

Behoeftte aan gegevens over verkeersongevallen

Literatuurstudie

R-95-71
Drs. P.C. Noordzij
Leidschendam, 1995
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-71
Titel: Behoeftte aan gegevens over verkeersongevallen
Ondertitel: Literatuurstudie
Auteur(s): Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 53.210
Opdrachtgever: TNO Beleidsstudies en Advies

Trefwoorden: Recording, statistics, data bank, accident, injury, traffic, data processing, input data, classification, improvement, Netherlands.

Projectinhoud: Verschillende instanties en personen maken gebruik van gegevens over ongevallen; een ieder heeft daarbij zijn eigen doelstellingen en dus zijn eigen specifieke behoefte aan bepaalde gegevens. Sinds 1970 zijn enkele inventarisaties gehouden om de behoefte aan specifieke gegevens bij de diverse gebruikersgroepen te peilen. Voor een onderlinge vergelijking van de uitkomsten hiervan is in dit rapport een uitgebreide lijst gemaakt van ongevalgegevens die in aanmerking komen voor registratie.

Aantal pagina's: 24 pp. + 32 pp.
Prijs: f 22,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Samenvatting

De basisregistratie van verkeersongevallen zoals deze tegenwoordig door de politie en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Hoofdafdeling Basisgegevens (BG) wordt uitgevoerd en beheerd, is opgezet volgens ideeën die rond 1970 zijn geformuleerd over een INtegraal Verkeers-Ongevallen RegistratieSysteem: INVORS. Er is toen een lijst opgesteld met gewenste gegevens voor algemeen gebruik.

Een dergelijk systeem registreert (betrouwbaar en uniform) een beperkt aantal gegevens van zoveel mogelijk ongevallen. Het bestaat uit een centrale basisregistratie en subsystemen waarvan de gegevens gekoppeld kunnen worden aan de basisregistratie. Voor de centrale registratie worden gegevens gebruikt die de politie ter plaatse van het ongeval verzamelt. Oorspronkelijk was het de bedoeling om ook gegevens te gebruiken van verzekeringsmaatschappijen.

De geschiedenis van de ongevallenregistratie in Nederland en de totstandkoming van INVORS, staan beschreven in hoofdstuk 2 van dit rapport.

Verschillende instanties en personen maken gebruik van gegevens over ongevallen; een ieder heeft daarbij zijn eigen doelstellingen en dus zijn eigen specifieke behoefte aan bepaalde gegevens. In hoofdstuk 3 van dit rapport worden de volgende gebruikersgroepen onderscheiden: het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), verzekeraars, politie en justitie, beleidsorganen (landelijk en regionaal), wegbeheerders en onderzoekers.

Sinds 1970 zijn enkele inventarisaties gehouden om de behoefte aan specifieke gegevens bij de diverse gebruikersgroepen te peilen. Voor een onderlinge vergelijking van de uitkomsten hiervan is in dit rapport een uitgebreide lijst gemaakt van ongevalgegevens die in aanmerking komen voor registratie. De hoofdingeling van deze lijst bestaat uit algemene gegevens en gegevens over het ontstaan, het verloop en de afloop van een ongeval. Per onderdeel is (voor zover van toepassing) een nadere specificatie aangebracht in algemene gegevens, gegevens over de betrokken verkeersdeelnemers (bestuurder(s)/voetganger(s)/passagier(s)), over betrokken voertuig(en), betrokken object(en) of dier(en), de weg-omgeving en overige omstandigheden.

De verschillende inventarisaties zijn vergeleken met de basisregistratie van politie/AVV-BG; zie hiervoor hoofdstuk 4. De oorspronkelijke lijst met gewenste gegevens zoals opgesteld voor INVORS blijkt in grote lijnen dezelfde gegevens te bevatten als de latere inventarisaties. Al vanaf 1970 was dus duidelijk welke gegevens gewenst zijn bij een basisregistratie. Opmerkelijk is wel dat bij de eerste inventarisaties uitsluitend verkeersdeelnemers worden opgevoerd die als *slachtoffer* bij een ongeval betrokken zijn. Bij latere inventarisaties gaat het (met een enkele uitzondering) om verkeersdeelnemers die betrokken waren bij een ongeval (en wel of niet gewond kunnen zijn geraakt).

De registratie van politie/AVV-BG bevat veel minder gegevens dan gewenst. Dat komt omdat de praktijk beperkingen oplegt aan de tijd en moeite die aan het verzamelen van de gegevens besteed kunnen worden en aan de betrouwbaarheid van de geregistreerde gegevens. Wel toont de politie/AVV-BG voor alle onderdelen van de lijst enige gegevens.

Voor wetenschappelijk onderzoek zijn meer gegevens nodig, en ook gegevens met meer nauwkeurigheid, dan voor beleid. Zo zijn tegenwoordig veel nauwkeuriger gegevens gewenst over het gedrag van verkeersdeelnemers en over de wegomgeving. Voor een deel zijn deze gegevens bedoeld om een betere indeling mogelijk te maken in manoeuvres, of liever in soorten ongeval. Een dergelijke indeling is overigens niet alléén van belang voor onderzoeksdoeleinden; ook het beleid vraagt naar een indeling in soorten ongeval.

De uitkomst van de verschillende inventarisaties wekt de indruk dat er weinig behoefte bestaat aan gegevens over de afloop van ongevallen. Die behoefte is er echter vrijwel zeker wel, zowel voor gebruik door beleidsmakers als door onderzoekers.

Ten slotte is gebleken dat er bij veel gebruikers behoefte bestaat aan een vollediger en/of meer representatieve registratie van ongevallen.

Summary

The need for data relating to traffic accidents

The basic registration of traffic accidents, as currently managed and implemented by the police and the Netherlands Transport Research Centre (AVV), Department for Statistics and Data Management (BG), was developed from ideas for an Integrated Traffic Accident Registration System (INVORS) formulated in around 1970. This resulted in a list of recommended data for general use.

This type of system registers a limited amount of data for as many accidents as possible in a reliable and uniform way. It consists of a central basic register and a series of sub-systems whose data can be linked to the basic register. The central register contains information compiled by the police at the scene of the accident. Initially, there were also plans to use data compiled by insurance companies.

The history of accident registration in the Netherlands and the development of INVORS are described in chapter 2 of this report.

Various organisations and individuals use data relating to accidents. Each of these users has their own requirements and consequently their own specific needs relating to particular data. Chapter 3 of this report defines the following user groups: the Central Statistical Bureau (CBS), insurers, the police and judicial authorities, national and regional policy-making bodies, road planners and researchers.

Since 1970, a series of inventories has been compiled to assess the specific data needs of the various user groups. To enable a comparison of these results, this report gives a comprehensive list of the accident data which could be included in registrations. This list is divided into general information and data concerning the causes, development and consequences of an accident. Where applicable, these headings are further subdivided into general data, data concerning the road users involved (driver(s)/pedestrian(s)/passenger(s), the vehicle(s) involved, any object(s) or animal(s) involved, the road environment and any other circumstances.

These inventories were compared with the basic registrations compiled by the police/AVV-BG; see chapter 4. The original list containing the recommended data as compiled for INVORS was found to contain largely the same data as the later inventories. It was therefore already clear from 1970 onwards what kind of data was required for a basic registration. However, it is striking to note that the earliest inventories only record road users when they are the victims of an accident. The later inventories (with one exception) record all the road users who were involved in the accident, whether they were injured or not.

The registrations compiled by the police/the AVV-BG contain far less information than is desirable. This is due to the fact that practical restrictions reduce the time and effort that can be devoted to collecting data and the reliability of the registered data. The police/AVV-BG do nevertheless provide a certain amount of data for all the elements on the list.

Data for research purposes needs to be more complete and more accurate than data for policy-making. For example, much more accurate information is now required concerning the behaviour of road users and the road environment. This data is needed partly to make a clearer distinction between types of manoeuvre, or rather between types of accident. Yet such a subdivision is not just important for research purposes; policy-makers also need information about the different types of accident that occur.

The results of the various inventories would seem to suggest that there is little need for information concerning the outcome of accidents. However, there is almost certainly a need for such data, both on the part of policy-makers and on the part of researchers.

Finally, it was found that many users of data feel the need for a more complete and/or representative registration of accidents.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	8
2.	<i>Geschiedenis</i>	9
2.1.	INVORS	9
2.2.	VOR	10
2.3.	Formulieren	11
2.4.	Het vervolg van INVORS	12
2.5.	BIS-V	13
3.	<i>Behoefte aan gegevens</i>	14
3.1.	CBS	14
3.2.	Verzekeraars	14
3.3.	Politie en justitie	14
3.4.	Beleidsorganen	15
3.5.	Wegbeheerders	16
3.6.	Onderzoekers	17
4.	<i>Overzicht van behoeften aan gegevens per ongeval</i>	20
	<i>Bijlagen</i>	25

1. Inleiding

Al geruime tijd bestaat er zorg over de kwaliteit van de registratie van verkeersongevallen. Het onderwerp is sinds 1987 aan de orde bij het overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Tweede Kamer.

In een notitie van de minister [1] worden problemen gesignaleerd die betrekking hebben op de volledigheid en/of de representativiteit van de registratie. Voorts worden acties gemeld ter oplossing van deze problemen. De Raad voor de Verkeersveiligheid (RVV) maakt zich eveneens zorgen en brengt in 1992 een advies uit [2]. De minister beantwoordt dit advies met een aantal toezeggingen over verbetering en uitbreiding van de registratie [3]. Ook de nationale ombudsman dringt in zijn laatste jaarverslagen (over 1992 en 1993) aan op nieuwe richtlijnen voor de registratie van verkeersongevallen door de politie [4]. Het afgelopen jaar heeft de minister van V&W een nota toegezegd aan de Tweede Kamer over de omvang en aanpak van problemen met de registratie. Intussen heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een plan van aanpak opgesteld ter verbetering van de registratie van verkeersongevallen [5].

Dit rapport behelst een literatuurstudie naar de behoefte aan gegevens over verkeersongevallen. De opdracht voor dit rapport is aan de SWOV verleend door het Centrum voor Infrastructuur, Transport en Regionale Ontwikkeling (INRO), onderdeel van TNO Beleidsstudies en Advies. De literatuurstudie maakt deel uit van een onderzoek waartoe de AVV opdracht heeft gegeven, ter bepaling van de huidige behoefte aan ongevalgegevens in Nederland. Als geheel past het onderzoek in het zojuist genoemde plan van aanpak van de AVV.

Hoofdstuk 2 behandelt de geschiedenis van de verkeersongevallenregistratie. Er is gebruik gemaakt van literatuur die direct ingaat op de behoefte aan ongevalgegevens, voor zover die door een basisregistratie geleverd kunnen worden. Die laatste beperking houdt in dat literatuur over eenmalig onderzoek naar ongevallen, en literatuur over diepteonderzoek naar afzonderlijke ongevallen, buiten beschouwing blijft. In hoofdstuk 3 wordt de behoefte aan gegevens ingedeeld naar gebruikersgroepen. In dit hoofdstuk is ook literatuur gebruikt waaruit afgeleid kan worden welke behoefte aan gegevens er bestaat. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de gegevens waaraan per ongeval behoefte bestaat of kan bestaan.

2. Geschiedenis

Deze schets van de geschiedenis van de ongevallenregistratie gaat terug tot ongeveer 1965. Vanaf dat jaar zijn er stukken beschikbaar die een beeld geven van wat er op het terrein van de ongevallenregistratie gebeurd is. Aandacht voor deze geschiedenis is van belang, omdat veel van de problemen van toen te vergelijken zijn met die van nu. In ieder geval zijn de huidige situatie en de actuele problemen rondom de ongevallenregistratie beter te begrijpen tegen de achtergrond van wat er in de periode van ongeveer dertig jaar aan vooraf is gegaan.

Rond 1965 ontstond er belangstelling voor de registratie van verkeersongevallen. Dat was het gevolg van een toenemende bemoeienis van de overheid met verkeersveiligheid en de behoefte aan wetenschappelijke ondersteuning daarbij. Voor deze wetenschappelijke ondersteuning waren meer en betere gegevens nodig over ongevallen. Er werd in die tijd, naast de landelijke registratie door het CBS, gewerkt met allerlei regionale en lokale registraties door politie of wegbeheerders, voor eigen gebruik. Deze registraties sloten niet op elkaar aan.

Een belangrijke gebeurtenis was de invoering van de zogenaamde blik-schaderegeling in 1967. Hierin is vastgelegd welke ongevallen de politie moet registreren. De regeling komt er op neer dat ongevallen met alleen lichte schade (op een aantal uitzonderingen na) niet meer hoeven te worden geregistreerd. Het gevolg van deze regeling bleek te zijn dat er aanzienlijk minder verkeersongevallen geregistreerd werden. Het totale aantal geregistreerde ongevallen liep met ruim 30% terug, en zelfs de registratie van ongevallen met slachtoffers ging met meer dan 10% omlaag [6]. Dit gegeven versterkte het besef dat kennis over verkeersveiligheid sterk afhangt van de wijze van registreren van ongevallen.

