 358 | 312 | 318 | 316 | 299 | -3.5 % | - | 286 | 334 | 16.7 % | *** |
| RIJKSWEGEN | 304 | 285 | 332 | 315 | 259 | -2.0 % | ? | 281 | 303 | 7.8 % | - |
| OVERIG/ONBEKEND | 32 | 23 | 23 | 16 | 11 | -23.3 % | - | 6 | 19 | 216.6 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-----------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| GEMEENTE WEGEN | 11467 | 10537 | 10290 | 9963 | 9645 | -4.0 % | ?? | 9115 | 9749 | 6.9 % | *** |
| PROVINCIALE WEGEN | 2154 | 2021 | 2018 | 2033 | 2107 | -0.3 % | - | 2042 | 2039 | -0.1 % | - |
| RIJKSWEGEN | 1827 | 1784 | 2225 | 1803 | 1743 | -0.7 % | ??? | 1832 | 1722 | -6.0 % | *** |
| OVERIG/ONBEKEND | 182 | 178 | 173 | 167 | 149 | -4.5 % | - | 147 | 150 | 2.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| WEGBEHEERDER PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-----------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| GEMEENTE WEGEN | 27758 | 26695 | 27045 | 27270 | 26868 | -0.4 % | ??? | 26766 | 28614 | 6.9 % | *** |
| PROVINCIALE WEGEN | 3362 | 3322 | 3594 | 3612 | 3410 | 1.1 % | ?? | 3576 | 3788 | 5.9 % | *** |
| RIJKSWEGEN | 3708 | 3723 | 4583 | 4105 | 3808 | 1.4 % | ??? | 4160 | 3989 | -4.1 % | *** |
| OVERIG/ONBEKEND | 267 | 295 | 275 | 253 | 251 | -2.7 % | - | 246 | 302 | 22.7 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 8.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | | |
|----------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|----------|----------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS | | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | OF FIT | VERWACHT | | | | |
| 1 rechte weg | 743 | 705 | 770 | 658 | 630 | -3.8 % | ? | | 619 | 654 | 5.6 % | - |
| 2 kruising | 349 | 337 | 315 | 376 | 321 | -0.5 % | - | | 335 | 362 | 8.0 % | - |
| 3 t-y kruising | 218 | 182 | 200 | 201 | 172 | -3.7 % | - | | 173 | 194 | 12.1 % | - |
| 4 verkeersplein | 4 | | 1 | 4 | 2 | | | | | 4 | | |
| 5 hoek bocht | 301 | 214 | 241 | 246 | 241 | -3.5 % | ?? | | 222 | 242 | 9.0 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | | |
|----------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|----------|----------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS | | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | OF FIT | VERWACHT | | | | |
| 1 rechte weg | 6861 | 6300 | 6251 | 5815 | 5835 | -4.0 % | ?? | | 5451 | 5607 | 2.8 % | ** |
| 2 kruising | 4278 | 4017 | 4188 | 4085 | 3806 | -2.1 % | ?? | | 3812 | 3954 | 3.7 % | ** |
| 3 t-y kruising | 2664 | 2486 | 2463 | 2354 | 2373 | -2.8 % | - | | 2254 | 2426 | 7.6 % | *** |
| 4 verkeersplein | 54 | 5 | 39 | 41 | 38 | 1.1 % | ??? | | 37 | 56 | 51.3 % | *** |
| 5 hoek bocht | 1773 | 1712 | 1765 | 1671 | 1592 | -2.3 % | - | | 1582 | 1617 | 2.2 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| WEGSITUATIE PLAATS ONGEVAL | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | | |
|----------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|----------|----------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS | | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | OF FIT | VERWACHT | | | | |
| 1 recht* weg | 14770 | 14197 | 14564 | 14319 | 14037 | -0.9 % | ? | | 13974 | 15003 | 7.3 % | *** |
| 2 kruising | 10593 | 10486 | 11195 | 11145 | 10826 | 1.0 % | ??? | | 11187 | 11386 | 1.7 % | * |
| 3 t-y kruising | 6910 | 6624 | 6749 | 6642 | 6576 | -0.9 % | - | | 6505 | 7121 | 9.4 % | *** |
| 4 verkeersplein | 160 | 21 | 163 | 172 | 169 | 12.3 % | ??? | | 188 | 196 | 4.2 % | - |
| 5 hoek bocht | 2662 | 2707 | 2826 | 2962 | 2729 | 1.4 % | ?? | | 2894 | 2987 | 3.2 % | * |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 9.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| LICHTGESTELDHEID EN OPENBARE VERLICHTING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 daglicht | 936 | 868 | 906 | 902 | 785 | -3.0 % | - | 799 | 943 | 18.0 % | *** |
| 2 schemer geen verl | 36 | 31 | 24 | 35 | 35 | 0.6 % | - | 33 | 26 | -21.2 % | - |
| 3 schemer wel verl | 24 | 16 | 17 | 20 | 19 | -3.1 % | - | 17 | 12 | -29.4 % | - |
| 4 schemer verl.onb. | 1 | 1 | | 2 | 4 | | | | 1 | | |
| 5 duister geen verl | 235 | 216 | 234 | 212 | 215 | -1.9 % | - | 209 | 171 | -18.1 % | *** |
| 6 duister wel verl | 364 | 294 | 332 | 299 | 287 | -4.7 % | - | 271 | 287 | 5.9 % | - |
| 7 duister verl.onb. | 9 | 9 | 7 | 8 | 8 | -3.6 % | | 7 | 6 | -14.2 % | - |
| 9 onbekend | 10 | 3 | 7 | 7 | 13 | 12.5 % | | 11 | 10 | -9.0 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| LICHTGESTELDHEID EN OPENBARE VERLICHTING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 daglicht | 10349 | 9886 | 9873 | 9451 | 9216 | -2.7 % | - | 8945 | 9524 | 6.4 % | *** |
| 2 schemer geen verl | 246 | 238 | 231 | 218 | 244 | -1.0 % | - | 228 | 211 | -7.4 % | - |
| 3 schemer wel verl | 211 | 209 | 190 | 209 | 204 | -0.6 % | - | 200 | 215 | 7.5 % | - |
| 4 schemer verl.onb. | 19 | 16 | 21 | 9 | 12 | -13.6 % | - | 9 | 20 | 122.2 % | *** |
| 5 duister geen verl | 1136 | 1055 | 1127 | 982 | 952 | -4.1 % | ? | 918 | 861 | -6.2 % | * |
| 6 duister wel verl | 3540 | 2995 | 3104 | 2962 | 2852 | -4.5 % | ??? | 2668 | 2676 | 0.2 % | - |
| 7 duister verl.onb. | 61 | 36 | 43 | 39 | 35 | -11.4 % | - | 28 | 33 | 17.8 % | - |
| 9 onbekend | 68 | 85 | 117 | 96 | 129 | 13.4 % | - | 139 | 120 | -13.6 % | * |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| LICHTGESTELDHEID EN OPENBARE VERLICHTING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 daglicht | 25108 | 25168 | 25906 | 25812 | 25119 | 0.2 % | ??? | 25622 | 27354 | 6.7 % | *** |
| 2 schemer geen verl | 516 | 489 | 482 | 498 | 497 | -0.5 % | - | 488 | 509 | 4.3 % | - |
| 3 schemer wel verl | 588 | 484 | 563 | 549 | 558 | 0.0 % | ? | 550 | 567 | 3.0 % | - |
| 4 schemer verl.onb. | 27 | 37 | 52 | 37 | 68 | 18.5 % | ? | 69 | 56 | -18.8 % | - |
| 5 duister geen verl | 1385 | 1276 | 1395 | 1312 | 1263 | -1.5 % | ? | 1264 | 1273 | 0.7 % | - |
| 6 duister wel verl | 7116 | 6222 | 6675 | 6634 | 6410 | -1.5 % | ??? | 6311 | 6455 | 2.2 % | * |
| 7 duister verl.onb. | 111 | 89 | 114 | 100 | 84 | -4.3 % | - | 87 | 94 | 8.0 % | - |
| 9 onbekend | 244 | 270 | 310 | 298 | 338 | 7.3 % | - | 357 | 385 | 7.8 % | - |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 10.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| WEER EN TOESTAND WEGDEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 droog droog | 1047 | 933 | 1047 | 978 | 862 | -3.3 % | ?? | 876 | 1038 | 18.4 % | *** |
| 2 droog nat | 266 | 226 | 189 | 203 | 240 | -3.3 % | ?? | 202 | 186 | -7.9 % | - |
| 3 droog besneeuwd | 16 | 44 | 28 | 39 | 13 | -3.9 % | ??? | 25 | 12 | -52.0 % | *** |
| 4 regen nat | 192 | 134 | 156 | 182 | 159 | -1.0 % | ?? | 159 | 163 | 2.5 % | - |
| 5 sneeuw besneeuwd | 26 | 13 | 8 | 6 | 10 | -30.9 % | ? | 1 | | | |
| 6 mist droog | 20 | 10 | 27 | 15 | 10 | -9.1 % | ? | 12 | 10 | -16.6 % | - |
| 7 mist nat | 9 | 18 | 25 | 21 | 14 | 7.4 % | ? | 21 | 21 | 0.0 % | - |
| 9 onbekend | 39 | 60 | 47 | 41 | 58 | 3.8 % | - | 55 | 26 | -52.7 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| WEER EN TOESTAND WEGDEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 droog droog | 10556 | 9451 | 10270 | 9382 | 8778 | -3.7 % | ??? | 8600 | 9810 | 14.0 % | *** |
| 2 droog nat | 2228 | 2172 | 1745 | 1787 | 2247 | -1.7 % | ??? | 1932 | 1695 | -12.2 % | *** |
| 3 droog besneeuwd | 132 | 428 | 251 | 251 | 92 | -11.1 % | ??? | 154 | 81 | -47.4 % | *** |
| 4 regen nat | 2131 | 1660 | 1696 | 1876 | 1981 | -0.4 % | ??? | 1844 | 1592 | -13.6 % | *** |
| 5 sneeuw besneeuwd | 111 | 174 | 122 | 63 | 57 | -20.7 % | ??? | 40 | 4 | -90.0 % | *** |
| 6 mist droog | 58 | 72 | 75 | 49 | 42 | -9.2 % | ? | 43 | 64 | 48.8 % | *** |
| 7 mist nat | 78 | 163 | 131 | 132 | 85 | -1.4 % | ??? | 113 | 126 | 11.5 % | - |
| 9 onbekend | 336 | 400 | 416 | 426 | 362 | 2.0 % | ?? | 411 | 288 | -29.9 % | *** |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| WEER EN TOESTAND WEGDEK | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 droog droog | 23719 | 22452 | 24839 | 23826 | 22539 | -0.4 % | ??? | 23179 | 26524 | 14.4 % | *** |
| 2 droog nat | 4626 | 4533 | 4027 | 4399 | 5155 | 2.0 % | ??? | 4825 | 4221 | -12.5 % | *** |
| 3 droog besneeuwd | 281 | 995 | 564 | 587 | 182 | -11.6 % | ??? | 340 | 209 | -38.5 % | *** |
| 4 regen nat | 5188 | 4092 | 4401 | 4841 | 5121 | 1.3 % | ??? | 4913 | 4491 | -8.5 % | *** |
| 5 sneeuw besneeuwd | 219 | 443 | 269 | 173 | 128 | -18.3 % | ??? | 111 | 11 | -90.0 % | *** |
| 6 mist droog | 140 | 147 | 101 | 74 | 88 | -16.0 % | ? | 57 | 103 | 80.7 % | *** |
| 7 mist nat | 116 | 299 | 269 | 289 | 177 | 4.8 % | ??? | 264 | 270 | 2.2 % | - |
| 9 onbekend | 806 | 1074 | 1027 | 1051 | 947 | 2.6 % | ??? | 1059 | 864 | -18.4 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 11.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| WEGVERHARDING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 KLINKERS | 155 | 137 | 108 | 120 | 106 | -9.1 % | - | 91 | 102 | 12.0 % | - |
| 2 BITUMEN | 1403 | 1248 | 1351 | 1308 | 1193 | -2.7 % | ? | 1193 | 1286 | 7.7 % | *** |
| 3 BETON | 38 | 26 | 35 | 38 | 39 | 3.9 % | - | 39 | 40 | 2.5 % | - |
| 4 KEIEN | 2 | 2 | 3 | 2 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 5 GRIND | 1 | . | 2 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 6 TEGELS | 6 | 8 | 5 | 7 | 9 | 7.1 % | . | 9 | 11 | 22.2 % | - |
| 7 HOUT | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 8 ANDERS | 2 | 10 | 9 | . | 4 | . | . | . | 8 | . | . |
| 9 ONBEKEND | 8 | 7 | 13 | 9 | 14 | 13.7 % | - | 14 | 8 | -42.8 % | * |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| WEGVERHARDING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 KLINKERS | 2720 | 2410 | 2357 | 2136 | 2136 | -6.1 % | ? | 1919 | 2093 | 9.0 % | *** |
| 2 BITUMEN | 12254 | 11477 | 11631 | 11210 | 10874 | -2.6 % | ?? | 10581 | 10965 | 3.6 % | *** |
| 3 BETON | 197 | 171 | 226 | 188 | 199 | 1.0 % | ? | 203 | 183 | -9.8 % | - |
| 4 KEIEN | 28 | 19 | 23 | 13 | 20 | -10.6 % | - | 14 | 18 | 28.5 % | - |
| 5 GRIND | 35 | 25 | 17 | 14 | 17 | -21.7 % | - | 8 | 19 | 137.5 % | *** |
| 6 TEGELS | 230 | 234 | 248 | 235 | 221 | -0.7 % | - | 229 | 212 | -7.4 % | - |
| 7 HOUT | 6 | 5 | 5 | 2 | 2 | -27.5 % | - | 1 | 7 | 600.0 % | *** |
| 8 ANDERS | 40 | 52 | 51 | 44 | 36 | -3.5 % | - | 40 | 36 | -10.0 % | - |
| 9 ONBEKEND | 120 | 127 | 148 | 124 | 139 | 2.6 % | - | 142 | 127 | -10.5 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| WEGVERHARDING | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 KLINKERS | 7557 | 7157 | 7430 | 6932 | 6835 | -2.3 % | ?? | 6682 | 7177 | 7.4 % | *** |
| 2 BITUMEN | 25896 | 25252 | 26366 | 26573 | 25848 | 0.4 % | ??? | 26355 | 27735 | 5.2 % | *** |
| 3 BETON | 360 | 282 | 337 | 334 | 354 | 1.1 % | ? | 345 | 364 | 5.5 % | - |
| 4 KEIEN | 63 | 62 | 60 | 53 | 50 | -6.0 % | - | 47 | 43 | -8.5 % | - |
| 5 GRIND | 104 | 48 | 23 | 38 | 42 | -26.2 % | ??? | 11 | 37 | 236.3 % | *** |
| 6 TEGELS | 702 | 768 | 828 | 813 | 708 | 0.7 % | ??? | 781 | 779 | -0.2 % | - |
| 7 HOUT | 10 | 13 | 23 | 24 | 16 | 13.3 % | - | 24 | 17 | -29.1 % | - |
| 8 ANDERS | 67 | 76 | 69 | 84 | 62 | -0.2 % | - | 71 | 100 | 40.8 % | *** |
| 9 ONBEKEND | 336 | 377 | 361 | 389 | 422 | 4.8 % | - | 432 | 441 | 2.0 % | - |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 12.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| PROVINCIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 Groningen | 57 | 52 | 45 | 53 | 64 | 2.7 % | - | 59 | 70 | 18.6 % | - |
| 02 Friesland | 79 | 66 | 64 | 56 | 82 | -0.5 % | - | 68 | 65 | -4.4 % | - |
| 03 Drenthe | 61 | 81 | 69 | 91 | 67 | 2.9 % | - | 80 | 64 | -20.0 % | * |
| 04 Overijssel | 146 | 122 | 107 | 111 | 98 | -9.1 % | - | 85 | 133 | 56.4 % | *** |
| 05 Gelderland | 220 | 200 | 210 | 198 | 188 | -3.2 % | - | 183 | 199 | 8.7 % | - |
| 06 Utrecht | 101 | 91 | 90 | 72 | 82 | -6.5 % | - | 70 | 87 | 24.2 % | ** |
| 07 Noord-Holland | 205 | 202 | 200 | 232 | 163 | -2.6 % | ? | 184 | 173 | -5.9 % | - |
| 08 Zuid-Holland | 218 | 224 | 231 | 211 | 204 | -1.8 % | - | 205 | 202 | -1.4 % | - |
| 09 Zeeland | 57 | 44 | 56 | 46 | 50 | -2.3 % | - | 47 | 53 | 12.7 % | - |
| 10 Noord-Brabant | 320 | 230 | 310 | 272 | 246 | -3.8 % | ??? | 244 | 255 | 4.5 % | - |
| 11 Limburg | 131 | 104 | 117 | 112 | 103 | -4.2 % | - | 99 | 121 | 22.2 % | ** |
| 12 Zuid.-Ysm.Pold | 20 | 22 | 28 | 31 | 19 | 2.9 % | - | 26 | 34 | 30.7 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| PROVINCIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 Groningen | 469 | 435 | 428 | 487 | 529 | 3.6 % | ? | 521 | 585 | 12.2 % | *** |
| 02 Friesland | 674 | 569 | 580 | 584 | 537 | -4.3 % | - | 511 | 624 | 22.1 % | *** |
| 03 Drenthe | 472 | 462 | 447 | 462 | 439 | -1.4 % | - | 437 | 471 | 7.7 % | * |
| 04 Overijssel | 1174 | 1115 | 1047 | 950 | 1001 | -4.8 % | - | 904 | 938 | 3.7 % | - |
| 05 Gelderland | 1968 | 1813 | 1982 | 1851 | 1836 | -1.1 % | ? | 1822 | 1829 | 0.3 % | - |
| 06 Utrecht | 1082 | 965 | 1025 | 939 | 881 | -4.3 % | - | 850 | 911 | 7.1 % | ** |
| 07 Noord-Holland | 2531 | 2439 | 2329 | 2309 | 2199 | -3.3 % | - | 2123 | 2170 | 2.2 % | - |
| 08 Zuid-Holland | 2633 | 2376 | 2465 | 2300 | 2131 | -4.5 % | ? | 2057 | 2257 | 9.7 % | *** |
| 09 Zeeland | 448 | 459 | 461 | 368 | 403 | -4.2 % | ? | 374 | 436 | 16.5 % | *** |
| 10 Noord-Brabant | 2775 | 2614 | 2603 | 2515 | 2412 | -3.1 % | - | 2336 | 2188 | -6.3 % | *** |
| 11 Limburg | 1218 | 1071 | 1133 | 1032 | 1065 | -3.1 % | ? | 1000 | 1057 | 5.7 % | * |
| 12 Zuid.-Ysm.Pold | 186 | 202 | 206 | 169 | 211 | 0.8 % | - | 200 | 194 | -3.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| PROVINCIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 01 Groningen | 1100 | 1017 | 1118 | 1149 | 1102 | 1.2 % | - | 1138 | 1246 | 9.4 % | *** |
| 02 Friesland | 856 | 834 | 891 | 885 | 824 | -0.1 % | - | 854 | 911 | 6.6 % | * |
| 03 Drenthe | 750 | 733 | 754 | 861 | 882 | 4.9 % | - | 914 | 819 | -10.3 % | *** |
| 04 Overijssel | 2123 | 2085 | 2117 | 2189 | 2117 | 0.4 % | - | 2154 | 2211 | 2.6 % | - |
| 05 Gelderland | 3674 | 3426 | 3773 | 3816 | 3825 | 1.8 % | ??? | 3910 | 4006 | 2.4 % | - |
| 06 Utrecht | 2557 | 2516 | 2677 | 2619 | 2495 | -0.0 % | ? | 2567 | 2778 | 8.2 % | *** |
| 07 Noord-Holland | 7401 | 7116 | 7226 | 7119 | 6797 | -1.6 % | - | 6770 | 7180 | 6.0 % | *** |
| 08 Zuid-Holland | 7933 | 7825 | 7988 | 7835 | 7632 | -0.7 % | - | 7665 | 8190 | 6.8 % | *** |
| 09 Zeeland | 630 | 579 | 611 | 634 | 669 | 2.1 % | - | 665 | 716 | 7.6 % | ** |
| 10 Noord-Brabant | 5075 | 5050 | 5232 | 5189 | 5086 | 0.3 % | - | 5175 | 5491 | 6.1 % | *** |
| 11 Limburg | 2690 | 2499 | 2685 | 2555 | 2536 | -0.9 % | ? | 2517 | 2679 | 6.4 % | *** |
| 12 Zuid.-Ysm.Pold | 306 | 355 | 425 | 389 | 372 | 4.4 % | ?? | 419 | 466 | 11.2 % | ** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 13.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| GEMEENTEGROOITE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|------|------|------|------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| onbekend | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| GEMEENTEGROOITE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| onbekend | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| GEMEENTEGROOITE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|-----------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| onbekend | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

