

DE BRUIKBAARHEID VAN VERKEERSONGEVALLENREGISTRATIEFORMULIEREN ALS  
HULPMIDDEL BIJ VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK

R-92-3

Drs. P.C. Noordzij

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



### Inleiding

De politie legt gegevens van een ongeval vast op een formulier. De gegevens betreffen het ongeval zelf, de betrokken partijen, slachtoffers en omstandigheden. Het is de bedoeling dat deze gegevens eenvoudig kunnen worden ingevoerd voor automatische verwerking door de Dienst Verkeersongevallenregistratie VOR. Wat in het VOR-bestand terecht komt heeft dus in een of andere vorm op het formulier gestaan. Omgekeerd hoeft niet alles wat op het formulier staat in het VOR-bestand te komen.

De ervaring met het gebruik van VOR-bestanden is dat er over het soort ongeval en de omstandigheden toch weinig terug te vinden is. Dat kan verschillende oorzaken hebben. Het omgaan met de codes van het bestand kan ingewikkeld zijn, of er is behoefte aan andere of meer uitgebreide kennis van het ongeval dan op het formulier te vinden is. Ook kan bij het invoeren een gedeelte van die kennis verloren gaan. Om inzicht te krijgen in deze mogelijke oorzaken is een proef genomen met ruim vijftig formulieren. Deze betreffen ongevallen met slachtoffers die naar twee ziekenhuizen zijn vervoerd gedurende drie opeenvolgende maanden. Per ongeval waren ook de codes van het VOR-bestand beschikbaar en per keer is een vergelijking gemaakt met het formulier. Zo is nagegaan welke kennis beter van het formulier te halen is. Beter wil in dit verband zeggen gemakkelijker te herkennen, uitgebreider of zonder fouten. Bij deze vergelijking is niet op alle gegevens gelet, maar is de nadruk gelegd op gegevens over:

- plaats van het ongeval;
- betrokken partijen;
- soort ongeval;
- verloop van het ongeval;
- mogelijke verklaring en eventuele bijzonderheden.

Er is vooraf niet nauwkeurig vastgelegd welke kennis per ongeval gewenst is.

### Plaats van het ongeval/wegsituatie

Onder drie punten bevat het formulier gegevens over de plaats van het ongeval:

- punt 2: is in de eerste plaats bedoeld als een nauwkeurige plaatsbepaling; daarnaast twee kenmerken van de plaats (binnen/buiten de bebouwde kom; wegen wel/niet van gelijke orde);

- punten 5 en 6: keuze uit vijf standaardsituaties met de mogelijkheid om bijzonderheden toe te voegen;
- punt 18: ruimte voor een korte beschrijving van het ongeval en voor een eenvoudige situatieschets.

De gegevens over wegsoort (punt 2) en standaardsituatie (punten 5 en 6) zijn beperkt. De gebruikelijke invulling van punt 18 (vooral de schets) levert veel meer kennis over de plaats. Hiermee is meestal een goede indruk te krijgen van het dwarsprofiel van de wegen en van de plaatselijke regelingen/voorzieningen. Deze gegevens worden niet overgenomen in het VOR-bestand. Daarin komen alleen de gegevens van punt 2, 5 en 6. Punt 6 biedt de mogelijkheid voor bijzonderheden, maar wordt weinig gebruikt bij het invullen van het formulier.

Twee maal is als wegsituatie rechte weg of bocht ingevuld, terwijl uit de schets blijkt dat ter plaatse een kruising of uitrit is. Kennelijk is er bij het invullen van het formulier van uitgegaan dat dit gegeven voor het soort ongeval niet ter zake deed. Overigens heeft de VOR de mogelijkheid een tweede situatiekenmerk toe te voegen, bijvoorbeeld rechte weg ter hoogte van uitrit. Drie maal is rechte weg of bocht bij de invoer veranderd in (T-)kruising. In één geval leek dit niet terzake te doen. Nog één van deze gevallen is veranderd in een T-kruising, terwijl de schets laat zien dat het een vierarmige kruising was. Daarnaast is nog eenmaal een T-kruising veranderd in kruising, terwijl volgens de schets het eerste goed was.