2.1. INVORS

Op verzoek van de minister van V&W heeft de SWOV omstreeks 1970 onderzocht welke instanties aan welk soort ongevalgegevens behoefte hadden, en op welke wijze daarin voorzien zou kunnen worden: het onderzoek integrale ongevallenregistratie [7].

Dit onderzoek resulteerde in een lijst met gebruikers en een lijst met gewenste gegevens voor algemeen gebruik (zie *Bijlage 1*). Duidelijk werd dat toegewerkt zou moeten worden naar een centrale ongevallenregistratie voor alle instanties die gebruik maken van bestaande registraties. Zo'n centrale registratie zou aangepast en gewijzigd moeten kunnen worden en er zouden door iedere gebruiker gewenste gegevens toegevoegd moeten kunnen worden.

Vervolgens zijn de eisen waaraan zo'n registratie zou moeten voldoen nader uitgewerkt, met het volgende resultaat:

- Van zoveel mogelijk ongevallen is een beperkt aantal gegevens nodig.
- Alle gegevens worden betrouwbaar en uniform geregistreerd.
- Voor de centrale basisregistratie worden gegevens van politie en verzekeringsmaatschappijen gebruikt.

- De benodigde gegevens worden onderscheiden in identificatie-gegevens, referentie-gegevens en informatieve gegevens. Tevens zijn er sub-systemen waarvan de gegevens (met gebruik van de referentie-gegevens) gekoppeld kunnen worden aan de basisregistratie.
- De informatieve gegevens kunnen alleen op de plaats zelf en korte tijd na het ongeval worden vastgelegd. Voorlopig worden zes soorten informatieve gegevens genoemd (toedracht/manoeuvre, afloop, licht- en weersgesteldheid, overtredingen, persoonsgegevens en gebruik van helm/gordel).

Dit integraal verkeersongevallen-registratiesysteem (INVORS) is in schema weergegeven (zie *Bijlage 2*).

2.2. VOR

Om uitwerking te geven aan de hierboven beschreven plannen heeft de SWOV in 1972 (op verzoek van de minister van V&W) aan bureau Volder & Co. opdracht gegeven een verkeersongevallenregistratie (VOR) voor te bereiden [8]. De term 'VOR' wordt hier gebruikt voor de aard van de registratie en de daarbij behorende organisatie. De uitvoerende instantie wordt in dit rapport aangeduid met 'dienst VOR' (sinds kort een onderdeel van AVV-BG).

Ook bij de opzet van deze VOR is een inventarisatie gemaakt van behoeften bij gebruikers. Als gebruikers zijn onderscheiden het CBS, het ministerie van V&W, het ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (V&M), de SWOV, politie en wegbeheerders. Van deze gebruikers is in het kort de eigen doelstelling weergegeven in verband met de daarbij benodigde gegevens (zie *Bijlage 3*). Van de gewenste gegevens is een lijst opgesteld (zie *Bijlage 4*). Deze uitgebreide lijst bevat zowel algemene als nauwkeurige omschrijvingen van gegevens.

Bij de verdere uitwerking is ervan uitgegaan dat de VOR gebruik zou maken van het statistiekformulier van de politie en van de schadeaanmeldingen van verzekeringsmaatschappijen. Voor het gebruik van de schadeaanmeldingen waren evenwel eerst proeven nodig.

De VOR zou alle beschikbare gegevens moeten vastleggen van alle ongevallen met dodelijke afloop, van alle ongevallen met letsel en van één op de tien overige aangemelde ongevallen. Bijzondere aandacht is onder meer besteed aan de codering van de locatie en van de manoeuvre.

De werkgroep die zich bezighield met de manoeuvre-codering wilde een codering van het hele ongevalsgebeuren, zowel ten behoeve van preventie van ongevallen als ten behoeve van vermindering van de ernst van ongevallen en verbetering van de benodigde medische hulpverlening. Gekozen werd voor het afzonderlijk coderen van aspecten van het ongevalsgebeuren. Rekening houdend met de benodigde tijd en deskundigheid werd het aantal aspecten beperkt.

De dienst VOR is feitelijk vanaf januari 1975 begonnen met registreren, met 1975 als proefjaar. De registratie maakte alleen gebruik van het statistiekformulier van de politie en registreerde alle aanmeldingen. Het politieformulier bevatte een gedeelte van de gewenste gegevens (zie verder paragraaf 2.3.) Wat de manoeuvre betreft is de dienst VOR uiteindelijk de volgende aspecten gaan coderen: object, uitgangspunt, voorgenomen beweging, aangrijppunt, beïnvloede beweging en toedracht. Voor een deel moesten deze codes worden afgeleid uit de korte beschrijving en

de schets van het ongeval, voorzover deze op het formulier te vinden waren. Daarnaast werd een indeling in afbeeldingen van manoeuvres gecodeerd, op dezelfde wijze als al door het CBS werd gedaan. Enkele jaren eerder had de SWOV een codering voor de manoeuvre ontwikkeld waarmee het verloop van een ongeval nauwkeuriger wordt vastgelegd [9]. Deze codering was arbeidsintensief, maar werd wel toegepast bij ongevallen met dodelijke afloop, omdat zowel de codering van de dienst VOR als die van het CBS te grof was voor sommige onderzoeken.

Het CBS, de politie en de wegbeheerders kregen van de dienst VOR een aantal standaardtabellen. De SWOV kreeg de beschikking over geautomatiseerde bestanden met alle gegevens per ongeval.

Het tegenwoordige gebruik van de registratie wordt in hoofdstuk 3 van dit rapport behandeld.

2.3. Formulieren

Bij de plannen voor INVORS en VOR werden schademeldingen aan verzekeraars als een belangrijke bron van gegevens gezien, naast de statistiekformulieren van de politie. Daarbij ging men af op de resultaten van een onderzoek van de SWOV naar de bruikbaarheid van zulke meldingen [6]. Hieruit kwam naar voren dat de gegevens in principe, na een aantal aanpassingen, gebruikt zouden kunnen worden. Een blijvend bezwaar was (en is), dat alleen aangifte gedaan wordt als er een partij bij een ongeval betrokken is die verzekerd is tegen schade.

Begin jaren zeventig hebben de verzekeraars een Europees schadeaangifteformulier ingevoerd, waarvan het ontwerp rekening houdt met de gewenste aanpassingen. In verband met de start van de dienst VOR is toen een onderzoek gehouden naar de mogelijkheden voor gebruik van dat formulier. Een duidelijke conclusie over het nut van het formulier voor de VOR kon echter niet worden getrokken [10].

Begin jaren tachtig is door het ministerie van V&W gewerkt aan een nationaal plan voor de verkeersveiligheid. In dat verband heeft de toenmalige Directie Verkeersveiligheid (DVV), op grond van een kort overzicht van de behoefte van gebruikers, voorgesteld opnieuw een onderzoek te doen naar de bruikbaarheid van het schadeformulier [11]. Zo'n onderzoek is niet meer gehouden. Duidelijk was wel dat naast de kwaliteit van de gegevens ook praktische zaken en kosten een rol speelden.

Het politieformulier (zie *Bijlage 5*) bevat een deel van de gegevens die in verband met VOR en INVORS genoemd zijn. Vooral de gegevens over de betrokken personen zijn beperkt in vergelijking met wat gewenst werd, maar ook over voertuigen en weg wordt minder vastgelegd dan gewenst. Wel is er ruimte voor een korte beschrijving en schets van het ongeval. Ook in verband met het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid is gezocht naar verbetering van het door de politie gebruikte formulier. De centrale politie-verkeerscommissie (CPVC) nam het standpunt in dat de registratie in de eerste plaats bedoeld is voor hulpverlening bij de civielrechtelijke afhandeling van ongevallen, in de tweede plaats voor de opsporing en vervolging van strafbare feiten en pas in de derde plaats voor de centrale registratie van verkeersongevallen [12].

Voor het eerste doel zouden, naar het voorbeeld van het Europese schadeformulier, minder gegevens per ongeval nodig zijn dan bij het statistiekformulier. Het maken van een korte beschrijving en schets zou moeten

vervallen. De CPVC stelde een nieuw, vereenvoudigd formulier voor. Per korps zou geregeld kunnen worden welke ongevallen voor dit primaire doel (hulp bij afhandeling) in aanmerking komen voor registratie. Voor het tweede doel (opsporing en vervolging) zouden ongevallen met dodelijke afloop of ernstig letsel geregistreerd moeten worden, en ook ongevallen waarbij sprake is van een ernstige overtreding, waarbij een bestuurder doorrijdt of waarbij een vreemde militair betrokken is. Ten aanzien van het derde doel (centrale registratie) vond de CPVC dat, overeenkomstig de blikshaderegeling, de registratie van verkeersongevallen met letsel voldoende volledig en representatief was. Voor verbetering van de registratie werd verwezen naar de mogelijkheid van toevoegen van gegevens en gevallen uit andere bronnen, in het bijzonder naar het gebruik van schadeformulieren van verzekeraars. In een reactie wees de DVV op de behoefte aan een meer volledige registratie van minder ernstige ongevallen door de politie, en op het wezenlijke belang van een schets van het ongeval [13]. Bij beide punten gaat het om het gebruik van de gegevens door of ten behoeve van wegbeheerders. Enkele jaren later heeft een werkgroep met vertegenwoordigers van wegbeheerders, de SWOV en de dienst VOR, zich op verzoek van de DVV met het formulier beziggehouden. De werkgroep begon met een onderzoek naar de behoefte aan gegevens (per geval) en kwam tot een lijst van gewenste gegevens [14]. De lijst is opgenomen als *Bijlage 6* en is uitgebreider dan de inhoud van het statistiekformulier, maar minder uitgebreid dan eerdere lijsten. Vervolgens werd met medewerking van de politie een praktijkproef gehouden met een nieuw, enigszins uitgebreid formulier (zie *Bijlage 7*). Dit formulier heeft in het algemeen meer voorgecodeerde keuzemogelijkheden en vraagt verder om meer nauwkeurige gegevens over plaatsbepaling, wegsituatie, manoeuvre en schade. Op grond van de resultaten gaf de werkgroep de voorkeur aan het nieuwe formulier (met enige aanpassingen) [15]. Uiteindelijk is er geen nieuw formulier gekomen.

2.4. Het vervolg van INVORS

Met de VOR is een deel van het INVORS verwezenlijkt, maar daarmee is het systeem nog lang niet volledig. Met tussenpozen is herinnerd aan de wenselijkheid van zo'n integrale registratie [16,17].

Onder de noemer 'basisgegevens' doet de SWOV al vele jaren onderzoek dat gericht is op verdere invulling [18]. De nadruk ligt daarbij op het verkennen van andere gegevensbronnen en registraties, op het onderzoeken van de kwaliteit daarvan en de mogelijkheden tot koppelen. Het gaat om een aanvulling op de VOR zowel met betrekking tot het aantal geregistreerde ongevallen als met betrekking tot de gegevens per geval. Deze onderzoeken geven tegelijk inzicht in de kwaliteit van de VOR-registratie (volledigheid, representativiteit van het geheel en juistheid van sommige gegevens per geval).

Bij dit programma van onderzoek is de behoefte aan gegevens voorlopig als voldoende bekend verondersteld. Aanvulling van de registratie met ongevallen waarbij gewonden betrokken zijn die niet in het ziekenhuis zijn opgenomen, wordt dringend nodig geacht. Datzelfde geldt voor het aanvullen van de registratie (per geval) met plaatsgebonden gegevens over de weg. Voorts is de SWOV van oordeel dat ook een verbetering van de manoeuvre codering noodzakelijk is.

2.5. BIS-V

Vanaf ongeveer 1990 is op het ministerie van V&W gewerkt aan de ontwikkeling van het beleidsinformatiesysteem verkeersveiligheid (BIS-V) [19]. Gebruikers van dit systeem zijn het ministerie van V&W en de regionale directies Rijkswaterstaat.

Ter voorbereiding van BIS-V zijn gegevensbronnen en registraties verkend en de behoeften van gebruikers bepaald. Gegevens over ongevallen vormen vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel van BIS-V. Wat dat betreft werden knelpunten gemeld ten aanzien van de tijdigheid, toegankelijkheid en onderlinge afstemming van registraties en ten aanzien van de kwaliteit van de gegevens (zowel voor het geheel van de registratie als per geval).