| | | |
|-----------------|---------------------------|---|
| 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 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|--------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| EENZIJDIG ONGEVAL | 86 | 106 | 59 | 70 | 85 | -4.6 % | ?? | 70 | 71 | 1.4 % | - |
| ZELFDE RI.ZON.AFSL. | 117 | 112 | 109 | 118 | 88 | -4.7 % | - | 93 | 141 | 51.6 % | *** |
| TEGENG.RI.ZON.AFSL. | 225 | 194 | 235 | 226 | 176 | -3.1 % | ? | 191 | 183 | -4.1 % | - |
| ZELFDE RI.MET AFSL. | 89 | 77 | 91 | 76 | 75 | -3.5 % | - | 73 | 92 | 26.0 % | ** |
| TEGENG.RI.MET AFSL. | 95 | 75 | 79 | 93 | 83 | -0.7 % | - | 83 | 75 | -9.6 % | - |
| KRUISEND ZON.AFSL. | 290 | 270 | 278 | 300 | 255 | -1.4 % | - | 267 | 274 | 2.6 % | - |
| KRUISEND MET AFSL. | 92 | 92 | 73 | 82 | 70 | -6.6 % | - | 66 | 84 | 27.2 % | ** |
| GEPARKEERD VOERTUIG | 30 | 19 | 14 | 19 | 26 | -3.7 % | - | 19 | 25 | 31.5 % | - |
| TEGEN VOETGANGER | 213 | 183 | 214 | 171 | 199 | -2.0 % | - | 184 | 182 | -1.0 % | - |
| TEGEN OBSTAKEL | 378 | 310 | 375 | 330 | 309 | -3.4 % | ? | 305 | 329 | 7.8 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|--------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| EENZIJDIG ONGEVAL | 1144 | 1111 | 1056 | 930 | 885 | -6.8 % | - | 815 | 907 | 11.2 % | *** |
| ZELFDE RI.ZON.AFSL. | 1277 | 1270 | 1271 | 1208 | 1263 | -0.7 % | - | 1231 | 1309 | 6.3 % | ** |
| TEGENG.RI.ZON.AFSL. | 1492 | 1469 | 1516 | 1435 | 1454 | -0.7 % | - | 1440 | 1262 | -12.3 % | *** |
| ZELFDE RI.MET AFSL. | 1089 | 952 | 1073 | 1018 | 972 | -1.6 % | ? | 970 | 1079 | 11.2 % | *** |
| TEGENG.RI.MET AFSL. | 1433 | 1379 | 1374 | 1339 | 1263 | -2.7 % | - | 1244 | 1325 | 6.5 % | ** |
| KRUISEND ZON.AFSL. | 2748 | 2525 | 2531 | 2562 | 2455 | -2.1 % | - | 2400 | 2500 | 4.1 % | ** |
| KRUISEND MET AFSL. | 1441 | 1298 | 1333 | 1284 | 1284 | -2.4 % | - | 1230 | 1318 | 7.1 % | *** |
| GEPARKEERD VOERTUIG | 479 | 408 | 431 | 377 | 369 | -6.0 % | - | 338 | 322 | -4.7 % | - |
| TEGEN VOETGANGER | 1803 | 1624 | 1626 | 1579 | 1530 | -3.6 % | - | 1455 | 1457 | 0.1 % | - |
| TEGEN OBSTAKEL | 2724 | 2484 | 2495 | 2234 | 2169 | -5.6 % | - | 2013 | 2181 | 8.3 % | *** |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| HOOFDGROUP CBS-MANOEUVRE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|--------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| EENZIJDIG ONGEVAL | 2619 | 2606 | 2640 | 2455 | 2191 | -4.0 % | ?? | 2200 | 2404 | 9.2 % | *** |
| ZELFDE RI.ZON.AFSL. | 4605 | 4708 | 4905 | 4997 | 4943 | 1.9 % | - | 5121 | 5478 | 6.9 % | *** |
| TEGENG.RI.ZON.AFSL. | 2704 | 2697 | 2816 | 2836 | 2820 | 1.3 % | - | 2886 | 2925 | 1.3 % | - |
| ZELFDE RI.MET AFSL. | 3377 | 3158 | 3434 | 3530 | 3386 | 1.1 % | ??? | 3494 | 3682 | 5.3 % | *** |
| TEGENG.RI.MET AFSL. | 3475 | 3337 | 3611 | 3518 | 3448 | 0.3 % | ? | 3516 | 3949 | 12.3 % | *** |
| KRUISEND ZON.AFSL. | 5938 | 5720 | 6053 | 6173 | 6087 | 1.2 % | ? | 6220 | 6297 | 1.2 % | - |
| KRUISEND MET AFSL. | 4102 | 3847 | 4042 | 3994 | 4073 | 0.2 % | ? | 4038 | 4218 | 4.4 % | *** |
| GEPARKEERD VOERTUIG | 1170 | 1126 | 1077 | 1085 | 1012 | -3.2 % | - | 987 | 1086 | 10.0 % | *** |
| TEGEN VOETGANGER | 2904 | 2708 | 2759 | 2671 | 2636 | -2.0 % | - | 2564 | 2771 | 8.0 % | *** |
| TEGEN OBSTAKEL | 4201 | 4128 | 4160 | 3981 | 3741 | -2.6 % | - | 3722 | 3883 | 4.3 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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 15.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| FUNCTIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 bestuurder | 1108 | 1003 | 1060 | 1044 | 941 | -2.8 % | - | 943 | 1019 | 8.0 % | *** |
| 2 passagier | 295 | 253 | 256 | 277 | 226 | -4.3 % | - | 227 | 248 | 9.2 % | - |
| 3 voetganger | 212 | 182 | 211 | 164 | 199 | -2.2 % | ? | 180 | 189 | 5.0 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| FUNCTIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 bestuurder | 11100 | 10435 | 10594 | 9955 | 9902 | -2.7 % | ?? | 9534 | 10120 | 6.1 % | *** |
| 2 passagier | 2828 | 2551 | 2569 | 2524 | 2297 | -4.2 % | ? | 2227 | 2197 | -1.3 % | - |
| 3 voetganger | 1695 | 1533 | 1540 | 1483 | 1442 | -3.6 % | - | 1372 | 1340 | -2.3 % | - |
| 9 onbekend | 7 | 1 | 3 | 4 | 3 | -13.8 % | . | 2 | 3 | 50.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| FUNCTIE | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 bestuurder | 25680 | 25103 | 26242 | 26001 | 25577 | 0.2 % | ??? | 25928 | 27714 | 6.8 % | *** |
| 2 passagier | 6840 | 6534 | 6846 | 6847 | 6420 | -0.7 % | ??? | 6539 | 6570 | 0.4 % | - |
| 3 voetganger | 2556 | 2387 | 2399 | 2383 | 2321 | -1.9 % | - | 2267 | 2405 | 6.0 % | *** |
| 9 onbekend | 19 | 11 | 10 | 9 | 19 | -1.4 % | - | 13 | 4 | -69.2 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 16.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| GESLACHT SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 man | 1175 | 1051 | 1076 | 1051 | 950 | -4.2 % | - | 926 | 1022 | 10.3 % | *** |
| 2 vrouw | 440 | 387 | 451 | 434 | 416 | -0.0 % | - | 425 | 434 | 2.1 % | - |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| GESLACHT SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 man | 10170 | 9460 | 9643 | 9070 | 8911 | -3.0 % | ?? | 8578 | 8684 | 1.2 % | - |
| 2 vrouw | 5437 | 5045 | 5056 | 4890 | 4727 | -3.1 % | - | 4559 | 4959 | 8.7 % | *** |
| 9 onbekend | 23 | 15 | 7 | 6 | 6 | -37.7 % | - | -1 | 17 | 800.0 % | . |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| GESLACHT SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 1 man | 21388 | 20897 | 21726 | 21694 | 20529 | -0.4 % | ??? | 20971 | 21893 | 4.3 % | *** |
| 2 vrouw | 13639 | 13069 | 13722 | 13497 | 13722 | 0.4 % | ??? | 13708 | 14675 | 7.0 % | *** |
| 9 onbekend | 68 | 69 | 49 | 49 | 86 | 2.4 % | ?? | 69 | 125 | 81.1 % | *** |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 17.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| WIJZE VERKEERSDEELNAME | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|------------------------|-------------------|------|------|------|------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 0 personenauto | 774 | 714 | 739 | 769 | 647 | -2.7 % | ? | 669 | 679 | 1.4 % | - |
| 1 vrachtauto | 8 | 9 | 14 | 8 | 15 | 12.0 % | - | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| 2 bestelauto | 24 | 21 | 40 | 35 | 35 | 11.6 % | - | 42 | 39 | -7.1 % | - |
| 3 bussen | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0.0 % | - | 2 | 1 | -50.0 % | - |
| 4 motorfiets/scooter | 97 | 72 | 64 | 58 | 62 | -11.8 % | - | 45 | 64 | 42.2 % | *** |
| 5 bromfiets | 131 | 114 | 133 | 126 | 117 | -1.2 % | - | 119 | 130 | 9.2 % | - |
| 6 fiets | 357 | 315 | 311 | 311 | 282 | -4.8 % | - | 269 | 332 | 23.4 % | *** |
| 7 voetganger | 212 | 187 | 216 | 172 | 201 | -1.8 % | - | 187 | 190 | 1.6 % | - |
| 8 railvoertuigen | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| 9 overig vrtg/onbek. | 9 | 5 | 8 | 5 | 3 | -20.0 % | . | 2 | 7 | 250.0 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| WIJZE VERKEERSDEELNAME | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 0 Personenauto | 5948 | 5648 | 5613 | 5593 | 5142 | -2.9 % | ? | 5089 | 4989 | -1.9 % | - |
| 1 vrachtauto | 83 | 87 | 77 | 74 | 81 | -2.1 % | - | 75 | 78 | 4.0 % | - |
| 2 bestelauto | 219 | 219 | 260 | 267 | 338 | 10.9 % | - | 346 | 290 | -16.1 % | *** |
| 3 bussen | 40 | 18 | 19 | 23 | 12 | -22.7 % | ? | 7 | 14 | 100.0 % | *** |
| 4 motorfiets/scooter | 746 | 668 | 723 | 618 | 695 | -2.2 % | ? | 644 | 668 | 3.7 % | - |
| 5 bromfiets | 2921 | 2787 | 2949 | 2715 | 2760 | -1.3 % | ? | 2708 | 2724 | 0.5 % | - |
| 6 fiets | 3874 | 3456 | 3417 | 3092 | 3073 | -5.8 % | ?? | 2793 | 3444 | 23.3 % | *** |
| 7 voetganger | 1746 | 1576 | 1591 | 1538 | 1497 | -3.3 % | - | 1429 | 1405 | -1.6 % | - |
| 8 railvoertuigen | 6 | 5 | 2 | 1 | 7 | -4.7 % | - | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| 9 overig vrtg/onbek. | 47 | 56 | 55 | 45 | 39 | -5.5 % | - | 40 | 44 | 10.0 % | - |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| WIJZE VERKEERSDEELNAME | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------|----------|-----------|---------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 0 personenauto | 12256 | 12118 | 12812 | 12726 | 12062 | 0.1 % | ??? | 12461 | 12243 | -1.7 % | * |
| 1 vrachtauto | 183 | 218 | 201 | 202 | 185 | -0.6 % | - | 194 | 216 | 11.3 % | - |
| 2 bestelauto | 540 | 607 | 733 | 867 | 810 | 11.2 % | ?? | 951 | 867 | -8.8 % | *** |
| 3 bussen | 157 | 155 | 142 | 142 | 148 | -2.0 % | - | 140 | 167 | 19.2 % | ** |
| 4 motorfiets/scooter | 1635 | 1394 | 1349 | 1391 | 1275 | -5.1 % | ?? | 1192 | 1488 | 24.8 % | *** |
| 5 bromfiets | 8649 | 8176 | 9061 | 9118 | 9123 | 2.1 % | ??? | 9392 | 9442 | 0.5 % | - |
| 6 fiets | 8911 | 8737 | 8572 | 8204 | 8181 | -2.3 % | - | 7923 | 9569 | 20.7 % | *** |
| 7 voetganger | 2647 | 2473 | 2478 | 2476 | 2414 | -1.8 % | - | 2359 | 2524 | 6.9 % | *** |
| 8 railvoertuigen | 24 | 61 | 44 | 29 | 28 | -6.4 % | ??? | 30 | 56 | 86.6 % | *** |
| 9 overig vrtg/onbek. | 93 | 96 | 105 | 85 | 111 | 2.5 % | - | 106 | 121 | 14.1 % | - |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGN. SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