Tenslotte blijkt uit de schetsen in zes gevallen dat er bijzondere situatiekenmerken waren met mogelijk belang voor het ongeval. Twee maal gaat het om een parkeergelegenheid die ook in beide gevallen in het VOR-bestand is opgenomen, hoewel dit op het formulier onder punt 6 niet was ingevuld. De vier andere gevallen betreffen één maal een T-kruising met voorrang om de bocht, één maal een kruising met een afrit van een snelweg en nog twee maal een ongeval op of bij een afrit. Geen van deze bijzonderheden was op het formulier (onder punt 6) of in het VOR-bestand opgenomen.

#### Betrokken partijen

De betrokken partijen komen op het formulier voor onder punt 14 als objecten. Bij de invulling ervan wordt de gebruikelijke verdeling naar wijze

van verkeersdeelname gevolgd. Ook bij het VOR-bestand wordt deze indeling aangehouden. Enkele malen is bij de invoer een verwisseling tussen en personenauto en een bestelauto gemaakt. Waarschijnlijk gebeurt dit als verbetering aan de hand van het kenteken.

#### Soort ongeval

Onder punt 13 van het formulier wordt een driedeling gemaakt met verdere onderverdeling van het soort ongeval:

- twee of meer rijdende voertuigen botsen frontaal, kop/staart of flank
- één rijdend voertuig botst met voetganger, dier of geparkeerd voertuig
- één rijdend voertuig anders.

Dit gegeven wordt door de VOR overgenomen. Het precieze aantal betrokken partijen of objecten blijkt uit punt 14, evenals de wijze van verkeersdeelname (voor zover het een voertuig betreft).

Onder punt 18 is een beschrijving en schets te vinden. Hieruit leidt de VOR een aantal codes af voor ongevallenmanoeuvre, positie en beweging van betrokken partijen. De manoeuvrecode is afkomstig van het CBS en bevat tien hoofdgroepen met onderverdelingen; in totaal ruim tachtig mogelijkheden. Deze codering is een verdere uitwerking van de indeling volgens punt 13, d.w.z. een combinatie van betrokken partijen of objecten, plaats en beweging van partijen tegenover elkaar en/of tegenover de plaats. Ook deze uitwerking heeft beperkingen op alle vermelde punten.

Het aantal partijen is beperkt tot ten hoogste twee. Als er meer partijen of objecten betrokken zijn is niet meer uit te maken hoe het ongeval verlopen is. Bij botsingen tussen elkaar kruisende voertuigen wordt geen onderscheid gemaakt tussen kruising of uitrit. Er is één code voor één soort ongeval in een bocht (van de weg afraken). Bij alle overige codes wordt geen onderscheid gemaakt naar rechte weg of bocht. Als er twee voertuigen betrokken zijn is niet zonder meer duidelijk wie welke beweging tegenover de ander maakte, resp. wie op welke weg(soort) reed. Bij het van de weg raken of bij een bocht wordt geen onderscheid gemaakt in rechts of links.

Uit de invulling van punt 18 (beschrijving en schets) van het formulier is meestal snel duidelijk om welk soort ongeval het gaat, zonder de beperkingen van de manoeuvre codering.

Twee maal was op het formulier soort ongeval (punt 13) niet ingevuld, maar wel goed ingevoerd in het VOR-bestand. Nog twee maal is bij de invoering van dit punt een verbetering aangebracht. Ook is een maal kop/staart ingevuld terwijl het ging om kruisend met afslaan (dus flank?). Verder blijkt dat een flankbotsing volgens punt 13 in veel gevallen een botsing van twee voertuigen uit dezelfde richting (met afslaan) was.

Twee maal is de code van het bestand fout (moet zijn kop/staart in plaats van frontaal; kruisend met afslaan in plaats van zonder afslaan). In het eerste van deze twee gevallen was de invulling volgens punt 13 wel goed. Eén maal is de code twijfelachtig (frontaal zonder rijstrook wisselen of frontaal schampen). Bij de manoeuvrecodes voor voertuigen uit dezelfde richting lijkt het willekeurig of gebruik wordt gemaakt van een code voor inhalen, schampen of rijstrookwisselen als beweging van één van beide partijen.