De inhoud van het systeem wordt ingedeeld naar de speerpunten van het landelijk beleid, aangevuld met het onderwerp ‘verkenning van de ontwikkelingen van de verkeersonveiligheid’ (monitoring). In de beschrijving van de vulling van de eerste versie van BIS-V is te vinden welke gegevens gebruikt zijn en aan welke verbetering of aanvulling van gegevens de meeste behoefte bestaat [20]. Hieronder volgt een opsomming:

- betrouwbare registratie van alcoholgebruik door betrokken bestuurders/voetgangers;
- volledige registratie van (letsel)ongevallen met fietsers;
- mogelijkheid tot samenvoegen van ongevallen naar gebied of route;
- rijsnelheid van voertuigen kort voor het ongeval;
- uitbreiding van wegkenmerken per ongeval (o.a. juiste registratie van geldende snelheidslimiet en indeling in wegsoorten);
- diverse gegevens over bij ongevallen betrokken zware voertuigen;
- dezelfde indeling van soorten voertuig bij verschillende bronnen;
- gebruik van beveiligingsmiddelen door inzittenden van voertuigen bij een ongeval, en de plaats van de inzittenden;
- soort, ernst en plaats van letsels;
- betere manoeuvre codering van ongevallen waarbij opeenvolgende botsingen zijn te onderscheiden of waarbij meer dan twee voertuigen/voetgangers betrokken zijn;
- blijvende lichamelijke of geestelijke gevolgen bij slachtoffers;
- volledige en juiste registratie van (de invloed van) weersomstandigheden.

In de vulling van BIS-V is ook een korte tekst opgenomen over de kwaliteit van de VOR, opgesteld door de SWOV [21]. Naast kwaliteit van de gegevens worden hier ook leveringstermijn en -voorwaarden genoemd als aspecten van kwaliteit.

3. Behoeftte aan gegevens

In het vorige hoofdstuk zijn verschillende gebruikers genoemd van gegevens over verkeersongevallen, ieder met eigen doelstellingen. Met de doelstelling kan ook de behoefte aan gegevens verschillen. Daarom wordt de behandeling van de behoefte aan gegevens in dit hoofdstuk ingedeeld naar gebruikersgroepen.

3.1. CBS

Het CBS ontvangt gegevens van de VOR en stelt de aantallen slachtoffers vast. Ook geeft het CBS een aantal standaardtabellen uit voor algemeen gebruik. Voorzover bekend heeft het CBS geen behoefte aan bijzondere gegevens, wel aan voldoende betrouwbaarheid van de gegevens.

3.2. Verzekeraars

Verzekeringsmaatschappijen hebben behoefte aan gegevens per geval, in verband met de afhandeling van schade. Daartoe gebruiken zij de gegevens van een formulier dat voor dat doel is ontworpen, en dat ingevuld wordt door de bestuurders/voetgangers die bij het ongeval betrokken zijn. Daarnaast ontvangen verzekeraars een afschrift van het formulier van de politie. In gevallen waarin alleen sprake is van schade, wordt veelal wel een schadeformulier ingevuld, maar geen politieformulier. Als er wel een politieformulier is ingevuld, is er meestal ook een schadeformulier. In het verleden is er daarom over gedacht om bij de VOR ook met schadeformulieren te werken. Later is gebleken dat dit teveel problemen zou geven.

Vermoedelijk hebben verzekeringsmaatschappijen ook behoefte aan het bijhouden van ontwikkelingen. Maar dat betreft dan ontwikkelingen van de schadegevallen waar zij mee te maken hebben.

3.3. Politie en justitie

Politie en justitie hebben behoefte aan gegevens die strekken tot de opsporing en vervolging van strafbare feiten. In veel gevallen kan daarbij volstaan worden met gegevens op het statistiekformulier. In ernstige gevallen worden meer gegevens verzameld en geregistreerd als procesverbaal (met getuigenverklaringen e.d.).

Daarnaast kunnen politie en justitie gebruik maken van gegevens over ongevallen bij het organiseren van de handhaving van verkeersregels. Het openbaar ministerie heeft voor deze handhaving een leidraad opgesteld [22]. De handhaving zou gedeeltelijk gericht moeten zijn op de landelijke speerpunten van het beleid voor de verkeersveiligheid, gedeeltelijk op de uitkomsten van een regionale of plaatselijke analyse van ongevallengegevens. Voorgesteld wordt een aantal gevaarlijke routes of plaatsen te kiezen en te onderzoeken welke rol bijzondere omstandigheden of gedrag van weggebruikers daarbij spelen. Welke gegevens voor een dergelijk onderzoek nodig zijn wordt niet volledig of nauwkeurig beschreven. Wel wordt verwezen naar de VOR als belangrijkste bron. Omdat het gaat om regionale of plaatselijke analyses, leverde de politie deze gegevens eerst zelf aan. Overigens maken regionale of plaatselijke

beleidsorganen en wegbeheerders gebruik van dezelfde of soortgelijke analyses.

3.4. Beleidsorganen

Beleid kan gezien worden als een opeenvolging van een aantal stappen:

- verkenning van ontwikkelingen;
- keuze van problemen;
- onderzoek naar verklaringen en maatregelen;
- keuze en uitvoering van maatregelen;
- toetsing van de resultaten.

De behoefte aan gegevens bij beleidsorganen hangt min of meer samen met deze stappen. Ook bij BIS-V is bijvoorbeeld uitgegaan van deze volgorde.

Bij de eerste twee stappen wordt gebruik gemaakt van gegevens die een volledig dan wel een representatief beeld geven van alle ongevallen waar het beleid belangstelling voor heeft. Bij de gegevens die per geval nodig zijn horen in ieder geval de aanduiding van het soort voertuig (c.q. de aanduiding 'voetganger') en de leeftijd van de bestuurder(s)/voetganger(s) of van de slachtoffer(s). Tegenwoordig bestaat er ook behoefte aan een indeling naar wegsoort en verkeerssituatie. Welke gegevens verder gewenst zijn hangt af van de maatregelen die korter of langer geleden zijn genomen.

Ten behoeve van het regionaal of gemeentelijk beleid moet vanzelfsprekend ook de plaats van het ongeval bekend zijn. In een klein gebied gebeuren minder ongevallen, waardoor uitspraken over het ongevallenbeeld minder betrouwbaar worden. Voor regionaal of gemeentelijk beleid is het dus van belang dat ook minder ernstige ongevallen geregistreerd worden.

Bij deze eerste verkenning wordt soms een indeling in soorten ongeval wenselijk geacht. Het is niet duidelijk welke indeling daarvoor geschikt is en welke gegevens daarvoor nodig zijn.

Bij de volgende beleidsstappen (onderzoek naar verklaringen en maatregelen en verder) zijn meer gegevens per geval nodig. Welke dat zijn, hangt samen met de achtergrond van het beleid, maar ook met gangbare opvattingen over het ontstaan van ongevallen en over in aanmerking komende maatregelen.

De ministeries van V&W, VWS (voorheen: WVC) en Justitie zijn het meest betrokken bij het landelijk beleid voor verkeersveiligheid.

De behoefte van justitie is in de voorafgaande paragraaf behandeld. In het verleden is rekening gehouden met de behoefte aan gegevens uit oogpunt van volksgezondheid. De laatste jaren is dit in verband met de registratie van verkeersongevallen niet meer aan de orde geweest. Recentelijk is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van registratie bij eerste-hulpafdelingen van ziekenhuizen van slachtoffers van ongevallen [23]. Daarbij is ook een inventarisatie gemaakt van gewenste gegevens, zowel ten behoeve van de behandeling (en de daarvoor noodzakelijke bedrijfsvoering) als van de bestrijding van de ongevallen. Het onderzoek betreft alle ongevallen, dus ook verkeersongevallen. Als resultaat wordt een lijst met 25 gegevens per geval voorgesteld (zie *Bijlage 8*). Deze lijst is wat letsels en de behandeling ervan betreft, uitgebreider dan de VOR.

Bij de ontwikkeling van BIS-V is uitgegaan van de behoeften van V&W. De on vervulde wensen zijn opgesomd in het vorige hoofdstuk. Die wensen betreffen zowel de omvang van de registratie, als gegevens per geval (meer, nauwkeuriger respectievelijk betrouwbaarder). Hierbij zijn enkele opmerkingen op hun plaats.

Het beleid voor de verkeersveiligheid wordt tegenwoordig voor een groot deel regionaal bepaald. Ook de behoefte aan gegevens is dus gedeeltelijk verschoven naar regionale beleidsorganen. BIS-V heeft ook de regionale directies Rijkswaterstaat als gebruikers. Het is dus waarschijnlijk dat de wensenlijst van BIS-V de behoefte van landelijke en regionale beleidsorganen grotendeels dekt. Naast beleidsorganen zijn er onafhankelijke en belangenorganisaties die zich bezighouden met verkeersveiligheid.

Vermoed kan worden dat ook hun behoeften aan gegevens voor een belangrijk deel gedekt worden door BIS-V, dan wel door de bedoelde wensenlijst. Zo hecht de Raad voor de Verkeersveiligheid vooral aan een meer volledig en representatief beeld. De bezwaren van de nationale ombudsman betreffen de registratie door de politie ten behoeve van de civiel-rechtelijke behandeling per geval en dus niet de VOR.

Uit de wensenlijst van BIS-V valt verder op te maken dat de gebruikers ook al rekening hebben gehouden met de behoefte aan gegevens voor (eenvoudig) onderzoek.

Enkele jaren geleden heeft een werkgroep, ingesteld door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW), een studie gedaan naar de wensen en mogelijkheden voor verwerkingsprogramma's van VOR-gegevens voor regionaal gebruik [24]. Bij gebruikers werd gedacht aan organen voor beleid en beheer. De nadruk lag meer op de verwerking dan op de behoefte aan gegevens. Wel bleek dat er aanvullende gegevens nodig zijn, met name over de plaats en omgeving van het ongeval en zo mogelijk ook over de geldende maatregelen.

3.5. Wegbeheerders

In de loop der tijd is bij het beleid voor de verkeersveiligheid meer nadruk komen te liggen op de vormgeving van het wegennet. Daarmee is ook de behoefte aan gegevens over plaatselijke kenmerken van weg en verkeer sterker geworden. Ook is de aandacht langzaam verschoven van de aanpak van afzonderlijke, plaatselijke problemen naar een aanpak van een route of gebied. Het CROW heeft een handleiding uitgegeven voor de aanpak van gevaarlijke situaties [25]. De term 'situaties' moet in dit verband zo ruim worden opgevat dat daarmee zowel plaatsen als gebieden en zelfs bijzondere groepen ongevallen in een gebied worden bedoeld. De handleiding gaat uit van de VOR als belangrijkste bron van gegevens en besteedt weinig aandacht aan ontbrekende gegevens. Bij enkele geregistreerde kenmerken moet volgens de handleiding worden getwijfeld aan de juistheid (het betreft alcohol, snelheidslimiet, wegbeheerder en toedracht).

Voor wegkenmerken wordt verwezen naar de eigen registratie door wegbeheerders. Bij de aanpak van gevaarlijke plaatsen en van gebieden is een nauwkeurige plaatsbepaling noodzakelijk en wordt zo mogelijk gewerkt met plattegronden. Opmerkelijk is dat bij beide aanpakken 'soorten ongevallen' moeten worden opgespoord en onderzocht, zonder dat nauwkeurig is beschreven wat dat zijn, welke gegevens er bij nodig zijn en hoe dat

moet. Bij de aanpak van gevaarlijke plaatsen zijn in ieder geval manoeuvreplaatjes (met plaats, richting, voertuig/voetganger op plattegrond) nodig. De aanpak van bijzondere groepen ongevallen vraagt om gegevens over verkeerssituaties en gedrag van verkeersdeelnemers. De beschrijving van deze gegevens, de verzameling en verwerking ervan is nogal vaag.

In opdracht van de dienst VOR is enkele jaren geleden een workshop gehouden over de wensen en mogelijkheden van manoeuvreplaatjes [26]. Hoewel de gedachten in de eerste plaats uitgingen naar een schematisch plaatje, was daarvoor aanvulling op de gegevens van de VOR nodig met plaatselijke kennis. Met de beschikbare gegevens is het maken van zo'n plaatje ingewikkeld en niet altijd mogelijk.

3.6. Onderzoekers

Het onderzoek naar verkeersveiligheid is bedoeld om het beleid bij alle stappen te steunen en te sturen. De onderzoeksresultaten van de SWOV hadden in het verleden vooral een sturende functie. Vanuit het onderzoek werd aangegeven welke ontwikkelingen van belang leken, welke problemen gekozen zouden kunnen worden en welk onderzoek naar verklaringen en maatregelen nuttig leek. Vooral voor dit laatste type onderzoek is een groot aantal gegevens nodig. De behoefte aan gegevens werd dus ook grotendeels bepaald door onderzoekers.