???

??

?

-

= ZEER SLECHT (≥ 2.35)
 = SLECHT (≥ 1.96)
 = MATIG (≥ 1.6)
 = AANVAARDBAAR (< 1.6)

*** = $< 1\%$
 ** = $< 5\%$
 * = $< 10\%$
 - = $\geq 10\%$

TABEL 18.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERLEDEN

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 04 jaar | 25 | 18 | 16 | 19 | 22 | -2.5 % | - | 19 | 22 | 15.7 % | - |
| 05 t/m 09 jaar | 36 | 31 | 29 | 34 | 39 | 2.6 % | - | 37 | 40 | 8.1 % | - |
| 10 t/m 14 jaar | 72 | 51 | 55 | 66 | 32 | -11.7 % | ? | 36 | 53 | 47.2 % | *** |
| 15 t/m 19 jaar | 214 | 197 | 180 | 198 | 172 | -4.3 % | - | 167 | 183 | 9.5 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 244 | 208 | 230 | 230 | 205 | -2.5 % | - | 207 | 218 | 5.3 % | - |
| 25 t/m 29 jaar | 124 | 105 | 151 | 92 | 117 | -2.2 % | ?? | 110 | 113 | 2.7 % | - |
| 30 t/m 34 jaar | 96 | 95 | 92 | 65 | 82 | -6.7 % | - | 69 | 90 | 30.4 % | *** |
| 35 t/m 39 jaar | 85 | 75 | 89 | 74 | 85 | -0.1 % | - | 81 | 80 | -1.2 % | - |
| 40 t/m 44 jaar | 76 | 63 | 73 | 92 | 67 | 1.4 % | - | 78 | 76 | -2.5 % | - |
| 45 t/m 49 jaar | 65 | 67 | 74 | 78 | 65 | 1.5 % | - | 73 | 64 | -12.3 % | - |
| 50 t/m 54 jaar | 64 | 66 | 63 | 57 | 73 | 1.3 % | - | 67 | 65 | -2.9 % | - |
| 55 t/m 59 jaar | 69 | 63 | 71 | 73 | 59 | -1.4 % | - | 64 | 55 | -14.0 % | - |
| 60 t/m 64 jaar | 72 | 64 | 65 | 63 | 56 | -5.1 % | - | 54 | 61 | 12.9 % | - |
| 65 t/m 69 jaar | 101 | 70 | 63 | 81 | 71 | -6.3 % | ? | 62 | 63 | 1.6 % | - |
| 70 t/m 74 jaar | 96 | 86 | 97 | 94 | 68 | -5.4 % | - | 74 | 78 | 5.4 % | - |
| 75 en ouder | 176 | 179 | 179 | 169 | 153 | -3.2 % | - | 154 | 195 | 26.6 % | *** |
| TOTAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : ZIEKENHUIS OPNAME

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 04 jaar | 266 | 246 | 244 | 266 | 198 | -4.7 % | - | 209 | 193 | -7.6 % | - |
| 05 t/m 09 jaar | 741 | 669 | 610 | 617 | 614 | -4.7 % | - | 558 | 539 | -3.4 % | - |
| 10 t/m 14 jaar | 986 | 850 | 836 | 726 | 671 | -9.2 % | - | 588 | 731 | 24.3 % | *** |
| 15 t/m 19 jaar | 3565 | 3191 | 3367 | 3090 | 3009 | -3.7 % | ?? | 2881 | 2909 | 0.9 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 2375 | 2221 | 2209 | 2073 | 2056 | -3.5 % | - | 1951 | 1972 | 1.0 % | - |
| 25 t/m 29 jaar | 1170 | 1179 | 1212 | 1198 | 1150 | -0.1 % | - | 1176 | 1172 | -0.3 % | - |
| 30 t/m 34 jaar | 868 | 836 | 816 | 775 | 813 | -2.0 % | - | 770 | 804 | 4.4 % | - |
| 35 t/m 39 jaar | 765 | 744 | 731 | 676 | 649 | -4.2 % | - | 623 | 651 | 4.4 % | - |
| 40 t/m 44 jaar | 663 | 602 | 687 | 639 | 640 | -0.1 % | - | 644 | 638 | -0.9 % | - |
| 45 t/m 49 jaar | 562 | 595 | 585 | 552 | 531 | -1.8 % | - | 534 | 553 | 3.5 % | - |
| 50 t/m 54 jaar | 592 | 557 | 523 | 553 | 503 | -3.3 % | - | 491 | 546 | 11.2 % | *** |
| 55 t/m 59 jaar | 598 | 540 | 529 | 504 | 543 | -2.6 % | - | 499 | 541 | 8.4 % | * |
| 60 t/m 64 jaar | 591 | 530 | 512 | 475 | 465 | -5.9 % | - | 422 | 497 | 17.7 % | *** |
| 65 t/m 69 jaar | 521 | 498 | 515 | 522 | 504 | -0.1 % | - | 509 | 509 | 0.0 % | - |
| 70 t/m 74 jaar | 495 | 491 | 523 | 507 | 458 | -1.1 % | - | 477 | 499 | 4.6 % | - |
| 75 en ouder | 763 | 692 | 732 | 718 | 726 | -0.6 % | - | 712 | 798 | 12.0 % | *** |
| onbekend | 109 | 79 | 75 | 75 | 114 | 0.6 % | ??? | 92 | 108 | 17.3 % | * |
| TOTAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

ERNST LETSEL SLACHTOFFER : OVERIG LETSEL

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 04 jaar | 384 | 427 | 410 | 387 | 420 | 0.7 % | - | 415 | 449 | 8.1 % | * |
| 05 t/m 09 jaar | 1225 | 1130 | 1041 | 1083 | 1059 | -3.4 % | - | 994 | 1127 | 13.3 % | *** |
| 10 t/m 14 jaar | 2488 | 2319 | 2105 | 2130 | 2076 | -4.5 % | ? | 1920 | 2144 | 11.6 % | *** |
| 15 t/m 19 jaar | 9564 | 9179 | 9754 | 9761 | 9549 | 0.5 % | ??? | 9727 | 9833 | 1.0 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 5718 | 5603 | 5818 | 5755 | 5372 | -0.9 % | ??? | 5491 | 5629 | 2.5 % | * |
| 25 t/m 29 jaar | 2991 | 2952 | 3238 | 3210 | 3229 | 2.3 % | ? | 3344 | 3534 | 5.6 % | *** |
| 30 t/m 34 jaar | 2068 | 2053 | 2213 | 2146 | 2019 | -0.0 % | ?? | 2098 | 2309 | 10.0 % | *** |
| 35 t/m 39 jaar | 1881 | 1914 | 1967 | 1881 | 1751 | -1.5 % | ? | 1791 | 1881 | 5.0 % | ** |
| 40 t/m 44 jaar | 1555 | 1543 | 1669 | 1671 | 1640 | 1.8 % | - | 1705 | 1857 | 8.9 % | *** |
| 45 t/m 49 jaar | 1323 | 1248 | 1376 | 1335 | 1355 | 1.1 % | - | 1373 | 1426 | 3.8 % | - |
| 50 t/m 54 jaar | 1213 | 1187 | 1135 | 1170 | 1163 | -0.9 % | - | 1139 | 1261 | 10.7 % | *** |
| 55 t/m 59 jaar | 1102 | 1008 | 1086 | 1042 | 985 | -1.9 % | - | 985 | 1127 | 14.4 % | *** |
| 60 t/m 64 jaar | 919 | 944 | 949 | 912 | 861 | -1.6 % | - | 873 | 975 | 11.6 % | *** |
| 65 t/m 69 jaar | 743 | 776 | 832 | 781 | 861 | 3.0 % | - | 871 | 944 | 8.3 % | *** |
| 70 t/m 74 jaar | 705 | 633 | 675 | 649 | 670 | -0.8 % | - | 650 | 716 | 10.1 % | *** |
| 75 en ouder | 832 | 785 | 840 | 880 | 873 | 2.1 % | - | 895 | 963 | 7.5 % | ** |
| onbekend | 384 | 334 | 389 | 447 | 454 | 6.2 % | ? | 478 | 518 | 8.3 % | * |
| TOTAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