In enkele gevallen is de positie van een voertuig niet gecodeerd, maar wel af te leiden uit punt 18 van het formulier. In een aantal gevallen lijkt de positie van een voetganger of object tegenover het rijdend voertuig verwisseld te zijn (links in plaats van rechts of omgekeerd). Dit kan te maken hebben met de manier waarop de VOR omgaat met plaatsbepalingen. Dat betekent in ieder geval dat die manier ingewikkeld is.

Eén maal is de positie van een object toegevoegd zonder dat deze uit het formulier blijkt. Ook zijn er enkele gevallen waarbij de CBS-codes geen onderscheid maken in bijvoorbeeld bewegingsrichting van voetganger, of in de mogelijkheid dat beide partijen afslaan, ook al is dat uit de schets gemakkelijk te herkennen.

#### Verloop van het ongeval

Er ontstaan problemen met coderen zodra er sprake is van een ongeval in opeenvolgende fasen, wat meestal het geval is bij meer dan twee objecten. De gebruikte codes voor manoeuvre en beweging van partijen zijn dan verwarrend. De bewegingen van partijen horen soms bij de botsing, soms zijn het voorafgaande bewegingen. Soms horen objecten bij de botsing, soms bij het verdere verloop van de botsing. Ook is vaak niet meer uit te maken welke partijen bij welke fasen van het ongeval horen.

N.B. Er is niet gelet op gegevens over de afloop van een ongeval, d.w.z. het ontstaan van schade of letsel.

### Mogelijke verklaring en eventuele bijzonderheden

Het formulier biedt bij punt 18 de mogelijkheid om iets te vermelden ter verklaring van het ongeval. In het VOR-bestand wordt een code gebruikt voor de toedracht die zowel per ongeval als per betrokken partij kan worden ingevuld. Voorzover ook de toestand van een betrokken partij als verklaring kan gelden is de vermelding van alcoholgebruik van belang onder punt 14 van het formulier. Dit gegeven wordt door de VOR afzonderlijk opgenomen. Plotselinge ziekte-toestand komt een enkele maal voor onder toedracht en is dan overgenomen van de beschrijving onder punt 18.

Wat in het VOR-bestand verder onder toedracht wordt gevonden voegt in veel gevallen niets toe aan wat al bekend is als soort ongeval. Bij ongevallen met één rijdend voertuig is dat: geen beheersing voertuig, bocht fout of ruim genomen. Bij ongevallen met meer partijen geldt dat voor: geen voorrang of doorgang verlenen, onvoldoende afstand, te veel rechts gehouden. Een aantal codes voor toedracht verwijst naar een overtreding: door rood, tegen rijrichting, rechts inhalen. te hard rijden. Het is twijfelachtig of dit voldoende verklaring biedt. Hetzelfde geldt voor de toedracht slippen.

De beschrijvingen onder punt 18 van het formulier bieden nog andere mogelijkheden tot verklaren. Zo kan een verklaring gezocht worden in het gedrag van de betrokken partijen; d.w.z. in de voorbereiding en uitvoering van handelingen die volgens de situatie nodig waren dan wel waarmee men werkelijk bezig was. De beschrijving kan hierover aanwijzingen geven, maar dat is lang niet altijd het geval. Soms bestaat een aanwijzing uit de vermelding van de uitvoering van een manoeuvre die vooraf ging aan het ongeval (zoals inhalen of op laatste moment van rijstrook veranderen). In zo'n geval is er geen of onvoldoende voorbereiding op de daaropvolgende situatie. Andere aanwijzingen zijn uit te leggen als een verkeerde beoordeling van de situatie, bijvoorbeeld willen voorbijgaan of inhalen en te laat zien dat dat niet kan, een links voorgesorteerd voertuig links willen inhalen. Verder kan soms worden opgemaakt of wel op tijd gezocht is naar een tegenpartij (maar niet gezien), of dat de tegenpartij te laat gezien is om een botsing te kunnen vermijden, of dat helemaal niet gekeken en gezien is. Enkele malen zijn er aanwijzingen waarom iets niet gezien zou kunnen zijn, zoals het afschermen van dwarsverkeer of verkeerslichten door andere voertuigen of objecten, of zoals mogelijke verblinding. Alleen dat laatste komt ook voor bij de toedracht in het VOR-bestand.