Tegenwoordig wordt er vanuit het beleid aangegeven welke behoefte er is aan ondersteuning met onderzoek. Veel onderzoek is daarom gericht op de praktijk, zonder het doel van vermeerdering van algemeen geldende kennis. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een groot aantal al dan niet wetenschappelijke instituten. Er blijft een beperkte ruimte vrij voor wetenschappelijk onderzoek dat tot doel heeft nieuwe kennis te vergaren.

Van een basis-registratie kan niet worden verwacht dat deze alle gegevens bevat die nu en in de toekomst nodig zijn voor onderzoek. Met sub-registraties kunnen meer gegevens per geval beschikbaar komen. Maar het is te verwachten dat er altijd onderzoek zal zijn waarvoor aanvullende gegevens nodig zijn. De gegevensbehoefte van onderzoekers komt wat de standaard-registratie betreft dus neer op zoveel mogelijk gegevens, voorzover die voldoende betrouwbaar zijn en voorzover de benodigde middelen om de gegevens te verkrijgen, redelijk zijn.

Recentelijk heeft de SWOV een overzicht gemaakt van dringende problemen en wensen bij de registratie van verkeersongevallen [27].

De belangrijkste wensen ten aanzien van VOR zijn:

- beheersing van de onvolledigheid respectievelijk betere mogelijkheden tot vergelijken met andere registraties van slachtoffers;
- meer gegevens over wegsoort, resp. de mogelijkheid tot koppelen aan een sub-registratie met gegevens over weg en verkeer;
- een beter indeling in soorten ongeval.

Bij wijze van voorbeeld worden genoemd als minder dringend, maar wel gewenst: het gebruik van gordel/helm en het voeren van verlichting.

In verband met de (on)volledigheid wordt opgemerkt dat ervoor gekozen zou kunnen worden om het gebruik van gegevens te beperken tot de ernstige ongevallen. Voor kleine gebieden biedt dat geen oplossing,

vanwege het kleine aantal ongevallen dat dan overblijft. Een beperkte registratie brengt bovendien het probleem met zich mee van een nauwkeurige afbakening van wat nog wel en wat niet meer als een verkeersongeval wordt meegerekend. Overigens is er ook bij ernstige ongevallen nog een aantal twijfelgevallen.

Verder worden in het SWOV-overzicht mogelijkheden besproken om aan de gewenste gegevens te komen, anders dan met de permanente basisregistratie. De eerste mogelijkheid is het aanvullen van de basisgegevens met gegevens uit herhaalde steekproeven. In feite is het plan voor registratie van één op de tien ongevallen zonder letsel hiervan een voorbeeld (zie het vorige hoofdstuk, § 2.2.). Ook herhaalde, steekproefsgewijze aanvulling van gegevens per geval komt in aanmerking.

De volgende mogelijkheid is het koppelen van sub-registraties aan de basisregistratie. Bij koppelen kan gedacht worden aan koppeling per geval, dan wel koppeling per groep (samengesteld naar bijvoorbeeld periode, gebied of persoonskenmerken). Verder kan een koppeling permanent worden uitgevoerd, met tussenpozen herhaald of per voorkomende gelegenheid. Tenslotte is er de mogelijkheid om de basisregistratie eenmalig uit te breiden met aanvullende gegevens per geval. De inzet van middelen die nodig is om te voorzien in de behoefte aan een bepaald gegeven wisselt sterk met bovengenoemde mogelijkheden. Overigens moet opgemerkt worden dat de mogelijkheden tot koppelen van sub-registraties op dit moment beperkt zijn.

In het SWOV-overzicht wordt in het kort beschreven hoe een indeling in soorten ongeval zou kunnen worden gemaakt: door het samenvoegen van manoeuvre, wegsoort, situatie, betrokken voertuigen/voetgangers en opeenvolging van gebeurtenissen. In ieder geval moet gebruik worden gemaakt van de schets en tekening op het politieformulier; de geregistreerde toedracht is niet geschikt.

Ook kort geleden zijn enkele onderzoeken gehouden waarin gezocht is naar de gebruiksmogelijkheden van de oorspronkelijke politieformulieren (met tekst en schets) [28]. Dat heeft twee resultaten geleverd: (1) de opzet van een methode om ongevallen in te delen in soorten, en (2) de opzet van een proef met de registratie van aanvullende gegevens per geval door politie en wegbeheerder.

De gedachte achter de indeling van soorten ongeval is dat het gedrag van weggebruikers verband houdt met het soort manoeuvre, dat op zijn beurt verband houdt met het soort situatie. De eerste stap is dus altijd een indeling naar wegsoort en situatie (wegvak, kruispunt en dergelijke), vervolgens naar combinatie van voertuig/voetganger en manoeuvre. Voor een verdere onderverdeling kunnen daaraan gegevens worden toegevoegd over gedrag en omstandigheden. De benodigde gegevens worden niet volledig door de VOR geregistreerd. Veel van de oorspronkelijke formulieren bevatten meer gegevens over gedrag en omstandigheden. Voor de proef met aanvullende registratie zijn drie formulieren ontworpen waarop de gegevens moeten worden ingevuld. De nadruk ligt op een registratie van gedrag, manoeuvre, wegsoort en situatie die uitgebreider is dan bij politie/VOR en dan bij eerdere wensenlijsten. Samengevat is de inhoud van de formulieren als volgt:

- begintype ongeval
- positie en bewegingsrichting weggebruikers tegenover elkaar en tegenover de wegsituatie
- voorgenomen manoeuvre

- verwachting/voorbereiding van weggebruiker
- kijkgedrag
- herkennen/beoordelen van situatie
- aandacht/lichamelijke en geestelijke toestand
- zicht/verlichting
- geschatte snelheid
- verloop van gebeurtenissen
- reismotief
- soort weg en situatie
- wegelementen
- verkeersintensiteit
- verkeerstekens

In *Bijlage 9* zijn de volledige formulieren opgenomen.

De bedoeling van de proef is om uiteindelijk een keuze te maken van aanvullende gegevens die makkelijk en goed geregistreerd blijken te kunnen worden.

Een andere mogelijkheid om ongevallen in te delen in soorten is met behulp van multi-variate analysetechnieken. Dat is geprobeerd met de gegevens van ongevallen met letsel uit 1990 [29]. Vooraf zijn de ongevallen ingedeeld naar betrokken voertuigen/voetgangers. Bij iedere groep werden vervolgens enkele soorten ongeval gevonden die voldoende vaak voorkwamen en gekenmerkt werden door een combinatie van diverse gegevens. Gewerkt is met de gegevens uit de VOR-registratie. Er blijkt dus uit welke indeling met welke beschikbare gegevens mogelijk en nuttig zou zijn.

Desgewenst is een onderverdeling van gegevens aan te brengen in gegevens over de psychologische processen bij het ontstaan en het verloop van een ongeval, over de mechanische processen bij het verloop en het ontstaan van schade en letsel en over de verkeerskundige omstandigheden van het ongeval.

De verkeerskundige omstandigheden zijn al aan de orde geweest in § 3.5. Voorzover het daar al ging om onderzoek was dat praktijkgericht. Maar de behoefte aan gegevens voor onderzoek ter vermeerdering van algemene kennis lijkt dat eveneens te zijn.

De mechanische processen zijn van belang voor onderzoek naar mogelijkheden om de omvang en ernst van schade en letsel te verminderen. In het verleden was er veel belangstelling voor zulk onderzoek in Nederland, de laatste jaren minder.

De psychologische processen zijn van belang om te verklaren waardoor ongevallen ontstaan en om te voorzien hoe weggebruikers zullen reageren op maatregelen. Er zijn enkele onderzoeken gedaan waarin geprobeerd is de gegevens over deze processen nauwkeurig te beschrijven en te registreren. In de praktijk blijkt dat met grote inspanning maar gedeeltelijk te lukken [30,31].

4. Overzicht van behoeften aan gegevens per ongeval

In de tabel van *Bijlage 10* wordt een overzicht gegeven van de behoeften aan gegevens per ongeval. Daarvoor is eerst een lijst gemaakt van in aanmerking komende gegevens. De hoofdingeling van deze lijst bestaat uit algemene gegevens en gegevens over het ontstaan, het verloop en de afloop van ongevallen. Per deel is (voor zover van toepassing) een onderverdeling aangehouden in algemeen, verkeersdeelnemer (resp. bestuurder/voetganger en passagier), voertuig, object/dier, wegomgeving en overige omstandigheden.

In het overzicht worden zes verschillende inventarisaties vergeleken met de basisregistratie van politie/VOR. Vooraf moeten enkele opmerkingen gemaakt worden.

Per vakje is aangekruist dat het gegeven opgenomen is; de vorm waarin kan nog sterk verschillen. Dat is bijvoorbeeld bij politie/VOR van belang omdat sommige gegevens door de dienst VOR afgeleid worden uit de schets en de korte tekst op het politieformulier. De aanwezigheid en duidelijkheid van deze gegevens wisselt per formulier.

De inventarisaties zijn niet allemaal uitputtend. Dat geldt voor INVORS, waarvoor een globale lijst gegevens is opgesteld en nog sterker voor BIS-V en de SWOV-proef, die alleen gegevens bevatten als aanvulling op de politie/VOR registratie. Bovendien is in alle gevallen enige beperking opgelegd vanwege te verwachten problemen in de praktijk bij het verzamelen van de gegevens. Ook is er soms uitgegaan van de mogelijkheid om gegevens achteraf toe te voegen door koppeling met andere registraties dan de VOR. Bij de inventarisaties van VOR en DVV zijn wel gegevens opgenomen die nodig zijn om te kunnen koppelen, maar niet alle gegevens die de koppeling zou moeten opleveren.

Tenslotte zijn bij deze inventarisaties niet alle gebruikers vertegenwoordigd. De Stichting Consument en Veiligheid is in het overzicht opgenomen als vertegenwoordiger van volksgezondheid, maar is daarvoor niet nadrukkelijk bedoeld geweest. De SWOV-proef is vooral gericht geweest op gegevens over het ontstaan en verloop van ongevallen en niet of minder over de afloop. Verzekeraars zijn in het geheel niet vertegenwoordigd.

De INVORS-lijst bevat in grote lijnen dezelfde gegevens als de latere inventarisaties. Al vanaf het begin was dus duidelijk welke gegevens gewenst zijn bij een basisregistratie. Opmerkelijk is wel dat zowel bij INVORS als bij VOR sprake is van verkeersdeelnemers als slachtoffer. Bij latere inventarisaties (met uitzondering van SCV) gaat het om verkeersdeelnemers die betrokken waren bij een ongeval (en wel of niet gewond kunnen zijn geraakt). De politie/VOR registratie bevat veel minder gegevens dan gewenst. Dat komt omdat de praktijk beperkingen oplegt wat betreft de tijd en moeite die aan het verzamelen van de gegevens besteed kunnen worden en aan de betrouwbaarheid van de geregistreerde gegevens. Wel toont de politie/VOR voor alle onderdelen van de lijst enige gegevens.

Bij het beleid wordt al rekening gehouden met ondersteunend onderzoek. De wensen van het beleid (DVV en BIS-V) en onderzoek (SWOV-proef) wijken daardoor niet sterk van elkaar af. Bij INVORS en VOR is zelfs

geen onderscheid gemaakt in gebruik van gegevens voor beleid of onderzoek.

Voor onderzoek worden toch meer gegevens gewenst of gegevens met meer nauwkeurigheid dan voor beleid. Bij de SWOV-proef is op de aanvullende formulieren te zien (*Bijlage 9*) dat tegenwoordig veel nauwkeuriger gegevens gewenst zijn over het gedrag van verkeersdeelnemers en over de wegomgeving. Voor een deel zijn deze gegevens bedoeld om een betere indeling mogelijk te maken in manoeuvres, of liever in soorten ongeval.

Het overzicht wekt de indruk dat er weinig behoefte is aan gegevens over de afloop van ongevallen. Die behoefte is er echter vrijwel zeker wel, zowel voor gebruik door beleid als door onderzoek.