TABEL 19a.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 387 | 344 | 354 | 329 | 329 | -3.7 % | - | 309 | 333 | 7.7 % | - |
| PERS.AUTO | 192 | 189 | 193 | 254 | 153 | -0.6 % | ??? | 192 | 172 | -10.4 % | - |
| ZWARE VOERT. | 156 | 154 | 172 | 156 | 144 | -1.4 % | - | 150 | 147 | -2.0 % | - |
| MOTOR | 2 | 3 | 6 | 2 | 2 | -3.3 % | - | 3 | | | |
| FIETS | 4 | | | | 1 | | | | 1 | | |
| VOETGANGER | | | | 1 | | | | | | | |
| OVERIG | 10 | 6 | 8 | 7 | 7 | -6.5 % | - | 6 | 7 | 16.6 % | - |
| GEOMPLICEERD | 23 | 18 | 6 | 20 | 11 | -14.1 % | ? | 9 | 19 | 111.1 % | *** |
| TOTAAL | 774 | 714 | 739 | 769 | 647 | -2.7 % | ? | 669 | 679 | 1.4 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 2568 | 2439 | 2353 | 2142 | 2041 | -5.8 % | - | 1903 | 2008 | 5.5 % | *** |
| PERS.AUTO | 2574 | 2338 | 2341 | 2560 | 2260 | -1.6 % | ??? | 2293 | 2155 | -6.0 % | *** |
| ZWARE VOERT. | 589 | 617 | 670 | 661 | 609 | 1.3 % | - | 654 | 627 | -4.1 % | - |
| MOTOR | 21 | 21 | 27 | 17 | 18 | -4.8 % | - | 18 | 19 | 5.5 % | - |
| BROMFIETS | 15 | 15 | 8 | 11 | 20 | 4.3 % | - | 16 | 12 | -25.0 % | - |
| FIETS | 8 | 4 | 14 | 3 | 11 | 6.2 % | - | 10 | 13 | 30.0 % | - |
| VOETGANGER | 3 | 5 | | 4 | 1 | | | | 4 | | |
| OVERIG | 67 | 92 | 73 | 73 | 55 | -5.9 % | - | 59 | 59 | 0.0 % | - |
| GEOMPLICEERD | 103 | 117 | 127 | 122 | 127 | 4.4 % | - | 135 | 92 | -31.8 % | *** |
| TOTAAL | 5948 | 5648 | 5613 | 5593 | 5142 | -2.9 % | ? | 5089 | 4989 | -1.9 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 3867 | 3891 | 3954 | 3702 | 3394 | -3.0 % | ??? | 3421 | 3489 | 1.9 % | - |
| PERS.AUTO | 6673 | 6368 | 6882 | 6930 | 6650 | 0.7 % | ??? | 6855 | 6653 | -2.9 % | *** |
| ZWARE VOERT. | 1110 | 1214 | 1238 | 1383 | 1327 | 4.8 % | - | 1435 | 1399 | -2.5 % | - |
| MOTOR | 46 | 62 | 47 | 45 | 54 | -0.1 % | - | 51 | 52 | 1.9 % | - |
| BROMFIETS | 56 | 71 | 59 | 68 | 76 | 5.6 % | - | 77 | 82 | 6.4 % | - |
| FIETS | 62 | 46 | 68 | 43 | 39 | -9.4 % | ? | 37 | 72 | 94.5 % | *** |
| VOETGANGER | 20 | 19 | 23 | 14 | 17 | -5.9 % | - | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| OVERIG | 112 | 138 | 137 | 153 | 114 | 1.4 % | ? | 137 | 110 | -19.7 % | ** |
| GEOMPLICEERD | 310 | 309 | 404 | 388 | 391 | 6.6 % | ? | 433 | 373 | -13.8 % | *** |
| TOTAAL | 12256 | 12118 | 12812 | 12726 | 12062 | 0.1 % | ??? | 12461 | 12243 | -1.7 % | * |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19b.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 4 | 3 | 8 | 3 | 3 | -4.7 % | . | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| PERS.AUTO | . | 1 | . | . | 3 | . | . | . | 4 | . | . |
| ZWARE VOERT. | 4 | 5 | 6 | 3 | 8 | 11.5 % | . | 7 | 4 | -42.8 % | - |
| GEOCPLICEERD | . | . | . | 2 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | 8 | 9 | 14 | 8 | 15 | 12.0 % | - | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | 7 | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 36 | 52 | 34 | 39 | 34 | -4.3 % | - | 34 | 38 | 11.7 % | - |
| PERS.AUTO | 18 | 10 | 16 | 10 | 13 | -7.4 % | - | 10 | 13 | 30.0 % | - |
| ZWARE VOERT. | 24 | 20 | 19 | 21 | 28 | 4.0 % | - | 25 | 21 | -16.0 % | - |
| BROMFIETS | 1 | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| FIETS | . | 1 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| VOETGANGER | . | 1 | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| OVERIG | 1 | . | 2 | 1 | 3 | . | . | . | . | . | . |
| GEOCPLICEERD | 3 | 3 | 6 | 2 | 2 | -9.3 % | . | 2 | 5 | 150.0 % | ** |
| TOTAAL | 83 | 87 | 77 | 74 | 81 | -2.1 % | - | 75 | 78 | 4.0 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 73 | 96 | 90 | 101 | 79 | 1.9 % | - | 93 | 91 | -2.1 % | - |
| PERS.AUTO | 39 | 36 | 40 | 33 | 29 | -6.4 % | - | 29 | 39 | 34.4 % | * |
| ZWARE VOERT. | 59 | 70 | 62 | 61 | 69 | 1.7 % | - | 68 | 73 | 7.3 % | - |
| BROMFIETS | 1 | 1 | . | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| FIETS | 1 | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| OVERIG | 1 | 1 | . | 2 | 2 | . | . | . | 3 | . | . |
| GEOCPLICEERD | 9 | 14 | 8 | 5 | 5 | -20.7 % | . | 3 | 9 | 200.0 % | *** |
| TOTAAL | 183 | 218 | 201 | 202 | 185 | -0.6 % | - | 194 | 216 | 11.3 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19c.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 10 | 15 | 25 | 17 | 15 | 7.3 % | - | 20 | 15 | -25.0 % | - |
| PERS.AUTO | 2 | 2 | 7 | 4 | 3 | 11.1 % | . | 5 | 6 | 20.0 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 11 | 4 | 8 | 9 | 14 | 11.9 % | . | 13 | 17 | 30.7 % | - |
| BROMFIETS | . | . | . | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| OVERIG | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| GEOMPLICIEERD | 1 | . | . | 4 | 2 | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 24 | 21 | 40 | 35 | 35 | 11.6 % | - | 42 | 39 | -7.1 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 95 | 110 | 120 | 110 | 128 | 5.8 % | - | 132 | 140 | 6.0 % | - |
| PERS.AUTO | 62 | 65 | 88 | 88 | 121 | 16.6 % | - | 127 | 94 | -25.9 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 42 | 38 | 45 | 48 | 76 | 15.6 % | - | 73 | 46 | -36.9 % | *** |
| BROMFIETS | 1 | . | 1 | . | 2 | . | . | . | . | . | . |
| FIETS | . | . | . | 3 | 2 | . | . | . | . | . | . |
| VOETGANGER | 2 | . | . | . | . | . | . | . | 2 | . | . |
| OVERIG | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| GEOMPLICIEERD | 7 | 4 | 1 | 10 | 2 | -8.3 % | . | 4 | 1 | -75.0 % | - |
| GEOMPLICIEERD | 10 | 2 | 5 | 7 | 7 | -1.6 % | . | 6 | 7 | 16.6 % | - |
| TOTAAL | 219 | 219 | 260 | 267 | 338 | 10.9 % | - | 346 | 290 | -16.1 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 181 | 224 | 249 | 300 | 274 | 10.6 % | - | 324 | 279 | -13.8 % | *** |
| PERS.AUTO | 241 | 258 | 325 | 377 | 350 | 10.8 % | ? | 411 | 395 | -3.8 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 82 | 93 | 98 | 149 | 128 | 13.4 % | ? | 154 | 151 | -1.9 % | - |
| BROMFIETS | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 2.7 % | . | 4 | 2 | -50.0 % | - |
| FIETS | 3 | 1 | 4 | 3 | 9 | 35.0 % | . | 8 | 3 | -62.5 % | * |
| VOETGANGER | 5 | 4 | 6 | 1 | 2 | -25.0 % | . | 1 | 3 | 200.0 % | ** |
| OVERIG | 2 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| GEOMPLICIEERD | 5 | 13 | 13 | 8 | 8 | 1.0 % | . | 10 | 12 | 20.0 % | - |
| GEOMPLICIEERD | 18 | 10 | 34 | 25 | 34 | 19.4 % | ? | 38 | 21 | -44.7 % | *** |
| TOTAAL | 540 | 607 | 733 | 867 | 810 | 11.2 % | ?? | 951 | 867 | -8.8 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19d .
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | . | 1 | . | . | 2 | . | . | . | . | . | . |
| PERS.AUTO | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| ZWARE VOERT. | 3 | . | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0.0 % | . | 2 | 1 | -50.0 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 11 | 8 | 4 | 6 | 6 | -17.1 % | . | 3 | 8 | 166.6 % | *** |
| PERS.AUTO | 3 | 2 | 5 | 4 | 1 | -6.6 % | . | 2 | 3 | 50.0 % | - |
| ZWARE VOERT. | 23 | 3 | 10 | 9 | 3 | -35.4 % | . | 0 | 1 | . | . |
| MOTOR | . | . | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . |
| BROMFIETS | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| FIETS | . | . | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . |
| VOETGANGER | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| OVERIG | 3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| GECOMPLICEERD | . | 3 | . | . | 1 | . | . | . | 2 | . | . |
| TOTAAL | 40 | 18 | 19 | 23 | 12 | -22.7 % | ? | 7 | 14 | 100.0 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 49 | 49 | 40 | 39 | 44 | -4.5 % | - | 38 | 56 | 47.3 % | *** |
| PERS.AUTO | 45 | 60 | 54 | 38 | 51 | -2.0 % | - | 47 | 45 | -4.2 % | - |
| ZWARE VOERT. | 43 | 38 | 39 | 45 | 44 | 2.1 % | - | 45 | 49 | 8.8 % | - |
| MOTOR | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| BROMFIETS | . | . | 2 | 2 | 2 | . | . | . | 1 | . | . |
| FIETS | 4 | 3 | . | 8 | 2 | . | . | . | 8 | . | . |
| VOETGANGER | 6 | 2 | 5 | 3 | 3 | -13.1 % | . | 2 | 3 | 50.0 % | - |
| OVERIG | 7 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| GECOMPLICEERD | 3 | 3 | 2 | 6 | 2 | 3.1 % | . | 4 | 5 | 25.0 % | - |
| TOTAAL | 157 | 155 | 142 | 142 | 148 | -2.0 % | - | 140 | 167 | 19.2 % | ** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19e.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 45 | 21 | 17 | 26 | 23 | -14.7 % | ?? | 15 | 14 | -6.6 % | - |
| PERS.AUTO | 29 | 32 | 30 | 16 | 22 | -11.6 % | - | 17 | 19 | 11.7 % | - |
| ZWARE VOERT. | 11 | 13 | 8 | 10 | 8 | -9.0 % | - | 7 | 20 | 185.7 % | *** |
| MOTOR | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0.0 % | . | 2 | 3 | 50.0 % | - |
| BROMFIETS | . | . | . | . | 2 | . | . | . | . | . | . |
| FIETS | 1 | 1 | . | . | 2 | . | . | . | 4 | . | . |
| VOETGANGER | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| OVERIG | 5 | 3 | 7 | 2 | 1 | -25.0 % | . | 1 | 2 | 100.0 % | - |
| GECOMPLICEERD | 3 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | 2 | . | . |
| TOTAAL | 97 | 72 | 64 | 58 | 62 | -11.8 % | - | 45 | 64 | 42.2 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 258 | 199 | 240 | 182 | 198 | -6.3 % | ? | 174 | 207 | 18.9 % | *** |
| PERS.AUTO | 370 | 346 | 373 | 329 | 395 | 0.9 % | - | 373 | 334 | -10.4 % | ** |
| ZWARE VOERT. | 41 | 54 | 53 | 50 | 45 | 0.8 % | - | 50 | 49 | -2.0 % | - |
| MOTOR | 10 | 10 | 13 | 12 | 7 | -3.8 % | - | 9 | 18 | 100.0 % | *** |
| BROMFIETS | 7 | 14 | 8 | 7 | 7 | -8.1 % | . | 7 | 11 | 57.1 % | - |