Ook bijzondere omstandigheden kunnen een bijdrage leveren aan een verklaring. Het kan gaan om bijzondere plaatselijke kenmerken (zoals afgesloten zijweg, uitgeschakelde verkeerslichten, bijzondere voorrang) of om onverwachte aanwezigheid, positie of beweging van partijen (zoals fiets op stoep, tegen rijrichting, fiets of voetganger op rijbaan, stilstaande file, voertuig met pech). In het algemeen worden deze bijzonderheden niet overgenomen door de VOR.

Tenslotte worden op het formulier omstandigheden ingevuld, ongeacht de mogelijke bijdrage aan het ongeval. Het gaat om tijdstip, licht, weer en wegdek. Deze gegevens worden altijd ingevuld en overgenomen door de VOR.

### Conclusies en aanbevelingen

De gegevens in het VOR-bestand over de soort plaats of wegsituatie van het ongeval zijn mager. Bovendien worden er fouten ingevoerd of ingevuld. Dit wordt in de hand gewerkt zolang er bij de invulling van het formulier en bij de invoer in het bestand uitgemaakt mag worden of een gegeven wel of niet terzake doet. Het zou beter zijn om een vaste indelingsmogelijkheid te bieden bestaande uit een combinatie van wegsoort en situatie. Een andere mogelijkheid is om standaard een aantal wegkenmerken te coderen waarmee verschillende combinaties en indelingen te maken zijn. Nog mooier zou zijn om van de weg (of wegen als het gaat om een kruising) ook een dwarsprofiel samen te stellen. De meeste gegevens die bij deze voorstellen nodig zijn komen voor op het formulier onder punt 18 (beschrijving en schets). Maar als er een goede oplossing voor het VOR-bestand gevonden wordt is het beter deze ook op het formulier te gebruiken. In ieder geval biedt het huidige formulier de mogelijkheid om zonodig per onderzoek gegevens over de plaats van het ongeval te verwerken.

Met het aantal partijen en wijze van verkeersdeelname bestaan op zichzelf geen problemen, noch op het formulier, noch in het bestand. Wel is het gewenst te kunnen beschikken over standaard combinaties van aantal partijen en wijze van verkeersdeelname met soort ongeval en wegsituatie.

De eenvoudige indeling naar soort ongeval onder punt 13 van het formulier biedt weinig mogelijkheden en is soms fout ingevuld of ingevoerd. Bovendien is de afstemming met de uitgebreide manoeuvre codering van het CBS



niet goed. Die CBS-codering is uitgebreid, maar uiteindelijk toch beperkt, met name wat betreft koppeling aan plaats en betrokken partijen. Daar komt bij dat de codering onderscheidingen aanbrengt die onduidelijk zijn of overbodig. De nauwkeurige bewegingen (en posities) zouden afzonderlijk opgeslagen kunnen worden, zodat de eigenlijke manoeuvrecode beperkt blijft. Die zou overigens wel anders moeten zijn dan de indeling in hoofdgroepen van de CBS-codering. Het afzonderlijk opslaan van nauwkeurige bewegingen gebeurt nu al, maar er is niet nagegaan of de daarvoor gebruikte keuzemogelijkheden voldoende zijn.

De meest dringende wens ten aanzien van het soort ongeval is dus een herziene indeling van de manoeuvres met koppeling aan plaats en betrokken partijen. Een andere dringende wens is een oplossing voor ongevallen met meer dan twee objecten en/of met een opeenvolging van gebeurtenissen. De gegevens waar het om gaat zijn in de meeste gevallen te vinden onder punt 18 van het formulier. Onderzoek met een eigen indeling is dus altijd mogelijk. Voorlopig zou gewerkt kunnen worden met een eigen omzetting van gegevens over plaats, manoeuvre en objecten zoals die op dit moment in het VOR-bestand zitten.