Literatuur

- 1 Brief met notitie van de minister van V&W. Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 21 003, nr 1.
- 2 Raad voor de verkeersveiligheid. (1992). *De cijfers vertellen. Advies inzake de registratie van verkeersongevallen*. RVV, Den Haag.
- 3 Brief d.d. 5-6-1992 van de minister van V&W aan de Raad voor de verkeersveiligheid.
- 4 De nationale ombudsman. *Jaarverslag 1992; Jaarverslag 1993*. Tweede Kamer, vergaderjaar 1992-1993, 23 050, nrs. 1-2; vergaderjaar 1993-1994, 23 655, nrs 1-2.
- 5 Derriks, H & Driessen, L. (1994). *Huidige verkeersongevallengegevens. Het topje van de ijsberg?* Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- 6 Schade-aangifteformulieren en ongevallenregistratie. (1972). SWOV, Voorburg.
- 7 *Een integraal verkeersongevallenregistratiesysteem voor verkeersveiligheidsonderzoek*. (1972). SWOV, Voorburg.
- 8 Volder & Co. (1973). *Rapport inzake verkeersongevallenregistratie*. Rijswijk.
- 9 Lindeyer, J.E. (1983). *Kwantitatief inzicht in de toedracht van verkeersongevallen*. R-83-20, SWOV, Leidschendam.
- 10 *Evaluatieonderzoek met betrekking tot de verkeersongevallenregistratie (VOR)*. (1976). SWOV, Voorburg.
- 11 Flipse, J. & Kessels, A. (1984). *Waarom moeten de NVVA-gegevens aan het VOR-ongevallenbestand worden toegevoegd?* Directie Verkeersveiligheid, Den Haag.
- 12 *Het registreren van verkeersongevallen door de politie*. (1983). Centrale politie verkeerscommissie, Den Haag.
- 13 Brief met notitie d.d. 11-1-1984 van de directeur voor de verkeersveiligheid aan de CPVC.
- 14 *Registratie van verkeersongevallen in het belang van de verkeersonveiligheidsbestrijding*. (1984). Directie Verkeersveiligheid, Den Haag.

- 15 *Eindrapportage vooroverleg registratieset verkeersongevallen.* (1986). Directie Verkeersveiligheid, Den Haag.
- 16 Blokpoel, A. (1978). *Een integraal verkeerselementen registratiesysteem.* R-78-8, SWOV, Voorburg.
- 17 Blokpoel, A. (1991). *Het tovervisje.* Interne notitie SWOV, Leidschendam.
- 18 *SWOV meerjarenonderzoekplan verkeersveiligheid 1989-1992.* (1989). A-89-20, SWOV Leidschendam.
- 19 *Eindrapport definitiestudie t.b.v. het beleidsinformatiesysteem verkeersveiligheid (BIS).* (1990). Interprogram B.V., Diemen.
- 20 *Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid.* (1991). Vulling BIS-V versie 1. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- 21 Noordzij, P.C. (Ed.). (1994). *Verkeersonveiligheid in Nederland 1980 t/m 1993.* R-94-30, SWOV, Leidschendam.
- 22 *Strafrecht met beleid. Beleidsplan openbaar ministerie. Leidraad voor de verkeershandhaving.* (1993). Openbaar ministerie, Den Haag.
- 23 Hoyinck, S.G., Mannaerts, G.H.H. en Mulder, S. *Naar een uniforme registratie van ongevallen.* (1994). Stichting Consument en Veiligheid, Amsterdam.
- 24 *Tweede generatie verkeersongevallen analyse-programmatuur.* (1993). Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek, Ede.
- 25 *Handleiding aanpak gevaarlijke situaties.* (1992). Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek, Ede.
- 26 *Verslag werkconferentie manoeuvre-diagrammen.* (1992). Grontmij, De Bilt.
- 27 Noordzij, P.C. *Registratie van de verkeersveiligheid in Nederland.* (1993). R-93-13, SWOV, Leidschendam.
- 28 Noordzij, P.C., Hagenzieker, M.P. en Goldenbeld, Ch. *Analyse van verkeersongevallen met behulp van originele politierapporten.* In druk. SWOV, Leidschendam.

- 29 Gundy, C. (1990). *Accident typology*. R-90-48, SWOV, Leidschendam.
- 30 Lange, L. de (1993). *De Tripod-methode toegepast op verkeersongevallen: bruikbaarheid en beperkingen*. R-93-50, SWOV, Leidschendam.
- 31 Oude Egberink, H.J.H. & van der Linden, L.H.K. (1990). *Menselijke factoren bij ongevallen op de A-28*. VK-90-01, Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Bijlagen

1. *Globaal overzicht van ongevallengegevens die voor algemeen gebruik nodig zijn.* Bron: [7].
2. *Organisatie-schema van een 'integraal verkeersongevallen-registratiesysteem' (INVORS).* Bron: [7].
3. *De doelstellingen van de verkeersongevallenregistratie.* Bron: [8].
4. *De door gebruikers gewenste ongevallengegevens.* Bron: [8].
5. *Politieformulier verkeersongevallenregistratie.* Bron: Dienst VOR, Heerlen.
6. *Globaal overzicht van gewenste aspecten op het registratie-formulier verkeersongevallen.* Bron: [14].
7. *Uitgebreid politieformulier verkeersongevallenregistratie.* Bron: [15].
8. *Lijst met gewenste gegevens ten behoeve van de registratie van slachtoffers van ongevallen bij eerste-hulp-afdelingen van ziekenhuizen.* Bron: [23].
9. *Drie ongevallenregistratieformulieren, ontworpen voor SWOV-proef met aanvullende registratie.* Bron: [28].
10. *Overzicht van de behoefte aan gegevens per ongeval.*

Bijlage 1

Globaal overzicht van ongevalgegevens die voor een zo algemeen mogelijk gebruik nodig zijn

1. Kenmerken van het ongeval

- 1.1. definitie in tijd en ruimte: tijdstip en plaats van het ongeval
- 1.2. toedracht: manoeuvres van de betrokken voertuigen; aard van de overtreding; e.d.
- 1.3. afloop: omvang van de schade; aantal slachtoffers; ernst van het letsel; e.d.
- 1.4. type: éénzijdig; frontaal; e.d. (is meestal uit de toedracht af te leiden)

2. Kenmerken van de betrokken personen (slachtoffers)

- 2.1. persoonsgegevens: geslacht; leeftijd; nationaliteit; rij-ervaring; e.d.
- 2.2. fysieke en psychologische toestand: alcoholgebruik; vermoeidheid; ziekte/toestand; e.d.
- 2.3. reismotief: herkomst; bestemming; doel van de verplaatsing; e.d.
- 2.4. plaats in of t.o.v. voertuig: voorin/achterin; gordelgebruik; e.d.
- 2.5. aard van de verwonding, resp. doodsoorzaak

3. Kenmerken van de betrokken voertuigen

- 3.1. type: auto; bromfiets; fiets; e.d.
- 3.2. kenmerken: kenteknummer; merk; type; bouwjaar; aanwezige veiligheidsvoorzieningen; e.d.
- 3.3. gebruikstoestand: profieldiepte banden; remcapaciteit; verlichting; belading; e.d.

4. Kenmerken van de weg

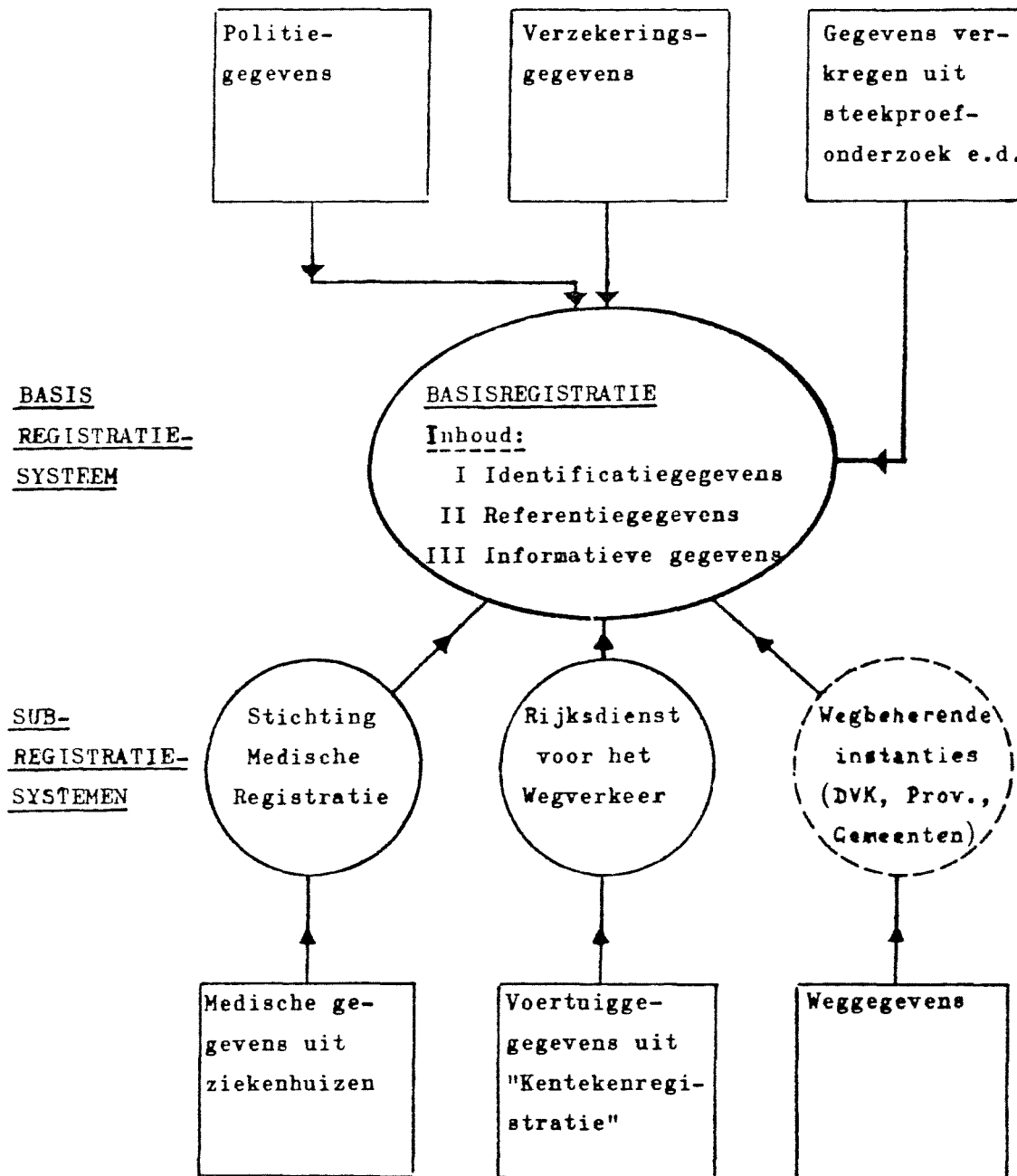
- 4.1. ligging en type: aard van bebouwing; aantal rijstroken; e.d.
- 4.2. situatie: kruispunt; bocht; overweg; brug; uitrit; al of geen verlichting; e.d.
- 4.3. toestand van het wegdek: soort wegdek; stroefheid; droog/nat; beijzeld; e.d.
- 4.4. verkeersmaatregelen: snelheidsbeperking; voorrangregeling; eenrichtingsverkeer; rijstrookindicatie; wegdekmarkering; e.d.
- 4.5. algemene verkeerssituatie: (momentane) verkeersintensiteit; verkeerssamenstelling; e.d.

5. Algemene omstandigheden

- 5.1. zichtbaarheid: nacht/schemer/dag; helder/nevelig/mist; e.d.
- 5.2. weersomstandigheden: regen/sneeuw/hagel; e.d.

Bijlage 2

Organisatie-schema van een "integraal verkeers-
ongevallenregistratiesysteem" (INVORS)



Bijlage 3

VOLDER & CO., ORGANISATIE-ADVISEURS

De doelstellingen van de verkeersongevallenregistratie

Algemeen

Het op efficiënte wijze toegankelijk maken van de beschikbare verkeersongevallengegevens, met uitzondering van de persoonlijke gegevens, ten behoeve van diverse instanties, organisaties, groeperingen en particulieren uit hoofde van hun functie betrokken bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Voor enkele instanties, vertegenwoordigd in de overheidswerkgroep, die het onderzoek naar de mogelijke opzet van een verkeersongevallenregistratie begeleiden, zijn hieronder de meer specifieke doelstellingen samengevat.

Voor het Centraal Bureau voor de Statistiek

Het verschaffen van objectieve gegevens van alle verkeersongevallen ten behoeve van de periodieke publicatie van een algemene verkeersongevallenstatistiek, die:

- a als graadmeter kan dienen voor de beoordeling van toe- of afname van de verkeersonveiligheid;
- b de basis vormt voor de vaststelling van algemene tendenzen in het verkeersongevallenverschijnsel.

Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het verschaffen van verkeersongevallengegevens teneinde de analyse van de verkeersonveiligheid naar aard, omvang, plaats en algemene wetmatigheid mogelijk te maken om, gebaseerd op kost-baat analyses, effectieve wettelijke- of bestuurlijke maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid en voor de preventie van verkeersongevallen te kunnen nemen.