| FIETS | 28 | 20 | 14 | 16 | 16 | -14.8 % | - | 10 | 21 | 110.0 % | *** |
| VOETGANGER | 5 | 7 | 6 | 6 | 3 | -9.2 % | . | 4 | 9 | 125.0 % | *** |
| OVERIG | 17 | 13 | 10 | 10 | 14 | -7.0 % | - | 10 | 11 | 10.0 % | - |
| GECOMPLICEERD | 10 | 5 | 6 | 6 | 10 | 1.3 % | . | 8 | 8 | 0.0 % | - |
| TOTAAL | 746 | 668 | 723 | 618 | 695 | -2.2 % | ? | 644 | 668 | 3.7 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 494 | 391 | 373 | 412 | 339 | -7.1 % | ?? | 315 | 417 | 32.3 % | *** |
| PERS.AUTO | 865 | 762 | 728 | 740 | 736 | -3.6 % | - | 682 | 807 | 18.3 % | *** |
| ZWARE VOERT. | 78 | 79 | 74 | 96 | 61 | -2.1 % | ? | 73 | 92 | 26.0 % | ** |
| MOTOR | 20 | 23 | 24 | 25 | 27 | 6.7 % | - | 29 | 33 | 13.7 % | - |
| BROMFIETS | 29 | 24 | 22 | 28 | 24 | -2.3 % | - | 24 | 26 | 8.3 % | - |
| FIETS | 86 | 74 | 71 | 46 | 43 | -17.8 % | - | 30 | 70 | 133.3 % | *** |
| VOETGANGER | 18 | 25 | 24 | 13 | 11 | -14.2 % | - | 10 | 10 | 0.0 % | - |
| OVERIG | 24 | 7 | 15 | 17 | 8 | -15.4 % | ? | 8 | 17 | 112.5 % | *** |
| GECOMPLICEERD | 21 | 9 | 18 | 14 | 26 | 8.5 % | ? | 22 | 16 | -27.2 % | - |
| TOTAAL | 1635 | 1394 | 1349 | 1391 | 1275 | -5.1 % | ?? | 1192 | 1488 | 24.8 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19f.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 27 | 23 | 23 | 24 | 27 | 0.4 % | - | 25 | 34 | 36.0 % | * |
| PERS.AUTO | 61 | 47 | 51 | 49 | 45 | -5.9 % | - | 42 | 44 | 4.7 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 33 | 37 | 50 | 38 | 30 | -1.3 % | - | 36 | 40 | 11.1 % | - |
| BROMFIETS | 5 | 2 | 4 | 5 | 10 | 25.0 % | . | 9 | 7 | -22.2 % | - |
| FIETS | 3 | 3 | 1 | 5 | 1 | -7.6 % | . | 2 | . | . | . |
| VOETGANGER | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| OVERIG | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | -4.5 % | . | 2 | 2 | 0.0 % | - |
| GEOMPLICEERD | . | . | . | 1 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | 131 | 114 | 133 | 126 | 117 | -1.2 % | - | 119 | 130 | 9.2 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 693 | 603 | 646 | 593 | 610 | -2.7 % | - | 576 | 557 | -3.2 % | - |
| PERS.AUTO | 1617 | 1552 | 1581 | 1482 | 1461 | -2.4 % | - | 1424 | 1477 | 3.7 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 238 | 253 | 306 | 276 | 272 | 3.3 % | - | 296 | 299 | 1.0 % | - |
| BROMFIETS | 21 | 15 | 12 | 18 | 12 | -9.6 % | - | 11 | 12 | 9.0 % | - |
| FIETS | 167 | 181 | 215 | 186 | 211 | 4.8 % | - | 220 | 212 | -3.6 % | - |
| VOETGANGER | 102 | 105 | 115 | 79 | 121 | 1.1 % | ? | 108 | 97 | -10.1 % | - |
| OVERIG | 41 | 26 | 30 | 37 | 27 | -5.2 % | - | 27 | 31 | 14.8 % | - |
| GEOMPLICEERD | 30 | 40 | 37 | 27 | 32 | -2.7 % | - | 31 | 26 | -16.1 % | - |
| TOTAAL | 12 | 12 | 7 | 17 | 14 | 7.2 % | - | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| TOTAAL | 2921 | 2787 | 2949 | 2715 | 2760 | -1.3 % | ? | 2708 | 2724 | 0.5 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 1685 | 1537 | 1633 | 1560 | 1498 | -2.2 % | - | 1477 | 1534 | 3.8 % | - |
| PERS.AUTO | 5093 | 4791 | 5305 | 5329 | 5280 | 1.7 % | ??? | 5433 | 5519 | 1.5 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 512 | 522 | 634 | 706 | 790 | 11.6 % | - | 855 | 721 | -15.6 % | *** |
| BROMFIETS | 38 | 40 | 25 | 34 | 32 | -5.3 % | - | 28 | 30 | 7.1 % | - |
| FIETS | 510 | 460 | 581 | 606 | 636 | 7.1 % | ? | 678 | 695 | 2.5 % | - |
| VOETGANGER | 528 | 545 | 543 | 573 | 579 | 2.3 % | - | 593 | 617 | 4.0 % | - |
| OVERIG | 154 | 174 | 205 | 170 | 169 | 1.4 % | - | 182 | 183 | 0.5 % | - |
| GEOMPLICEERD | 61 | 49 | 69 | 70 | 76 | 7.8 % | - | 80 | 85 | 6.2 % | - |
| TOTAAL | 68 | 58 | 66 | 70 | 63 | 0.3 % | - | 66 | 58 | -12.1 % | - |
| TOTAAL | 8649 | 8176 | 9061 | 9118 | 9123 | 2.1 % | ??? | 9392 | 9442 | 0.5 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19g.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 15 | 13 | 8 | 6 | 7 | -23.4 % | - | 3 | 9 | 200.0 % | *** |
| PERS.AUTO | 230 | 184 | 187 | 174 | 151 | -9.0 % | - | 135 | 183 | 35.5 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 75 | 89 | 77 | 103 | 101 | 7.4 % | - | 109 | 103 | -5.5 % | - |
| BROMFIETS | 7 | 4 | 6 | 3 | 4 | -14.5 % | - | 3 | 7 | 133.3 % | ** |
| FIETS | 8 | 5 | 8 | 6 | 8 | 1.4 % | - | 7 | 10 | 42.8 % | - |
| VOETGANGER | 11 | 7 | 8 | 7 | 4 | -18.9 % | - | 3 | 6 | 100.0 % | * |
| OVERIG | 4 | 6 | 10 | 5 | 3 | -5.3 % | - | 5 | 4 | -20.0 % | - |
| GEOMPLICEERD | 7 | 7 | 7 | 7 | 3 | -12.9 % | - | 4 | 10 | 150.0 % | *** |
| TOTAAL | 357 | 315 | 311 | 311 | 282 | -4.8 % | - | 269 | 332 | 23.4 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 568 | 496 | 454 | 364 | 315 | -14.5 % | - | 248 | 365 | 47.1 % | *** |
| PERS.AUTO | 2176 | 1955 | 1905 | 1801 | 1776 | -4.9 % | - | 1636 | 1973 | 20.5 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 297 | 293 | 306 | 334 | 326 | 3.1 % | - | 341 | 377 | 10.5 % | * |
| BROMFIETS | 94 | 74 | 66 | 44 | 47 | -19.0 % | - | 28 | 64 | 128.5 % | *** |
| FIETS | 336 | 300 | 325 | 292 | 315 | -1.5 % | - | 299 | 324 | 8.3 % | - |
| VOETGANGER | 260 | 210 | 217 | 171 | 189 | -8.6 % | - | 155 | 226 | 45.8 % | *** |
| OVERIG | 32 | 26 | 33 | 15 | 30 | -5.5 % | - | 23 | 28 | 21.7 % | - |
| GEOMPLICEERD | 32 | 28 | 31 | 13 | 30 | -7.0 % | ? | 21 | 29 | 38.0 % | * |
| | 79 | 74 | 80 | 58 | 45 | -12.5 % | - | 42 | 58 | 38.0 % | *** |
| TOTAAL | 3874 | 3456 | 3417 | 3092 | 3073 | -5.8 % | ?? | 2793 | 3444 | 23.3 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 1388 | 1402 | 1240 | 1133 | 1062 | -7.3 % | - | 969 | 1203 | 24.1 % | *** |
| PERS.AUTO | 4664 | 4455 | 4498 | 4339 | 4305 | -1.8 % | - | 4202 | 4927 | 17.2 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 518 | 554 | 618 | 627 | 648 | 5.6 % | - | 693 | 772 | 11.3 % | *** |
| BROMFIETS | 140 | 125 | 94 | 82 | 102 | -10.9 % | - | 73 | 123 | 68.4 % | *** |
| FIETS | 1036 | 1086 | 1063 | 1070 | 1105 | 1.1 % | - | 1109 | 1235 | 11.3 % | *** |
| VOETGANGER | 682 | 663 | 611 | 559 | 558 | -5.7 % | - | 509 | 761 | 49.5 % | *** |
| OVERIG | 111 | 83 | 77 | 72 | 75 | -9.9 % | - | 59 | 109 | 84.7 % | *** |
| GEOMPLICEERD | 79 | 87 | 87 | 92 | 77 | 0.1 % | - | 85 | 100 | 17.6 % | * |
| | 293 | 282 | 284 | 230 | 249 | -5.2 % | - | 226 | 339 | 50.0 % | *** |
| TOTAAL | 8911 | 8737 | 8572 | 8204 | 8181 | -2.3 % | - | 7923 | 9569 | 20.7 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 19h.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | | | | | 1 | | | | | | |
| PERS.AUTO | 144 | 109 | 157 | 105 | 124 | -3.4 % | ?? | 115 | 106 | -7.8 % | - |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 35 | 43 | 38 | 51 | 50 | 8.7 % | - | 55 | 51 | -7.2 % | - |
| BROMFIETS | 8 | 12 | 5 | 3 | 3 | -30.6 % | . | 1 | 6 | 500.0 % | *** |
| FIETS | 9 | 7 | 7 | 3 | 4 | -23.3 % | . | 2 | 11 | 450.0 % | *** |
| OVERIG | 2 | 3 | 2 | | 1 | | . | | 1 | | |
| GEOMPLICEERD | 3 | | 1 | 2 | 4 | | . | | 2 | | |
| TOTAAL | 11 | 13 | 6 | 8 | 14 | 0.9 % | - | 11 | 13 | 18.1 % | - |
| TOTAAL | 212 | 187 | 216 | 172 | 201 | -1.8 % | - | 187 | 190 | 1.6 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 1 | | | | | | | | 2 | | |
| PERS.AUTO | 1159 | 1068 | 1086 | 1031 | 1005 | -3.2 % | - | 966 | 891 | -7.7 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 172 | 182 | 157 | 171 | 176 | -0.1 % | - | 171 | 175 | 2.3 % | - |
| BROMFIETS | 41 | 37 | 30 | 24 | 26 | -13.6 % | - | 19 | 28 | 47.3 % | ** |
| FIETS | 200 | 155 | 173 | 179 | 162 | -2.9 % | - | 158 | 170 | 7.5 % | - |
| OVERIG | 72 | 56 | 53 | 56 | 44 | -9.9 % | - | 39 | 60 | 53.8 % | *** |
| GEOMPLICEERD | 16 | 12 | 15 | 11 | 14 | -3.6 % | - | 12 | 13 | 8.3 % | - |
| TOTAAL | 85 | 66 | 77 | 66 | 70 | -4.1 % | - | 64 | 66 | 3.1 % | - |
| TOTAAL | 1746 | 1576 | 1591 | 1538 | 1497 | -3.3 % | - | 1429 | 1405 | -1.6 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| ENKELVOUDIG | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 0.0 % | | 2 | 4 | 100.0 % | - |
| PERS.AUTO | 1593 | 1487 | 1422 | 1409 | 1437 | -2.6 % | - | 1353 | 1447 | 6.9 % | *** |
| ZWARE VOERT. MOTOR | 244 | 244 | 274 | 300 | 257 | 3.1 % | - | 288 | 281 | -2.4 % | - |
| BROMFIETS | 38 | 53 | 37 | 33 | 29 | -10.0 % | - | 27 | 48 | 77.7 % | *** |
| FIETS | 414 | 376 | 394 | 370 | 367 | -2.6 % | - | 354 | 382 | 7.9 % | - |
| OVERIG | 143 | 100 | 139 | 140 | 125 | 0.3 % | ? | 131 | 172 | 31.2 % | *** |
| GEOMPLICEERD | 24 | 28 | 29 | 25 | 25 | -0.3 % | - | 26 | 30 | 15.3 % | - |
| TOTAAL | 188 | 184 | 182 | 196 | 172 | -1.0 % | - | 178 | 160 | -10.1 % | - |
| TOTAAL | 2647 | 2473 | 2478 | 2476 | 2414 | -1.8 % | - | 2359 | 2524 | 6.9 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 191.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ZWARE VOERT. FIETS | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 6 | 4 | 2 | 1 | 3 | -28.1 % | . | 1 | 2 | 100.0 % | - |
| ZWARE VOERT. OVERIG | . | 1 | . | . | 1 | . | . | . | 2 | . | . |
| TOTAAL | 6 | 5 | 2 | 1 | 7 | -4.7 % | . | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 11 | 9 | 10 | 7 | 3 | -22.5 % | . | 3 | 16 | 433.3 % | *** |
| PERS.AUTO | 6 | 1 | 5 | 2 | 2 | -21.8 % | . | 1 | 6 | 500.0 % | *** |
| ZWARE VOERT. OVERIG | 7 | 50 | 28 | 20 | 22 | 0.0 % | ??? | 25 | 34 | 36.0 % | * |
| GEOCPLICEERD | . | 1 | 1 | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 24 | 61 | 44 | 29 | 28 | -6.4 % | ??? | 30 | 56 | 86.6 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT
???