Voor het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne

- a Het verkrijgen van meer inzicht in de menselijke (medische, psychologische en sociale) factoren die bijdragen tot het ontstaan van verkeersongevallen.
- b Het beschikken over meer gegevens die het mogelijk moeten maken om adequate maatregelen te nemen ten aanzien van het voorkomen van dood en letsel bij verkeersongevallen (zogenaamde crashmaatregelen).
- c Het nemen van maatregelen en het bepalen van prioriteiten die een zo optimaal mogelijk vervoer, opvang en behandeling van verkeersslachtoffers bevorderen (zogenaamde post-crashmaatregelen).

Voor de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

- a Het beschikken over gegevens die noodzakelijk zijn om een inzicht te krijgen in de omvang, aard en ontwikkeling van de verkeersonveiligheid, met het doel op basis hiervan prognoses te kunnen maken en onderzoek-prioriteiten te kunnen bepalen.
- b Het verkrijgen van gegevens die noodzakelijk zijn om bij ieder onderzoek tot een optimale probleemstelling te kunnen komen.
- c Het verkrijgen van gegevens die het mogelijk maken de in het onderzoek opgenomen hypothesen op hun juistheid te toetsen.
- d Het kunnen beschikken over gegevens, die het mogelijk moeten maken, het effect van beleidsmaatregelen op hun waarde te kunnen beoordelen.

Voor de politie

Het verschaffen van gegevens van verkeersongevallen ten behoeve van overzichten waarin de verkeersongevallen naar plaats en tijdstip zijn gerubriceerd en tevens naar type gespecificeerd, ten einde:

- a de mogelijkheid te hebben incidenteel aanvullend onderzoek te verrichten; om op grond hiervan o.a. verkeersmaatregelen voor te stellen;
- b het toekomstig beleid met betrekking tot het verkeerstoezicht, de behandeling van verkeersongevallen en dergelijke te kunnen vaststellen;
- c de in de toekomst benodigde capaciteit (personeel en materieel) mede op grond hiervan te kunnen vaststellen;
- d de surveillanceschema's te kunnen vaststellen;
- e de effectiviteit en de efficiency van het verrichte verkeerstoezicht te kunnen vaststellen en te controleren.

Voor de wegbeheerders (Rijk, Provincie, Gemeente etc.)

- a Het verschaffen van gegevens om een verdeling of toewijzing van gelden mogelijk te maken en in de verdeling of toewijzing prioriteiten vast te stellen.
- b Het verschaffen van gegevens voor het bepalen van te nemen algemene of bijzondere maatregelen en te treffen voorzieningen, met betrekking tot de weg en het verkeer, uit een oogpunt van verkeersveiligheid.
- c Het verschaffen van verkeersongevallengegevens naar locatie zodat gevarenpunten onderkend, geanalyseerd en geëlimineerd kunnen worden.

Bijlage 4

VOLDER & CO., ORGANISATIE-ADVISEURS

De door gebruikers verlangde gegevens

Blijkens een enquête is er vooral behoefte aan:

- Beschrijvende statistiek

- . totaal aantal verkeersongevallen
- . idem met dodelijke afloop
- . idem met zwaar letsel
- . idem met licht letsel
- . idem met alleen materiële schade

- . als boven verdeeld naar provincie
- . als boven verdeeld naar gemeente
- . als boven verdeeld naar al of niet autosnelweg
- . als boven verdeeld naar al of niet bebouwde kom

- . idem verdeeld naar soort vervoermiddel
- . idem verdeeld naar soort verkeersdeelnemer

- . idem met/zonder alcohol
- . idem met/zonder drugs
- . idem met/zonder medicijnen
- . idem geslacht bestuurder
- . idem leeftijd bestuurder
- . idem wel/niet rijbewijs
- . idem aard overtreding
- . idem aantal dodelijke slachtoffers
- . idem totaal aantal slachtoffers
- . idem aard van het letsel

- . idem omvang materiële schade

- . idem soort ongeval (hoe)
(frontaal, eenzijdig, kettingbotsing etc.)

- . idem soort ongeval (wat met wat)
(twee auto's, auto met voetganger, scooter met dier etc.)

- . idem dominante oorzaak

- . idem aard van de reis
- . idem herkomst c.q. bestemming

- . idem merk/type voertuig
- . idem bouwjaar voertuig

- . wel/niet schuifdak

- 'Black Spots' (kennis van)
 - . van heel Nederland
 - . alleen op rijkswegen
 - . alleen op autosnelwegen
 - . alleen in onze provincie
 - . alleen in onze gemeente

- Rijgedrag (kennis van eventuele fouten, tekortkomingen van bestuurder en/of de inzittenden)
 - . rijfouten
 - . rijvaardigheid
 - . manoeuvre

 - . alcohol gebruikt
 - . drugs gebruikt
 - . medicijnen gebruikt

 - . gordel gebruikt
 - . soort gordel
 - . valhelm gebruikt

 - . al of niet einde file

 - . lichamelijke gezondheidstoestand verkeersdeelnemer
 - . gezichtsvermogen verkeersdeelnemer

 - . oorzaak ongeval
 - . aard overtreding

- Wegsituatie (kennis van eventuele tekortkomingen van, of belemmeringen op de weg)
 - . stroefheid wegdek
 - . uitzichtbelemmering
 - . scherpe bocht

 - . invloed vangrail

 - . invloed bermbeveiliging

 - . soort weg (bocht, recht, tunnel etc.)

 - . soort wegdek (klinkers, asfalt etc.)

 - . plaatselijke verkeersmaatregel

- Weersgesteldheid (kennis van eventuele belemmeringen voor de verkeersveiligheid)
 - nacht, dag, ochtend, middag

 - regen, sneeuw, ijzel, mist

- Voertuig (kennis van eventuele fouten, tekortkomingen)
 - al of niet technisch onderzoek verricht
 - ouderdom
 - profieldiepte banden
 - remcapaciteit
 - toestand verlichting
 - kleur
 - beladingsgraad

 - aanhangwagen
 - zijspan.

Bijlage 5

V.O.R. (Verkeersongevallenregistratie) POSTBUS 2510, 6401 DA HEERLEN, TEL 045 - 73 53 33

Gem./Rijkspolis

PV/Rapport

Opgemaakt door

Door mij/ons is ter plaatse een onderzoek ingesteld naar de omstandigheden waaronder het hieromschreven verkeersongeval plaatsvond. Hierbij werd door mij/ons het volgende bevonden:

wel/geen schikking

REG.NR.:

1. Tijdstip ongeval	_____ dag _____ 19 _____ uur (24-uur-systeem)
2. Lokatie (ruiterw., km.-paal, kruising van wegen, e.d.)	Plaats: _____ Gemeente: _____ Straat: _____ Weg/nr.: _____ km.-paal _____
3. Verkeersmaatregelen ter plaatse	Binnen/buiten de bebouwde kom. Deze weg/wegen is/zijn wel/niet van gelijke orde en opgesteld voor openbaar rij- en ander verkeer.
4. Onderhoud weg	1 <input type="checkbox"/> gemeente 2 <input type="checkbox"/> provincie 3 <input type="checkbox"/> rijsw. <input type="checkbox"/> wel, max. snelheid _____ km/u
5. Wegstatus	1 <input type="checkbox"/> rechte weg 2 <input type="checkbox"/> kruising 3 <input type="checkbox"/> T-kruising 4 <input type="checkbox"/> verloop 5 <input type="checkbox"/> doort
6. Bijzonderheid v. d. plaats	1 <input type="checkbox"/> op/nabij VOP 2 <input type="checkbox"/> op/nabij andere oversteekplaats 3 <input type="checkbox"/> brug 4 <input type="checkbox"/> tunnel/meduut 5 <input type="checkbox"/> overweg 6 <input type="checkbox"/> uitt. 7 <input type="checkbox"/> bushalte 8 <input type="checkbox"/> parkeerplaats 9 <input type="checkbox"/> benzinepomp
7. Tijdelijke omstandigh.	1 <input type="checkbox"/> werk in uitvo. 2 <input type="checkbox"/> wegopruiming 3 <input type="checkbox"/> ander ongeval <input type="checkbox"/>
8. Lichtgesteldheid	1 <input type="checkbox"/> daglicht 2 <input type="checkbox"/> duisternis 3 <input type="checkbox"/> schemer
9. Wegverlichting	1 <input type="checkbox"/> niet brandend 2 <input type="checkbox"/> wel brandend 3 <input type="checkbox"/> geen
10. Weergesteldheid	1 <input type="checkbox"/> droog 2 <input type="checkbox"/> regen 3 <input type="checkbox"/> mist 4 <input type="checkbox"/> sneeuw/ijzel 5 <input type="checkbox"/> harde windstoten
11. Wegdek	1 <input type="checkbox"/> droog 2 <input type="checkbox"/> nat/vochtig 3 <input type="checkbox"/> beensmeerd/ijzel 4 <input type="checkbox"/> beensmeerd 5 <input type="checkbox"/>
12. Wegverharding	1 <input type="checkbox"/> kiezel 2 <input type="checkbox"/> bitumen 3 <input type="checkbox"/> beton 4 <input type="checkbox"/> leem <input type="checkbox"/>
13. Aard ongeval	BOTSING TUSSEN EEN RIJDEND VOERTUIG EN: 1 <input type="checkbox"/> voetganger 2 <input type="checkbox"/> geparkeerd voertuig 3 <input type="checkbox"/> dier, nt. _____ 4 <input type="checkbox"/> vast voorwerp _____ 5 <input type="checkbox"/> ander voorwerp, nt. _____ RIJDENDE VOERTUIGEN: 6 <input type="checkbox"/> frontaal 7 <input type="checkbox"/> flank 8 <input type="checkbox"/> kop/staart EENZIJDIG ONGEVAL: 9 <input type="checkbox"/>

14. Nr.-object Object Kantoor, object Kanteken Naam van bestuurder/ voertuiger Geboren op Manoeuvre Alcohol gebr.	1.	2.	3.
	geld. rijbew.: ja / neen	geld. rijbew.: ja / neen	geld. rijbew.: ja / neen
	geslacht: dd.:	geslacht: dd.:	geslacht: dd.:
15. Lokatie	Gem. Str. C	Gem. Str. C	Gem. Str. C
2e weg	C Gem. Str. C Afst.		
Nationaal Verzekerd bij	Aard verz.: W.A./A.R.	Aard verz.: W.A./A.R.	Aard verz.: W.A./A.R.
16. Omschrijving van de materiële schade			
17. Nr. slachtoffer	01	02	03
Geslacht			
Geboortedatum			
Wijze van deelname			
Gewond/overleden	Het slachtoffer is: gewond / overleden	Het slachtoffer is: gewond / overleden	Het slachtoffer is: gewond / overleden
Ziekenhuis	welt?	welt?	welt?
Opgenomen in z.tuile	ja / neen	ja / neen	ja / neen
Indien overleden	ter plaatse / later dd. _____	ter plaatse / later dd. _____	ter plaatse / later dd. _____
Nr.-object			

Bijlage 6

Globaal overzicht van gewenste aspecten op het registratieformulier verkeersongevallen.

t.b.v. activiteiten van RWS, PWS, Gemeenten, SWOV en DVV/VOR op het gebied van verkeersveiligheid.

- Algemeen: "gemeente-/rijkspolitie", "P.V./rapport", "opgemaakt door", "registratienummer".
- dag, datum en tijdstip ongeval.
- zodanige informatie opdat een lokatiebeschrijving, tenminste vergelijkbaar met de huidige, te maken valt d.w.z. in ieder geval: gemeentenaam, plaatsnaam, straatnamen met huisnummers, wegnummers, hm.-paal, aanduiding bi/bu bebouwde kom en een schets.
- aanduidingen voor: "wel/niet gelijke orde" en "opengesteld voor openbaar rijden ander verkeer".
- verkeersmaatregelen (ten minste "wett. max. snelheid" en "verkeersregelinstantie").
- wegsituatie (ten minste huidige indeling).
- bijzonderheid van de plaats (ten minste huidige indeling aangevuld met "schooluitgang" en "kaartverkoop/tol").
- tijdelijke omstandigheden (ten minste huidige indeling).
- lichtgesteldheid (ten minste huidige indeling).
- wegverlichting (ten minste huidige indeling).
- weersgesteldheid (ten minste huidige indeling aangevuld met "laagstaande zon" en "schemertoestand").
- wegdek (ten minste huidige indeling).
- wegverharding (ten minste huidige indeling).
- aard ongeval (ten minste huidige indeling aangevuld met gegevens over brand/explosie).
- voertuig/voetganger/voorwerp/dier.
- vervoer gevaarlijke stof en/of uitstroming.
- dragen valhelm/veiligheidsgordel, aanwezigheid kinderzitje.
- kenteken.
- geldig rijbewijs ja/nee, tijdsduur bezit rijbewijs, rij-ervaring.
- naam bestuurder/voetganger.

- geslacht.
- geboortedatum.
- woonadres en -plaats.
- motief verplaatsing, bezettingsgraad en plaats inzittenden.
- alcohol-gebruik ja/nee en art. 26 ja/nee.
- voertuigkenmerken.
- aard verzekering en naam verzekeringsmaatschappij.
- omschrijving materiële schade en aangegeven schade in figuur (aangevuld met aanhanger en tweewieler).
- aanduiding bij welke betrokkene/objekt slachtoffer behoort.
- naam, adres, woonplaats, geslacht, geboortedatum, wijze van deelname, plaats in het voertuig slachtoffer.
- naam ziekenhuis.
- wel/niet opgenomen.
- gewond/overleden, overleden ter plaatse/later, datum overlijden.
- ernst en aard van letsel.
- "vervoerd per".
- leeg veld op formulier voor informatie t.b.v. speciale studies.
- zodanige informatie opdat een manoeuvrebeschrijving, tenminste vergelijkbaar met de huidige, te maken valt.
dus in ieder geval: duidelijke schets.

14 juni 1984

Bijlage 7

Pro Justitia (proces verbaal)

SLECHTS AANKRUISEN WAT VAN TOEPASSING IS

ruimte voor parket

Sam./Grp. Rijkspolitie: _____ Opgemaakt door: _____
 PV/Rapport: _____

1. datum _____ dag _____ uur (24 uur stelsel)
 2. plaats: _____ gemeente: _____ wegnr.: _____ tussen hm.p.: _____ en hm.p.: _____
 straat: _____ huisnr.: _____ binnen buiten de bebouwde kom.
 verkeerslichteninstallatie aanwezig: ja nee, in werking knipperend uit. Wett. max. snelheid/-heden _____ / _____ km/u

3. wegsituatie rechte weg kruising T-kruising bocht _____ 4. wegverharding klinkers bitumen of asfalt beton keien _____

5. bijzonderheden van de plaats n.v.t. op of nabij VOP of overst.pl. brug tunnel of viad. overweg uitrit bush. park.pl. benz.stat. _____

6. weersgesteldheid droog regen mist sneeuw of hagel harde windstoten 7. wegdek droog nat of vochtig sneeuw of ijs besmeurd _____

8. lichtgesteldheid daglicht duisternis schemer 9. wegverlichting niet brandend wel brandend geen 10. tijdelijke omstandigheid n.v.t. werk in uitvoering ander ongeval _____

11. getuige 1 en adres _____ tel: _____
 getuige 2 en adres _____ tel: _____

12. betrokkene/object 1	p.auto	v.auto	aanh.	tr.+opl.	bus	tram	17. toedracht	2	p.auto	v.auto	aanh.	tr.+opl.	bus	tram	
	motor	br.fiets	fiets	voetg.					motor	br.fiets	fiets	voetg.			
kenteken: _____	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V						geen voorrang verlenen			<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V					
naam en tel.nr.: _____							geen vrije doorgang verlenen								
geboren te: _____ d.d. _____							onvold. afstand bewaren								
adres: _____							inhalen of passeren								
woonplaats: _____							onvoldoende rechts rijden								
verzekeringsmij.: _____							onvoorzichtig oversteken								
artikel 26 WVV: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee; <input type="checkbox"/> alcohol <input type="checkbox"/> overige stoffen							door rood licht rijden								
gevaarlijke stof: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee (nrs. vermelden in rubriek 20)							te snel rijden								
							verkeerd in- of uitvoegen			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee; <input type="checkbox"/> alcohol <input type="checkbox"/> overige stoffen					
							in verboden richting rijden			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee (nrs. vermelden in rubriek 20)					
							verkeerstekens negeren								
							geen of fout richt. aangeven			<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V					
							plotseling remmen								
							fout. voorsorteren								
							uitwijken			<input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> ja					
							verk. rijbaan of rijstrook			<input type="checkbox"/> ter plaatse <input type="checkbox"/> binnen 30 dagen					
							weg- of achteruit rijden								
							technische gebreken								
							geen toedracht								
							18. positie vóór ongeval								
							rechts op rijbaan								
							links op rijbaan								
							rechtterijstrook								
							2e rijstrook								
							...e rijstrook								
							vluhstrook								
							in- of uitvoegstrook								
							parkeerstrook of -plaats								
							berm								
							in- of uitrit								
							parallelweg								
							fietspad/-strook								
							voetpad								
							19. beweging vóór ongev.								
							stilstaan								
							lopen of rijden								
							achteruit rijden								
							lopend oversteken								
							rijstrook verwisselen								
							afslaan naar rechts								
							afslaan naar links								
							keren								
							in- of uitvoegen								

13. naam gewonde: _____ M V
 wijze deeln. verk.: _____ geb.dat. _____
 naam ziekenh.: _____
 opgen. ziekenh.: nee ja
 indien overleden: ter plaatse binnen 30 dagen

14. zichtbare schade

betrokkene 1	15. richting	betrokkene 2	20. toelichting
Vorige/volg. str. of -plaats	kwam van	vorige/volg. str. of -plaats	
	ging naar		

16. situatieschets

19. beweging vóór ongev. stilstaan lopen of rijden achteruit rijden lopend oversteken rijstrook verwisselen afslaan naar rechts afslaan naar links keren in- of uitvoegen

Bijlage 8

Lijst met gewenste gegevens ten behoeve van de registratie van slachtoffers van ongevallen bij eerste-hulp-afdelingen van ziekenhuizen.

- Datum + tijd binnenkomst
- Patiëntnummer
- Geslacht
- Leeftijd
- Beroep
- Verwezen door
- Locatie buitenlands ziekenhuis
- Datum + tijd ongeval
- Ongevals categorie (verkeer, privé, bedrijf, sport en geweld)
- Ongevalsmechanisme (struikelen, snijden, e.d.)
- Wijze verkeersdeelname
- Activiteit (huishouding, spelen, slapen e.d.)
- Type sport
- Locatie ongeval (zowel gemeente als meer specifiek trottoir, slaapkamer e.d.)
- Voorwerpen/produkten
- Beschermingsmiddelen (bv. autogordel)
- Beschrijving ongeval (open tekst)
- Aard letsel
- Localisatie letsel
- Ernst letsel
- Verrichting
- Betrokken specialismes
- Verwijzing (opname, fysiotherapeut, huisarts, e.d.)
- Opnameduur
- Datum overlijden

Bijlage 9

Drie ongevallen-registratieformulieren, ontworpen voor SWOV-proef met aanvullende registratie

Proefproject aanvullende ongevallenregistratie Zeeuwsch-Vlaanderen

Vragenlijst in te vullen door politie Naam en telefoonnummer:

p1. Uniek nummer: (politieregistratienummer of ander uniek nummer)

p2. Bestuurders bestuurder 1 = ... bestuurder 2 = ... bestuurder 3 = ...

Toelichting: Alleen de primaire botsers, dat is er 1 voor eenzijdige ongevallen, en zijn er 2 voor kop-staart, frontale, en kruisende botsingen, of 3 voor inhaalongevallen. Nummer registratieset invullen plus korte omschrijving (bijv. 14.1, fiets; 14.3, auto etc.). Bij inhaalongevallen is bestuurder 1 altijd de inhaler, 2 de ingehaalde en 3 de tegenligger of andere tegenpartij.

p3. Zicht en zichtbelemmering:

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- onbelemmerd zicht (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd zicht door weersomstandigheden (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd zicht door ander voertuig (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd zicht door bomen en/of struiken (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd zicht door hellend verloop wegdek (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd zicht door ander obstakel (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- belemmerd door verblinding zon of verlichting (7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p4. Aanwezigheid en werking VRI:

- rood licht voor betreffende bestuurder (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- groen licht (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- geel licht (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- knipperend licht (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- VRI niet in werking (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- er is geen VRI aanwezig (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t. geen kruispuntongeval (99)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p5. Bekendheid omgeving van de bestuurder:

- plaatselijk goed bekend = min. 1 x per twee weken (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tamelijk bekend = min. 1 x per half jaar (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- niet of nauwelijks bekend in omgeving (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p6. Verwachte bestuurder hier ander verkeer?

- ja (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p7. Heeft bestuurder anticiperend gedrag vertoond?

- ja (bijv. afremmen, stoppen, staan wachten) (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p8. Heeft bestuurder gezocht/gekeken naar ander verkeer?

- ja (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p9. Heeft bestuurder de tegenpartij gezien? NB Bij inhaalongevallen: hebben inhaler en tegenligger elkaar gezien (kolom 2 leeg laten).

- ja, op tijd (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, maar te laat (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

p10. Hoe heeft bestuurder de tegenpartij beoordeeld?

	1vs2	(1vs3)	2vs1	(2vs3)	(3vs1)	(3vs2)
NB: Kolommen (...) alleen invullen bij inhaalongevallen						
- manoeuvre of snelheid tegenpartij verkeerd ingeschat (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- dacht dat de ander zou reageren, bv remmen/stoppen (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- eigen reactie verkeerd ingeschat (bijv. dacht onterecht op tijd te kunnen remmen) (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t. tegenpartij niet gezien (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid: (getal invullen 0 - 4)

p11. Was het functioneren van de bestuurder verminderd?

- nee (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door ziekte (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door slaap of vermoeidheid (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door drugs of medicijnen (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door gebruik alcohol art. 26 (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door gebruik alcohol niet art. 26 (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, gedachten niet bij verkeer (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
p12. Was de aandacht van de bestuurder afgeleid?			
- nee (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door bezigheden/gebeurtenis in voertuig (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door gebeurtenis buiten voertuig (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, door (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p13. Rijervaring in jaren of n.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
Toelichting: Alleen bij bestuurder motorvoertuig; rijervaring voor dat motorvoertuig; anders n.v.t. invullen.			
p14. Gereden snelheid: ... (km/u) of n.v.t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ...	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
Toelichting: Bedoeld wordt gereden snelheid op wegvak vóór reactie bestuurder op dreigend ongeval (zie ook onder 'reactie bestuurder' bij fasering ongeval). Bij voetganger of fietser n.v.t. invullen.			
p15. Positie van bestuurder vóór ongeval:			
- eigen weggedeelte links (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- eigen weggedeelte rechts (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- midden op eigen weggedeelte (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- eigen weggedeelte (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- verkeerde weggedeelte (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p16. Ritmotief bestuurder: (categorieën invullen)	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
	van naar	van naar	van naar
- huis (1)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- werk (2)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- uitgaan (3)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- recreatie (4)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- winkelen (5)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (6)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p17. Kwam bestuurder van boot of ging naar boot?			
- ja, kwam van boot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, ging naar boot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p18. Gebruik autogordel door bestuurder:			
- ja (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t. geen gordel aanwezig voor bestuurder (99)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p19. Gebruik helm door bestuurder:			
- ja (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t. geen bromfiets of motorfiets bestuurder (99)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p20. Gebruik voertuigverlichting:			
- ja, overdag (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- ja, bij schemer of duisternis (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee, overdag (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- nee, bij schemer of duisternis (bv. defect/vergeten) (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t., voetganger (99)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mate van zekerheid:	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4	0 - 1 - 2 - 3 - 4
p21a. Fasering, inleiding op het ongeval: (tekst/trefwoorden)	_____		
p21b. Fasering, reactie van bestuurder (bijv. remmen, uitwijken e.d.): (tekst/trefwoorden)	_____		
p21c. Fasering, verder verloop van het ongeval: (tekst/trefwoorden)	_____		
p21d. Verdere bijzonderheden: (tekst/trefwoorden)	_____		

NB Deze vragen moeten beschouwd worden als een aanvulling op de gegevens omtrent 'toedracht', die vooral bedoeld is voor juridische afhandeling terwijl hier vooral in niet juridische termen om uitleg gevraagd wordt.

Proefproject aanvullende ongevalregistratie Zeeuwsch-Vlaanderen
Vragenlijst in te vullen door wegbeheerder

Naam en telefoonnummer (in geval inlichtingen voor coördinator):

w1. Uniek nummer: (getal) (zie formulier politie)

w2. Type kruispunt:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> verhard-onverhard (1) | <input type="checkbox"/> verkeersplein, rechts heeft voorrang (5) |
| <input type="checkbox"/> wegen van gelijke orde (2) | <input type="checkbox"/> verkeersplein, verkeer op plein heeft voorrang (6) |
| <input type="checkbox"/> voorrangskruising met tekens (3) | <input type="checkbox"/> anders, namelijk (7) |
| <input type="checkbox"/> voorrangskruising met VRI (4) | <input type="checkbox"/> n.v.t. geen kruispunt ongeval (99) |

De hierna volgende gegevens worden steeds gerelateerd aan de *betrokken bestuurder(s)*.
Let op: nummering bestuurders moet overeenkomen met nummering van politieformulier.

w3. Wegsituatie/onderdeel: bestuurder bevond zich ...