= ZEER SLECHT
?? = SLECHT
? = MISTIG
- = AANVAARDEBAAR

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

TABEL 19j.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 3 | 2 | 7 | 2 | . | . | . | . | 4 | . | . |
| PERS.AUTO | 2 | 2 | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| ZWARE VOERT. | 4 | 1 | . | 2 | 3 | . | . | . | 2 | . | . |
| TOTAAL | 9 | 5 | 8 | 5 | 3 | -20.0 % | . | 2 | 7 | 250.0 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 18 | 18 | 23 | 16 | 14 | -5.6 % | - | 15 | 19 | 26.6 % | - |
| PERS.AUTO | 17 | 28 | 17 | 20 | 15 | -6.1 % | - | 16 | 19 | 18.7 % | - |
| ZWARE VOERT. | 8 | 7 | 6 | 2 | 7 | -11.6 % | . | 4 | 5 | 25.0 % | - |
| MOTOR | . | . | 2 | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| BROMFIETS | . | 1 | 1 | 2 | . | . | . | . | . | . | . |
| FIETS | 2 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| VOETGANGER | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| OVERIG | 2 | 1 | . | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| GECOMPLICEERD | . | 1 | 5 | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 47 | 56 | 55 | 45 | 39 | -5.5 % | - | 40 | 44 | 10.0 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| WIJZE VERKEERSDEELNAME TEGENPARTIJ | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | 1989 | | | |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| ENKELVOUDIG | 20 | 27 | 39 | 24 | 32 | 7.3 % | - | 35 | 39 | 11.4 % | - |
| PERS.AUTO | 44 | 47 | 48 | 39 | 51 | 1.3 % | - | 48 | 48 | 0.0 % | - |
| ZWARE VOERT. | 14 | 10 | 14 | 16 | 19 | 10.9 % | - | 19 | 18 | -5.2 % | - |
| MOTOR | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| BROMFIETS | 5 | 4 | . | 1 | 2 | . | . | . | 4 | . | . |
| FIETS | 5 | 2 | 1 | 2 | 3 | -15.3 % | . | 1 | 4 | 300.0 % | *** |
| VOETGANGER | 1 | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| OVERIG | 2 | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| GECOMPLICEERD | 1 | 6 | 1 | 3 | 2 | -3.8 % | . | 2 | 5 | 150.0 % | ** |
| TOTAAL | 93 | 96 | 105 | 85 | 111 | 2.5 % | - | 106 | 121 | 14.1 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 20a.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 9 | 9 | 12 | 6 | 10 | -1.0 % | - | 9 | 12 | 33.3 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 6 | 2 | 5 | 4 | 4 | -4.7 % | - | 4 | 9 | 125.0 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 7 | 12 | 4 | 10 | 7 | -2.5 % | - | 7 | 8 | 14.2 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 9 | 19 | 12 | 17 | 6 | -6.3 % | ? | 10 | 15 | 50.0 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 53 | 55 | 38 | 50 | 39 | -7.0 % | - | 37 | 36 | -2.7 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 163 | 133 | 148 | 155 | 133 | -2.5 % | - | 135 | 147 | 8.8 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 152 | 131 | 165 | 106 | 124 | -5.9 % | ? | 111 | 134 | 20.7 % | ** |
| 35 t/m 44 jaar | 120 | 102 | 102 | 115 | 107 | -1.1 % | - | 105 | 90 | -14.2 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 94 | 94 | 87 | 93 | 70 | -5.5 % | - | 73 | 81 | 10.9 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 69 | 56 | 59 | 74 | 40 | -6.7 % | ? | 48 | 47 | -2.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 60 | 58 | 64 | 84 | 64 | 5.1 % | - | 76 | 51 | -32.8 % | *** |
| 75 en ouder | 32 | 43 | 43 | 55 | 43 | 7.8 % | - | 53 | 49 | -7.5 % | - |
| TOTAAL | 774 | 714 | 739 | 769 | 647 | -2.7 % | ? | 669 | 679 | 1.4 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 78 | 73 | 94 | 91 | 71 | 0.4 % | - | 83 | 74 | -10.8 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 97 | 80 | 88 | 93 | 72 | -4.3 % | - | 75 | 103 | 37.3 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 100 | 107 | 84 | 77 | 56 | -13.9 % | - | 49 | 73 | 48.9 % | *** |
| 16 t/m 17 jaar | 171 | 136 | 127 | 144 | 111 | -8.1 % | - | 104 | 106 | 1.9 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 519 | 387 | 374 | 421 | 371 | -6.3 % | ??? | 336 | 355 | 5.6 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 1344 | 1199 | 1226 | 1171 | 1146 | -3.4 % | - | 1090 | 1055 | -3.2 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 1178 | 1217 | 1159 | 1151 | 1038 | -3.0 % | - | 1045 | 1027 | -1.7 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 802 | 800 | 786 | 775 | 696 | -3.0 % | - | 701 | 661 | -5.7 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 614 | 647 | 624 | 606 | 549 | -2.8 % | - | 557 | 548 | -1.6 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 458 | 423 | 420 | 426 | 401 | -2.6 % | - | 392 | 396 | 1.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 347 | 353 | 393 | 400 | 356 | 1.7 % | - | 389 | 335 | -13.8 % | *** |
| 75 en ouder | 183 | 174 | 195 | 189 | 204 | 3.0 % | - | 206 | 196 | -4.8 % | - |
| onbekend | 57 | 52 | 43 | 49 | 71 | 4.5 % | - | 62 | 60 | -3.2 % | - |
| TOTAAL | 5948 | 5648 | 5613 | 5593 | 5142 | -2.9 % | ? | 5089 | 4989 | -1.9 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 151 | 184 | 193 | 178 | 181 | 3.0 % | - | 194 | 188 | -3.0 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 272 | 276 | 214 | 242 | 240 | -3.9 % | - | 219 | 261 | 19.1 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 233 | 219 | 225 | 228 | 176 | -4.8 % | - | 185 | 194 | 4.8 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 286 | 268 | 278 | 293 | 268 | -0.3 % | - | 275 | 244 | -11.2 % | * |
| 18 t/m 19 jaar | 963 | 829 | 808 | 872 | 813 | -2.9 % | ?? | 780 | 846 | 8.4 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 2793 | 2765 | 2777 | 2855 | 2626 | -0.8 % | ? | 2690 | 2587 | -3.8 % | ** |
| 25 t/m 34 jaar | 2617 | 2575 | 2830 | 2725 | 2678 | 1.0 % | ?? | 2767 | 2752 | -0.5 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 1781 | 1870 | 2028 | 1882 | 1747 | -0.3 % | ??? | 1845 | 1764 | -4.3 % | * |
| 45 t/m 54 jaar | 1347 | 1283 | 1382 | 1432 | 1380 | 1.5 % | - | 1429 | 1365 | -4.4 % | * |
| 55 t/m 64 jaar | 790 | 800 | 890 | 813 | 726 | -1.4 % | ?? | 769 | 802 | 4.2 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 551 | 574 | 657 | 620 | 627 | 3.2 % | - | 665 | 650 | -2.2 % | - |
| 75 en ouder | 245 | 268 | 282 | 292 | 300 | 4.8 % | - | 318 | 290 | -8.8 % | - |
| onbekend | 227 | 207 | 248 | 294 | 300 | 9.1 % | - | 325 | 300 | -7.6 % | - |
| TOTAAL | 12256 | 12118 | 12812 | 12726 | 12062 | 0.1 % | ??? | 12461 | 12243 | -1.7 % | * |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)

???

?? = ZEER SLECHT *** = < 1%

?? = SLECHT ** = < 5%

? = MATIG * = < 10%

- = AANVAARDBAAR - = >= 10%

TABEL 20b.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | 1 | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 20 t/m 24 jaar | 1 | . | 3 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 25 t/m 34 jaar | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | -11.1 % | . | 1 | 3 | 200.0 % | ** |
| 35 t/m 44 jaar | 2 | 4 | 4 | 2 | 7 | 21.0 % | . | 6 | 4 | -33.3 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 31.8 % | . | 4 | 3 | -25.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | . | 1 | 2 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 65 t/m 74 jaar | . | 1 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | 8 | 9 | 14 | 8 | 15 | 12.0 % | - | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| TOTAAL GENEERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | . | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 18.7 % | . | 3 | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 1 | 2 | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | 3 | . | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | 2 | 5 | 3 | 1 | 3 | -7.1 % | . | 2 | 4 | 100.0 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 22 | 27 | 13 | 11 | 12 | -21.1 % | - | 6 | 9 | 50.0 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 21 | 20 | 22 | 18 | 27 | 4.6 % | - | 25 | 26 | 4.0 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 20 | 17 | 12 | 18 | 20 | 0.5 % | - | 18 | 17 | -5.5 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 11 | 9 | 16 | 14 | 13 | 7.1 % | - | 15 | 15 | 0.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 2 | 5 | 6 | 7 | 1 | 0.0 % | . | 4 | 2 | -50.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | . | . | . | . | . | . | . | . | 3 | . | . |
| 75 en ouder | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| onbekend | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL | 83 | 87 | 77 | 74 | 81 | -2.1 % | - | 75 | 78 | 4.0 % | - |
| TOTAAL GENEERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | 2 | . | 1 | 1 | 2 | . | . | . | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 2 | . | 1 | 2 | 2 | . | . | . | . | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | 2 | 2 | 3 | 4 | 3 | 14.2 % | . | 4 | 6 | 50.0 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 7 | 10 | 11 | 13 | 8 | 5.1 % | . | 11 | 11 | 0.0 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 39 | 51 | 57 | 48 | 49 | 3.4 % | - | 54 | 42 | -22.2 % | * |
| 25 t/m 34 jaar | 63 | 70 | 45 | 55 | 61 | -3.2 % | - | 53 | 65 | 22.6 % | * |
| 35 t/m 44 jaar | 43 | 41 | 48 | 37 | 30 | -7.5 % | - | 31 | 49 | 58.0 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 17 | 27 | 22 | 25 | 18 | 0.0 % | - | 22 | 28 | 27.2 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 5 | 8 | 9 | 11 | 6 | 6.4 % | . | 9 | 8 | -11.1 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 1 | 2 | . | 1 | 3 | . | . | . | 2 | . | . |
| 75 en ouder | . | 3 | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| onbekend | 1 | 4 | 4 | 5 | 2 | 9.3 % | . | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| TOTAAL | 183 | 218 | 201 | 202 | 185 | -0.6 % | - | 194 | 216 | 11.3 % | - |
| TOTAAL GENEERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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

TABEL 20c.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | . | 1 | . | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 1 | . | 1 | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | . | 1 | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | 3 | 2 | 2 | 5 | 2 | 3.5 % | . | 3 | 3 | 0.0 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 1 | 4 | 13 | 8 | 6 | 21.8 % | . | 11 | 9 | -18.1 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 8 | 6 | 13 | 3 | 10 | 1.2 % | . | 8 | 7 | -12.5 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 2 | 1 | 7 | 6 | 4 | 22.5 % | . | 7 | 13 | 85.7 % | ** |
| 45 t/m 54 jaar | 4 | 4 | 1 | 5 | 9 | 23.9 % | . | 8 | 4 | -50.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 9.0 % | . | 3 | 1 | -66.6 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | . | . | 1 | 2 | . | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 24 | 21 | 40 | 35 | 35 | 11.6 % | - | 42 | 39 | -7.1 % | - |
| TOTAAL GENEERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 4 | 3 | 2 | 3 | 3 | -6.6 % | . | 2 | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | -5.0 % | . | 3 | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 2 | 5 | 3 | 6 | 2 | 2.7 % | . | 4 | . | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | 6 | 4 | 7 | 7 | 5 | 1.7 % | . | 6 | 5 | -16.6 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 16 | 15 | 16 | 15 | 14 | -2.6 % | - | 14 | 13 | -7.1 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 36 | 43 | 56 | 65 | 68 | 16.0 % | - | 79 | 73 | -7.5 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 61 | 62 | 71 | 68 | 93 | 9.8 % | - | 92 | 65 | -29.3 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 46 | 48 | 52 | 44 | 51 | 1.2 % | - | 50 | 57 | 14.0 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 20 | 20 | 34 | 33 | 50 | 23.2 % | - | 53 | 51 | -3.7 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 13 | 8 | 10 | 9 | 30 | 25.0 % | ?? | 25 | 12 | -52.0 % | *** |
| 65 t/m 74 jaar | 7 | 6 | 3 | 8 | 11 | 14.2 % | . | 10 | 6 | -40.0 % | - |
| 75 en ouder | 1 | . | 1 | 4 | 4 | . | . | . | 4 | . | . |
| onbekend | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 11.1 % | . | 2 | 4 | 100.0 % | - |
| TOTAAL | 219 | 219 | 260 | 267 | 338 | 10.9 % | - | 346 | 290 | -16.1 % | *** |
| TOTAAL GENEERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 2 | 4 | 10 | 5 | 7 | 19.6 % | . | 9 | 4 | -55.5 % | * |
| 06 t/m 11 jaar | 12 | 8 | 7 | 8 | 8 | -9.3 % | . | 6 | 9 | 50.0 % | - |
| 12 t/m 15 jaar | 13 | 5 | 11 | 6 | 10 | -5.5 % | . | 8 | 8 | 0.0 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 8 | 11 | 18 | 10 | 11 | 4.3 % | - | 13 | 9 | -30.7 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 26 | 30 | 51 | 46 | 37 | 10.0 % | ? | 49 | 39 | -20.4 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 114 | 146 | 182 | 214 | 181 | 12.0 % | ? | 228 | 189 | -17.1 % | *** |
| 25 t/m 34 jaar | 136 | 186 | 204 | 245 | 233 | 12.5 % | - | 277 | 262 | -5.4 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 97 | 107 | 123 | 163 | 147 | 12.2 % | - | 174 | 158 | -9.1 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 74 | 70 | 77 | 109 | 109 | 12.4 % | - | 121 | 118 | -2.4 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 30 | 20 | 19 | 40 | 33 | 9.1 % | ? | 36 | 36 | 0.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 14 | 14 | 12 | 11 | 16 | 0.7 % | - | 14 | 18 | 28.5 % | - |
| 75 en ouder | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 0.0 % | . | 2 | 4 | 100.0 % | - |
| onbekend | 12 | 5 | 16 | 7 | 17 | 10.5 % | ? | 15 | 13 | -13.3 % | - |
| TOTAAL | 540 | 607 | 733 | 867 | 810 | 11.2 % | ?? | 951 | 867 | -8.8 % | *** |
| TOTAAL GENEERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)

?? = ZEER SLECHT *** = < 1%

? = SLECHT ** = < 5%

? = MATTIG * = < 10%

- = AANVAARDEBAAR - = >= 10%

TABEL 20d.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 18 t/m 19 jaar | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 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 | 1 | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 75 en ouder | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0.0 % | . | 2 | 1 | -50.0 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | . | 1 | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 1 | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | . | . | . | 1 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | 1 | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| 20 t/m 24 jaar | 1 | . | 2 | 1 | . | . | . | . | . | . | . |
| 25 t/m 34 jaar | 4 | 1 | 1 | . | 1 | . | . | . | 3 | . | . |
| 35 t/m 44 jaar | 3 | . | 1 | 2 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| 45 t/m 54 jaar | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0.0 % | . | 2 | 1 | -50.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 4 | 1 | 4 | 7 | 1 | 0.0 % | . | 3 | 2 | -33.3 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 3 | 9 | 4 | 6 | 1 | -15.2 % | . | 3 | 4 | 33.3 % | - |
| 75 en ouder | 5 | 4 | 1 | 3 | 4 | -8.8 % | . | 3 | 2 | -33.3 % | - |
| onbekend | 15 | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 40 | 18 | 19 | 23 | 12 | -22.7 % | ? | 7 | 14 | 100.0 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|---------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. % | SIGNIF. VERSCHIL |
| | | | | | | | | | | | |
| 00 t/m 05 jaar | 2 | 4 | 4 | 2 | 3 | 0.0 % | . | 3 | 3 | 0.0 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 5 | 3 | 4 | 1 | 6 | 0.0 % | . | 4 | 1 | -75.0 % | - |
| 12 t/m 15 jaar | 3 | 3 | 11 | 2 | 3 | -2.2 % | . | 4 | 2 | -50.0 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 2 | 3 | 4 | 3 | 2 | 0.0 % | . | 3 | 3 | 0.0 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 2 | 7 | 1 | 1 | 3 | -14.2 % | . | 2 | 7 | 250.0 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 2 | 11 | 5 | 3 | 6 | 0.0 % | . | 5 | 6 | 20.0 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 18 | 19 | 13 | 17 | 8 | -14.6 % | - | 8 | 11 | 37.5 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 16 | 17 | 12 | 15 | 16 | -1.3 % | - | 15 | 16 | 6.6 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 10 | 22 | 22 | 12 | 20 | 5.8 % | - | 20 | 13 | -35.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 24 | 21 | 19 | 12 | 15 | -14.8 % | - | 10 | 12 | 20.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 31 | 22 | 14 | 29 | 33 | 4.2 % | ? | 29 | 40 | 37.9 % | ** |
| 75 en ouder | 25 | 17 | 17 | 24 | 24 | 2.3 % | - | 23 | 23 | 0.0 % | - |
| onbekend | 17 | 6 | 16 | 21 | 9 | -0.7 % | ? | 14 | 30 | 114.2 % | *** |
| TOTAAL | 157 | 155 | 142 | 142 | 148 | -2.0 % | - | 140 | 167 | 19.2 % | ** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

?? = ZEER SLECHT *** = < 1%

? = SLECHT ** = < 5%

 = MATIG * = < 10%

- = AANVAARDEBAAR - = >= 10%

TABEL 20e.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 06 t/m 11 jaar | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | . | 2 | . | . | . | . | . | . | 3 | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | 2 | 1 | 1 | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | 11 | 8 | 7 | 5 | 5 | -20.8 % | . | 3 | 6 | 100.0 % | * |
| 20 t/m 24 jaar | 52 | 36 | 31 | 28 | 30 | -14.6 % | - | 20 | 16 | -20.0 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 25 | 19 | 19 | 15 | 20 | -7.1 % | - | 15 | 29 | 93.3 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 3 | 2 | 5 | 8 | 5 | 21.7 % | . | 8 | 6 | -25.0 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 2 | 2 | . | 2 | 1 | . | . | . | 4 | . | . |
| 55 t/m 64 jaar | 1 | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 65 t/m 74 jaar | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 97 | 72 | 64 | 58 | 62 | -11.8 % | - | 45 | 64 | 42.2 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 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 | 1 | . | 2 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 9 | 9 | 6 | 5 | 5 | -17.6 % | . | 3 | 5 | 66.6 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 14 | 15 | 20 | 11 | 11 | -7.0 % | - | 11 | 7 | -36.3 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 135 | 94 | 88 | 57 | 65 | -20.1 % | - | 35 | 54 | 54.2 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 349 | 320 | 301 | 258 | 250 | -8.7 % | - | 218 | 234 | 7.3 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 179 | 167 | 212 | 222 | 258 | 10.2 % | - | 272 | 261 | -4.0 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 34 | 41 | 47 | 37 | 70 | 14.8 % | ? | 66 | 66 | 0.0 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 11 | 14 | 30 | 22 | 22 | 15.1 % | - | 29 | 27 | -6.8 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 7 | 5 | 10 | 2 | 7 | -4.8 % | . | 5 | 8 | 60.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | . | 1 | 2 | 1 | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| 75 en ouder onbekend | 5 | 2 | 2 | 2 | 5 | 0.0 % | . | 3 | 5 | 66.6 % | - |
| TOTAAL | 746 | 668 | 723 | 618 | 695 | -2.2 % | ? | 644 | 668 | 3.7 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|-------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 1 | . | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 06 t/m 11 jaar | . | 3 | . | 2 | 4 | . | . | . | 2 | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 20 | 8 | 7 | 11 | 7 | -21.6 % | - | 4 | 11 | 175.0 % | *** |
| 16 t/m 17 jaar | 54 | 33 | 37 | 30 | 23 | -18.3 % | - | 16 | 17 | 6.2 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 301 | 239 | 133 | 145 | 95 | -27.7 % | ??? | 31 | 103 | 232.2 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 752 | 614 | 591 | 554 | 509 | -9.0 % | - | 440 | 528 | 20.0 % | *** |
| 25 t/m 34 jaar | 380 | 364 | 457 | 485 | 473 | 7.1 % | - | 524 | 585 | 11.6 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 71 | 76 | 76 | 101 | 100 | 9.7 % | - | 110 | 147 | 33.6 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 34 | 35 | 28 | 33 | 45 | 5.7 % | - | 41 | 58 | 41.4 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 12 | 5 | 10 | 7 | 7 | -9.7 % | . | 6 | 17 | 183.3 % | *** |
| 65 t/m 74 jaar | 2 | 2 | 3 | 3 | . | . | . | . | 9 | . | . |
| 75 en ouder onbekend | 8 | 15 | 7 | 18 | 9 | 4.3 % | ? | 13 | 9 | -30.7 % | - |
| TOTAAL | 1635 | 1394 | 1349 | 1391 | 1275 | -5.1 % | ?? | 1192 | 1488 | 24.8 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEEZIJDIGE Overschrijdingskans)
 ??? = ZEER SLECHT *** = < 1%
 ?? = SLECHT ** = < 5%
 ? = MATIG * = < 10%
 - = AANVAARDEBAAR - = >= 10%

TABEL 20f.

VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJD | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 12 t/m 15 jaar | 7 | 4 | 5 | 2 | 2 | -30.0 % | - | 0 | 5 | | |
| 16 t/m 17 jaar | 53 | 38 | 51 | 56 | 48 | 1.6 % | - | 52 | 57 | 9.6 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 22 | 19 | 19 | 21 | 21 | 0.0 % | - | 20 | 19 | -5.0 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 8 | 12 | 15 | 13 | 9 | 2.6 % | - | 12 | 18 | 50.0 % | * |
| 25 t/m 34 jaar | 7 | 5 | 6 | 4 | 7 | -1.7 % | - | 6 | 4 | -33.3 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 3 | 4 | 7 | 5 | 5 | 10.4 % | - | 6 | 5 | -16.6 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 6 | 6 | 9 | 7 | 10 | 11.8 % | - | 10 | 7 | -30.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 5 | 12 | 7 | 6 | 3 | -15.1 % | - | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 16 | 10 | 7 | 5 | 6 | -28.4 % | - | 1 | 4 | 300.0 % | *** |
| 75 en ouder | 4 | 4 | 7 | 7 | 6 | 12.5 % | - | 8 | 7 | -12.5 % | - |
| TOTAAL | 131 | 114 | 133 | 126 | 117 | -1.2 % | - | 119 | 130 | 9.2 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJD | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | | | | 1 | 1 | | | | 1 | | |
| 06 t/m 11 jaar | 8 | 5 | 5 | 2 | 6 | -13.4 % | - | 3 | 6 | 100.0 % | * |
| 12 t/m 15 jaar | 137 | 118 | 114 | 121 | 106 | -4.9 % | - | 102 | 97 | -4.9 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 1302 | 1274 | 1388 | 1261 | 1234 | -1.1 % | ? | 1247 | 1210 | -2.9 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 608 | 543 | 615 | 537 | 595 | -0.5 % | ? | 570 | 509 | -10.7 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 264 | 305 | 292 | 273 | 283 | 0.2 % | - | 285 | 302 | 5.9 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 170 | 161 | 155 | 136 | 150 | -4.2 % | - | 135 | 177 | 31.1 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 107 | 88 | 115 | 105 | 111 | 2.3 % | - | 113 | 106 | -6.1 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 107 | 103 | 100 | 81 | 85 | -6.9 % | - | 75 | 105 | 40.0 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 98 | 87 | 63 | 78 | 66 | -9.3 % | - | 57 | 65 | 14.0 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 73 | 67 | 63 | 69 | 66 | -1.7 % | - | 64 | 83 | 29.6 % | *** |
| 75 en ouder | 36 | 25 | 34 | 44 | 42 | 8.5 % | - | 46 | 47 | 2.1 % | - |
| onbekend | 11 | 11 | 5 | 7 | 15 | 4.0 % | - | 11 | 16 | 45.4 % | - |
| TOTAAL | 2921 | 2787 | 2949 | 2715 | 2760 | -1.3 % | ? | 2708 | 2724 | 0.5 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJD | | | | 1989 | |
|------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------------|------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 7 | 4 | 5 | 8 | 1 | -16.0 % | - | 3 | 8 | 166.6 % | *** |
| 06 t/m 11 jaar | 20 | 19 | 22 | 24 | 17 | -0.4 % | - | 20 | 30 | 50.0 % | ** |
| 12 t/m 15 jaar | 384 | 334 | 359 | 352 | 326 | -2.7 % | - | 322 | 333 | 3.4 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 3944 | 3944 | 4379 | 4465 | 4391 | 3.3 % | ?? | 4649 | 4346 | -6.5 % | *** |
| 18 t/m 19 jaar | 1801 | 1648 | 1823 | 1870 | 1955 | 2.9 % | ?? | 1978 | 1956 | -1.1 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 981 | 937 | 1122 | 1023 | 1062 | 2.4 % | ?? | 1099 | 1127 | 2.5 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 508 | 479 | 474 | 501 | 516 | 0.7 % | - | 507 | 620 | 22.2 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 354 | 280 | 285 | 309 | 315 | -1.5 % | ? | 294 | 339 | 15.3 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 281 | 220 | 250 | 224 | 202 | -6.5 % | - | 189 | 257 | 35.9 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 166 | 148 | 150 | 142 | 137 | -4.3 % | - | 129 | 150 | 16.2 % | * |
| 65 t/m 74 jaar | 105 | 94 | 103 | 110 | 103 | 1.1 % | - | 107 | 130 | 21.4 % | ** |
| 75 en ouder | 47 | 31 | 50 | 47 | 44 | 2.2 % | - | 47 | 71 | 51.0 % | *** |
| onbekend | 51 | 38 | 39 | 43 | 54 | 2.4 % | - | 48 | 75 | 56.2 % | *** |
| TOTAAL | 8649 | 8176 | 9061 | 9118 | 9123 | 2.1 % | ??? | 9392 | 9442 | 0.5 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)
 ??? = ZEER SLECHT *** = < 1%
 ?? = SLECHT ** = < 5%
 ? = MATIG * = < 10%
 - = AANVAARBAAR - = >= 10%