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- rechte weg / wegvak (1)			
- in bocht naar links op wegvak (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- in bocht naar rechts op wegvak (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- kruising 4 takken (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- T of Y kruising (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op linker éénrichting fietspad (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op rechter éénrichting fietspad (7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op linker tweerichtingen fietspad (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op rechter tweerichtingen fietspad (9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op linker fietsstrook (10)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op rechter fietsstrook (11)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- op vrijliggend zelfstandig fietspad (12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- voetgangersoversteekplaats (13)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (14)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NB. 'Linker' en 'rechter' aanduidingen vanuit het oogpunt van de betreffende bestuurder.

w4a. Wegtype per bestuurder: ... (categorie)

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- autoweg (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 80 km/u weg (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 70 km/u weg(gedeelte) (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 60 km/u weg (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 50 km/u weg (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 30 km/u weg (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- woon/winkelerf (7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

N.B. Wanneer weg/kruispunt op plaats van ongeval overgaat in ander wegtype 2 categorieën aangeven.

w4b. Bovenstaand wegtype met of zonder gesloten verklaring per bestuurder: ... (categorie)

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- voor alle verkeer (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- met gesloten verklaring voor (brom)fietsers (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- met andere gesloten verklaring, nl. (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

w4c. Bovenstaand wegtype met of zonder fietsvoorzieningen per bestuurder: ... (categorie)

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- geen fietsvoorzieningen aanwezig (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- fietsstrook aanwezig (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- éénrichting fietspad aanwezig (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tweerichting fietspad aanwezig (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

w5. Intensiteit: ... (klasse-aanduiding I, II, III, IV)

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- Klasse I < 2.000 (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Klasse II 2.000 < x < 5.000 (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Klasse III 5.000 < x < 10.000 (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Klasse IV > 10.000 (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting: intensiteitgegevens motorvoertuigen per etmaal op hoofdrijbaan behorende bij dat wegonderdeel aangeven.

w6. Intensiteit-schatting ten tijde van ongeval:

- | | mate van zekerheid |
|---|--------------------|
| <input type="checkbox"/> overeenkomstig de normale intensiteit op dat tijdstip van de dag (1) | 0 - 1 - 2 - 3 - 4 |
| <input type="checkbox"/> rustiger dan normaal op dat tijdstip van de dag (2) | 0 - 1 - 2 - 3 - 4 |
| <input type="checkbox"/> drukker dan normaal op dat tijdstip van de dag (3) | 0 - 1 - 2 - 3 - 4 |

Toelichting: mate van onzekerheid aangeven; 0 = volstrekt niet zeker, 4 = heel zeker.

w7. Aantal fysiek gescheiden rijbanen: .. (getal)

- | | bestuurder 1 | bestuurder 2 | bestuurder 3 |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| a. "algemeen" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. "plaatselijk" (bv. kruispunt en directe omgeving) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

w8. Aantal rijstroken zoals aangegeven door markering: .. (getal) of n.v.t.

- | | | | |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| a. "algemeen" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. "plaatselijk" (bv. kruispunt en directe omgeving) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Toelichting: aantal rijstroken van rijbaan waarop bestuurder van motorvoertuig reed, dus exclusief fietsstrook; alleen invullen voor de richting waaruit de bestuurder kwam en indien bestuurder op hoofdrijbaan, anders n.v.t. Voorsorteerstroken e.d. ter plekke metellen.

w9. Bevond bestuurder zich (in uitgangspositie) op voorrangsweg(gedeelte) van kruispunt:

- | | bestuurder 1 | bestuurder 2 | bestuurder 3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| - ja (1) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - nee, naderde voorrangsweg(gedeelte) (2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - nee, naderde voorrangsweg(gedeelte) maar voorafgaand
wegdeel was voorrangsweg (3) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - nee, geen voorrangregeling (4) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - n.v.t., geen kruispuntongeval (99) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Toelichting: w9 alleen bij kruispuntongevallen.

w10. Ruimte voor opmerkingen / bijzonderheden:

.....

.....

w11. Schematische situatieschets (dwarsprofiel + manoeuvres betrokkenen)

N.B. Voor kruispunten beide armen weergeven alsmede aansluitend wegvak (i.v.m. mogelijk afwijkend profiel kruispunt ten opzichte van aansluitend wegvak).

Proefproject aanvullende ongevallenregistratie Zeeuwsch-Vlaanderen
Vragenlijst in te vullen door coördinator

c1. Uniek nummer: (getal)

Toelichting: politieregistratienummer of ander uniek nummer (zie deel politie/wegbeheerder; dit nummer vormt de koppeling tussen de div. formulieren en bestanden; c1=w1=p1)

c2. Groepnummer: (getal tussen 1 en 14)

Toelichting:

Ongevallen worden ingedeeld in groepen waarbij een indeling naar plaats en betrokkenen gemaakt wordt.

groep	bubeko	groep	bibeko	betrokken partijen	locatie
<input type="checkbox"/>	1 buiten	<input type="checkbox"/>	8 binnen	1 voertuig	weggedeelte/kruispunt
<input type="checkbox"/>	2 buiten	<input type="checkbox"/>	9 binnen	2 of meer motorvtgen	weggedeelte
<input type="checkbox"/>	3 buiten	<input type="checkbox"/>	10 binnen	"	kruispunt
<input type="checkbox"/>	4 buiten	<input type="checkbox"/>	11 binnen	mtvg - (brom)fiets	weggedeelte
<input type="checkbox"/>	5 buiten	<input type="checkbox"/>	12 binnen	"	kruispunt
<input type="checkbox"/>	6 buiten	<input type="checkbox"/>	13 binnen	mtvg - voetganger	weggedeelte
<input type="checkbox"/>	7 buiten	<input type="checkbox"/>	14 binnen	"	kruispunt

c3. Type ongeval: (categorienuummer)

Toelichting:

Voor meerzijdige ongevallen onderscheid maken naar

- inhaalongeval (1)
- kop-staart botsing (2)
- frontale botsing (3)
- botsing met kruisend verkeer (4)
- ander type botsing, namelijk (5)
- niet van toepassing, geen meerzijdig ongeval (99)

c4. Geplande manoeuvre vanuit oogpunt bestuurder¹:

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- kruising rechtdoor oversteken (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- rechtsafslaan (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- linksafslaan (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- oversteken op oversteekplaats links kruising (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- oversteken op oversteekplaats rechts kruising (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- rechtdoor op wegvak (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- inhalen op wegvak (7) ²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- oversteken op wegvak (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- bocht volgen op wegvak (9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk (10)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c5. Beweging van de tegenpartij ten opzichte van bestuurder:

Let op: in geval van inhalen altijd ten opzichte van de inhaler, dus alleen kolom 2 en 3 invullen

	bestuurder 1	bestuurder 2	bestuurder 3
- tegenpartij komt van rechts (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt van links (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt tegemoet en gaat rechtdoor (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt tegemoet en gaat rechtsaf (4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt tegemoet en gaat linksaf (5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt uit dezelfde richting en gaat rechtd. (6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt uit dezelfde richting en gaat rechtsaf (7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- tegenpartij komt uit dezelfde richting en gaat linksaf (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- anders, namelijk(9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- n.v.t., éénzijdig ongeval (10)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹ Let op nummering bestuurders: deze moet overeenkomen met die van politie- en wegbeheerderformulier!

² NB Bij inhaalongevallen: bestuurder 1 = inhaler; 2 = ingehaalde; 3 = tegenligger of andere tegenpartij.

Bijlage 10

- 1: INVORS (1972)
- 2: VOR-wensen (1973)
- 3: Politie/VOR (1976)
- 4: DVV (1984)
- 5: BIS-V (1991)
- 6: SWOV-proef (1993)
- 7: SCV (1994)

Overzicht behoefte gegevens per ongeval							
	1	2	3	4	5	6	7
ALGEMENE GEGEVENS							
<u>Algemeen</u>							
- datum	■	■	■	■	■		■
- tijd	■	■	■	■	■		
- plaatsbepaling	■	■	■	■	■		
<u>Verkeersdeelnemers</u>							
Bestuurder/voetganger							
- naam, geboortedatum			■	■			
- leeftijd	■	■			■		■
- geslacht	■	■	■	■	■		■
- nationaliteit	■		■				
- rijbewijs	■	■	■	■			
- rijervaring	■			■		■	
Passagiers							
- leeftijd	■	■	■		■		■
- geslacht	■	■	■		■		■
- plaats	■				■		
- bescherming (gordel/helm)	■			■	■		■

	1	2	3	4	5	6	7
<u>Voertuig</u>							
- soort voertuig	■	■	■	■	■		■
- merk, type, bouwjaar	■	■	■				
- kenteken	■		■	■			
- verzekering			■	■			
- afmetingen en gewicht				■	■		
- rij-eigenschappen	■			■			
- verlichting, signalen	■					■	
- lading	■	■		■			
- technische staat	■	■					
<u>Objecten/dieren</u>							
- soort		■	■				
- plaats			■				
<u>ONTSTAAN ONGEVAL</u>							
<u>Verkeersdeelnemers</u>							
<u>Bestuurder/voetganger</u>							
- bekendheid ter plaatse						■	
- lichamelijke toestand (algemeen of plotseling)	■	■				■	
- geestelijke toestand (idem)	■					■	
- gebruik alcohol	■	■	■	■	■		
- gebruik andere middelen		■				■	
- reismotief	■	■		■		■	
- vertrekplaats							
- reisdoel							
- afstand							
- bescherming (gordel/helm)	■	■		■	■	■	■
- gedrag vooraf							
. rijsnelheid					■	■	

	1	2	3	4	5	6	7
- gedrag ter plaatse							
. positie t.o.v. weg			■			■	
. positie t.o.v. tegenpartij			■			■	
. voorgenomen beweging/manoeuvre	■	■	■	■		■	
. verwachting, waarneming, beoordeling situatie						■	
- aanpassing gedrag ter plaatse (afremmen e.d.)		■				■	
- afleiding, hinder						■	
- overtreding			■				
<u>Wegomgeving</u>							
- aard bebouwing/grondgebruik	■	■	■				
- wegsoort	■	■		■	■	■	
- beheerder			■				
- indeling in banen en stroken	■					■	
- wegsituatie (rechte weg/bocht/kruising)	■	■	■	■	■	■	
- wegdek (soort, toestand)	■	■	■	■			
- fietspad/trottoir				■		■	
- verlichting			■	■			
- tekens (borden, lijnen, lichten)	■	■	■		■		
- gemiddelde verkeersintensiteit	■					■	
- gemiddelde verkeerssamenstelling						■	
- afwijkingen ter plaatse			■	■		■	
<u>Overige omstandigheden</u>							
- weer	■	■	■	■	■		
- zicht	■	■	■	■	■	■	

	1	2	3	4	5	6	7
<u>VERLOOP ONGEVAL</u>							
<u>Algemeen</u>							
- wie tegen wie uit welke richting		■		■	■	■	
- eventuele vervolgfases van het ongeval					■	■	
<u>Verkeersdeelnemers</u>							
<u>Bestuurder/voetganger</u>							
- noodhandeling						■	
- letsel	■	■	■	■	■		■
- eventueel vervolg							
<u>Passagier</u>							
- letsel	■	■	■	■	■		■
- eventueel vervolg							
<u>Objecten/dieren</u>							
- letsel/schade							
- eventueel vervolg							
<u>Voertuig</u>							
- botssnelheid							
- inrijhoek							
- aangrijpingspunt	■	■	■				
- schade voertuig							
- schade lading							
- eventueel vervolg							
<u>Wegomgeving</u>							
- schade							

	1	2	3	4	5	6	7
<u>AFLOOP ONGEVAL</u>							
<u>Algemeen</u>							
- melding							
. tijdstip							
. door wie							
. aan wie							
- hulpverlening							
. wie							
. tijdstip aankomst							
<u>Verkeersdeelnemers</u>							
- hulpverlening ter plaatse							
. door wie							
. diagnose							
. behandeling							
- vervolgvervoer							
. door wie			■	■			■
. waarheen			■	■			■
- vervolgbehandeling (op plaats waarheen vervoerd)			■	■	■		■
- nabehandeling (revalidatie e.d.)							■
- slachtofferhulp							
- blijvende gevolgen					■		
- kosten							
- door wie schadevergoeding							
- bekeuring/bestrafing							
<u>Voertuig</u>							
- reparatiekosten/waardeverlies		■					
- door wie schadevergoeding							

	1	2	3	4	5	6	7
<u>Objecten/dieren</u>							
- kosten							
- door wie schadevergoeding							
<u>Wegomgeving</u>							
- schade							
. tijdsduur							
. kosten							
- door wie schadevergoeding							