TABEL 20g.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 3 | 4 | 1 | 7 | 4 | 13.1 % | - | 5 | 4 | -20.0 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 28 | 17 | 13 | 20 | 29 | 2.3 % | ? | 23 | 32 | 39.1 % | * |
| 12 t/m 15 jaar | 51 | 33 | 40 | 43 | 26 | -10.3 % | - | 27 | 26 | -3.7 % | - |
| 16 t/m 17 jaar | 17 | 14 | 12 | 16 | 10 | -8.6 % | - | 10 | 8 | -20.0 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 12 | 14 | 12 | 5 | 10 | -12.2 % | - | 7 | 16 | 128.5 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 13 | 14 | 7 | 21 | 14 | 6.5 % | - | 17 | 14 | -17.6 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 16 | 22 | 19 | 14 | 17 | -3.4 % | - | 16 | 11 | -31.2 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 17 | 14 | 18 | 19 | 16 | 1.7 % | - | 18 | 19 | 5.5 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 23 | 23 | 33 | 17 | 34 | 6.1 % | - | 31 | 30 | -3.2 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 34 | 24 | 35 | 29 | 30 | -0.9 % | - | 30 | 31 | 3.3 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 70 | 55 | 50 | 54 | 45 | -9.3 % | - | 40 | 63 | 57.5 % | *** |
| 75 en ouder | 73 | 81 | 71 | 66 | 47 | -9.9 % | - | 48 | 78 | 62.5 % | *** |
| TOTAAL | 357 | 315 | 311 | 311 | 282 | -4.8 % | - | 269 | 332 | 23.4 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 53 | 65 | 60 | 55 | 52 | -2.1 % | - | 53 | 49 | -7.5 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 399 | 340 | 299 | 279 | 277 | -9.5 % | - | 227 | 299 | 31.7 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 636 | 549 | 528 | 467 | 452 | -8.5 % | - | 391 | 485 | 24.0 % | *** |
| 16 t/m 17 jaar | 225 | 186 | 199 | 172 | 149 | -8.9 % | - | 136 | 187 | 37.5 % | *** |
| 18 t/m 19 jaar | 142 | 166 | 163 | 125 | 139 | -3.1 % | - | 133 | 156 | 17.2 % | ** |
| 20 t/m 24 jaar | 274 | 229 | 241 | 218 | 220 | -5.0 % | - | 201 | 227 | 12.9 % | * |
| 25 t/m 34 jaar | 325 | 282 | 289 | 270 | 274 | -3.9 % | - | 254 | 296 | 16.5 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 322 | 276 | 293 | 238 | 256 | -6.1 % | - | 226 | 276 | 22.1 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 379 | 343 | 312 | 323 | 314 | -4.4 % | - | 289 | 342 | 18.3 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 403 | 340 | 323 | 273 | 301 | -8.2 % | - | 247 | 340 | 37.6 % | *** |
| 65 t/m 74 jaar | 400 | 383 | 410 | 385 | 354 | -2.3 % | - | 359 | 419 | 16.7 % | *** |
| 75 en ouder | 307 | 289 | 290 | 274 | 275 | -2.7 % | - | 263 | 355 | 34.9 % | *** |
| onbekend | 9 | 8 | 10 | 13 | 10 | 7.0 % | - | 12 | 13 | 8.3 % | - |
| TOTAAL | 3874 | 3456 | 3417 | 3092 | 3073 | -5.8 % | ?? | 2793 | 3444 | 23.3 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | 1989 | | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 126 | 131 | 113 | 108 | 124 | -2.2 % | - | 112 | 166 | 48.2 % | *** |
| 06 t/m 11 jaar | 805 | 696 | 646 | 650 | 677 | -4.3 % | ? | 604 | 777 | 28.6 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 1725 | 1723 | 1584 | 1515 | 1516 | -3.8 % | - | 1425 | 1549 | 8.7 % | *** |
| 16 t/m 17 jaar | 664 | 658 | 660 | 603 | 580 | -3.5 % | - | 566 | 669 | 18.1 % | *** |
| 18 t/m 19 jaar | 516 | 534 | 506 | 496 | 473 | -2.4 % | - | 468 | 637 | 36.1 % | *** |
| 20 t/m 24 jaar | 836 | 873 | 885 | 847 | 747 | -2.4 % | ? | 776 | 948 | 22.1 % | *** |
| 25 t/m 34 jaar | 1076 | 1063 | 1150 | 1056 | 1012 | -1.2 % | - | 1031 | 1244 | 20.6 % | *** |
| 35 t/m 44 jaar | 857 | 869 | 872 | 830 | 819 | -1.3 % | - | 815 | 1012 | 24.1 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 798 | 755 | 775 | 690 | 759 | -1.8 % | - | 713 | 861 | 20.7 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 613 | 584 | 539 | 536 | 568 | -2.4 % | - | 527 | 685 | 29.9 % | *** |
| 65 t/m 74 jaar | 533 | 517 | 541 | 497 | 547 | 0.1 % | - | 529 | 594 | 12.2 % | *** |
| 75 en ouder | 317 | 299 | 277 | 340 | 316 | 1.2 % | - | 322 | 367 | 13.9 % | *** |
| onbekend | 45 | 35 | 24 | 36 | 43 | -0.8 % | - | 36 | 60 | 66.6 % | *** |
| TOTAAL | 8911 | 8737 | 8572 | 8204 | 8181 | -2.3 % | - | 7923 | 9569 | 20.7 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE OVSCHRIJDINGSNANS)

?? = ZEER SLECHT *** = < 1%

? = SLECHT ** = < 5%

- = MATIG * = < 10%

- = AANVAARBAAR - = >= 10%

TABEL 20h.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 15 | 13 | 8 | 13 | 16 | 1.5 % | - | 14 | 8 | -42.8 % | * |
| 06 t/m 11 jaar | 17 | 16 | 15 | 15 | 9 | -11.8 % | - | 9 | 19 | 111.1 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 7 | 5 | 6 | 12 | 3 | -1.5 % | . | 6 | 2 | -66.6 % | * |
| 16 t/m 17 jaar | 2 | 4 | 6 | 2 | 3 | 0.0 % | . | 3 | 3 | 0.0 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 4 | . | 3 | 3 | 7 | . | . | . | 3 | . | . |
| 20 t/m 24 jaar | 5 | 8 | 12 | 4 | 11 | 10.0 % | . | 10 | 12 | 20.0 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 10 | 15 | 19 | 13 | 19 | 10.5 % | - | 20 | 15 | -25.0 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 12 | 10 | 19 | 11 | 8 | -5.8 % | - | 10 | 18 | 80.0 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 13 | 16 | 17 | 20 | 25 | 15.3 % | - | 27 | 12 | -55.5 % | *** |
| 55 t/m 64 jaar | 12 | 19 | 18 | 9 | 21 | 5.0 % | - | 18 | 16 | -11.1 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 49 | 31 | 38 | 30 | 22 | -16.1 % | - | 18 | 22 | 22.2 % | - |
| 75 en ouder | 66 | 50 | 55 | 40 | 57 | -5.2 % | - | 45 | 60 | 33.3 % | ** |
| TOTAAL | 212 | 187 | 216 | 172 | 201 | -1.8 % | - | 187 | 190 | 1.6 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 253 | 203 | 206 | 218 | 171 | -7.0 % | - | 166 | 174 | 4.8 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 394 | 376 | 352 | 346 | 337 | -3.9 % | - | 318 | 263 | -17.2 % | *** |
| 12 t/m 15 jaar | 117 | 102 | 104 | 91 | 83 | -7.9 % | - | 76 | 55 | -27.6 % | *** |
| 16 t/m 17 jaar | 40 | 38 | 37 | 27 | 33 | -7.1 % | - | 28 | 24 | -14.2 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 60 | 37 | 46 | 44 | 41 | -6.7 % | - | 36 | 41 | 13.8 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 80 | 90 | 77 | 68 | 73 | -4.6 % | - | 67 | 70 | 4.4 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 97 | 97 | 112 | 101 | 115 | 3.8 % | - | 116 | 115 | -0.8 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 84 | 69 | 105 | 93 | 81 | 2.0 % | ? | 92 | 101 | 9.7 % | - |
| 45 t/m 54 jaar | 102 | 104 | 85 | 104 | 94 | -1.6 % | - | 93 | 112 | 20.4 % | ** |
| 55 t/m 64 jaar | 104 | 99 | 93 | 88 | 97 | -2.5 % | - | 89 | 98 | 10.1 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 182 | 162 | 158 | 156 | 169 | -1.9 % | - | 156 | 152 | -2.5 % | - |
| 75 en ouder | 224 | 194 | 205 | 199 | 194 | -2.7 % | - | 187 | 192 | 2.6 % | - |
| onbekend | 9 | 5 | 11 | 3 | 9 | -2.7 % | . | 7 | 8 | 14.2 % | - |
| TOTAAL | 1746 | 1576 | 1591 | 1538 | 1497 | -3.3 % | - | 1429 | 1405 | -1.6 % | - |
| TOTAAL GENERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 252 | 262 | 262 | 247 | 260 | 0.0 % | - | 257 | 275 | 7.0 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | 566 | 517 | 488 | 526 | 491 | -2.7 % | - | 475 | 457 | -3.7 % | - |
| 12 t/m 15 jaar | 245 | 224 | 195 | 182 | 171 | -9.3 % | - | 146 | 172 | 17.8 % | ** |
| 16 t/m 17 jaar | 107 | 94 | 100 | 85 | 90 | -4.5 % | - | 82 | 83 | 1.2 % | - |
| 18 t/m 19 jaar | 103 | 79 | 95 | 99 | 86 | -1.5 % | - | 88 | 98 | 11.3 % | - |
| 20 t/m 24 jaar | 190 | 184 | 183 | 196 | 176 | -0.8 % | - | 181 | 183 | 1.1 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 245 | 233 | 252 | 248 | 244 | 0.5 % | - | 248 | 274 | 10.4 % | * |
| 35 t/m 44 jaar | 198 | 176 | 178 | 201 | 195 | 1.0 % | - | 195 | 226 | 15.8 % | ** |
| 45 t/m 54 jaar | 175 | 220 | 187 | 191 | 184 | -0.5 % | - | 188 | 189 | 0.5 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 155 | 133 | 145 | 161 | 134 | -0.9 % | - | 141 | 155 | 9.9 % | - |
| 65 t/m 74 jaar | 199 | 168 | 163 | 152 | 192 | -1.7 % | ? | 166 | 199 | 19.8 % | *** |
| 75 en ouder | 189 | 161 | 203 | 168 | 175 | -1.1 % | - | 173 | 191 | 10.4 % | - |
| onbekend | 23 | 22 | 27 | 20 | 16 | -7.4 % | - | 17 | 22 | 29.4 % | - |
| TOTAAL | 2647 | 2473 | 2478 | 2476 | 2414 | -1.8 % | - | 2359 | 2524 | 6.9 % | *** |
| TOTAAL GENERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

GOODNESS OF FIT SIGNIFICANTIE (TWEELIJDIGE OVERSCHRIJDINGSKANS)

?? = ZEER SLECHT *** = < 1%

? = SLECHT ** = < 5%

? = MATIG * = < 10%

- = AANVAARBAAR - = >= 10%

TABEL 201.
VERKEERSONVEILIGHEID 1989

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 20 t/m 24 jaar | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 25 t/m 34 jaar | . | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 75 en ouder | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | . | . | 1 | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| TOTAAL GENEERAAL | 1615 | 1438 | 1527 | 1485 | 1366 | -3.0 % | ? | 1351 | 1456 | 7.7 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 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 | . | . | . | . | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 20 t/m 24 jaar | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 25 t/m 34 jaar | . | . | . | . | 2 | . | . | . | . | . | . |
| 35 t/m 44 jaar | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 45 t/m 54 jaar | . | 1 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 55 t/m 64 jaar | 1 | . | . | . | 1 | . | . | . | 1 | . | . |
| 65 t/m 74 jaar | 1 | 2 | 1 | . | 1 | . | . | . | . | . | . |
| 75 en ouder | 2 | 2 | . | 1 | 1 | . | . | . | . | . | . |
| TOTAAL | 6 | 5 | 2 | 1 | 7 | -4.7 % | . | 4 | 4 | 0.0 % | - |
| TOTAAL GENEERAAL | 15630 | 14520 | 14706 | 13966 | 13644 | -3.1 % | ??? | 13135 | 13660 | 3.9 % | *** |

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

| LEEFTIJD SLACHTOFFER | JAREN VOORPERIODE | | | | | REGRESSIELIJN | | | | 1989 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|----------|-----------|---------------------|----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | HELLING PER JAAR | GOODNESS OF FIT | VERWACHT | WERKELIJK | VERSCHIL IN SIGNIF. | |
| | | | | | | | | | | % | VERSCHIL |
| 00 t/m 05 jaar | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 7.1 % | . | 2 | 1 | -50.0 % | - |
| 06 t/m 11 jaar | . | 1 | 2 | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 12 t/m 15 jaar | 2 | 3 | 4 | . | 1 | . | . | . | 2 | . | . |
| 16 t/m 17 jaar | . | 3 | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 18 t/m 19 jaar | . | 1 | . | 1 | . | . | . | . | 1 | . | . |
| 20 t/m 24 jaar | 1 | 12 | 9 | 4 | 2 | -10.7 % | . | 4 | 7 | 75.0 % | - |
| 25 t/m 34 jaar | 3 | 7 | 7 | 11 | 6 | 14.7 % | . | 10 | 8 | -20.0 % | - |
| 35 t/m 44 jaar | 3 | 8 | 3 | 4 | 4 | -4.5 % | . | 4 | 11 | 175.0 % | *** |
| 45 t/m 54 jaar | 4 | 7 | 4 | 3 | 3 | -14.2 % | . | 2 | 2 | 0.0 % | - |
| 55 t/m 64 jaar | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | -22.7 % | . | 1 | 6 | 500.0 % | *** |
| 65 t/m 74 jaar | 4 | 8 | 3 | 1 | 4 | -17.5 % | . | 2 | 8 | 300.0 % | *** |
| 75 en ouder | 4 | 3 | 4 | . | 3 | . | . | . | 6 | . | . |
| onbekend | . | 1 | 6 | 2 | 2 | . | . | . | 2 | . | . |
| TOTAAL | 24 | 61 | 44 | 29 | 28 | -6.4 % | ??? | 30 | 56 | 86.6 % | *** |
| TOTAAL GENEERAAL | 35095 | 34035 | 35497 | 35240 | 34337 | -0.0 % | ??? | 34748 | 36693 | 5.5 % | *** |

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

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