Wat betreft een verklaring van ongevallen hebben formulier en (in nog sterkere mate) het VOR-bestand weinig te bieden. De codering van de toedracht van de VOR is daarvoor niet goed te gebruiken. De formulieren leveren soms bruikbare aanwijzingen over het gedrag van partijen. Maar eerst zou uitgewerkt moeten worden welk soort verklaring gezocht wordt en welke aanwijzingen daarvoor in aanmerking komen. Voorlopig valt te denken aan gegevens over gedrag en toestand van partijen zowel tijdens, kort voor en eerder tijdens de rit of loop en over bijzondere omstandigheden.



Gem./Rijkspolitie \_\_\_\_\_

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-stelsel) \_\_\_\_\_

2. Lokatie (huisnr., km.-paal, kruising van wegen, e.d.) Plaats: \_\_\_\_\_ Gemeente: \_\_\_\_\_ Straat: \_\_\_\_\_ Weg.nr.: \_\_\_\_\_ km.-paal: \_\_\_\_\_

Binnen/buiten de bebouwde kom. Deze weg/wegen is/zijn wel/niet van gelijke orde en opengesteld voor openbaar rij- en ander verkeer.

3. Verkeersmaatregelen ter plaatse . . . . . wetl. max.snelheid \_\_\_\_\_ km.u

4. Onderhoud weg . . . . . 1  gemeente 2  provincie 3  rijk 4  \_\_\_\_\_

5. Wegsituatie . . . . . 1  rechte weg 2  kruising 3  T-kruising 4  verk. plein 5  bocht

6. Bijzonderheid v. d. plaats . . . . . 1  op/nabij VOP 2  op/nabij andere oversteekplaats 3  brug

4  tunnel/viaduct 5  overweg 6  uitrit 7  bushalte

8  parkeerplaats 9  benzinstat. \_\_\_\_\_

7. Tijdelijke omstandigh. 1  werk in uitvo. 2  wegomlegging 3  ander ongeval \_\_\_\_\_

8. Lichtgesteldheid . . . . . 1  daglicht 2  duisternis 3  schemer \_\_\_\_\_

9. Wegverlichting . . . . . 1  niet brandend 2  wel brandend 3  geen \_\_\_\_\_

10. Weersgesteldheid . . . . . 1  droog 2  regen 3  mist 4  sneeuw/hagel 5  harde windstoten

11. Wegdek . . . . . 1  droog 2  nat/vochtig 3  besneeuwd/ijsal 4  besmeurd 5  \_\_\_\_\_

12. Wegverharding . . . . . 1  klinkers 2  bitumen 3  beton 4  keien \_\_\_\_\_

13. Aard ongeval

Aantal objecten . . . . .

Aantal slachtoffers . . . . .

Inlev. Instantie . . . . .

**BOTSING TUSSEN ÉÉN RIJDEND VOERTUIG EN:**

1  voetganger 2  geparkeerd voertuig 3  dier, nl. \_\_\_\_\_

4  vast voorwerp \_\_\_\_\_ 5  ander voorwerp, nl. \_\_\_\_\_

**RIJDENDE VOERTUIGEN:**

6  frontaal 7  flank 8  kop/staart

9  \_\_\_\_\_

**EENZIJDIG ONGEVAL:**

14. Nr.-object Object Nation, object Kenteken Naam van bestuurder/ voetganger Geboren te:	1.	2.	3.
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
Manoeuvre	R   U   B   A   E   A	R   U   B   A   E   A	R   U   B   A   E   A
Alcohol gebr.	ja / neen art. 28 WVV: ja / neen	ja / neen art. 28 WVV: ja / neen	ja / neen art. 28 WVV: ja / neen
15. Lokatie	Gem. Str. C	Gem. Str. C	Gem. Str. C
	C Gem. Str. C Afst.		
	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 Geslacht  Geboortedatum Wijze van deelname Gewond/overleden Ziekenhuis Opgenomen in z'huis Indien overleden Nr.-object	01	02	03
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	Het slachtoffer is: gewond / overleden	Het slachtoffer is: gewond / overleden	Het slachtoffer is: gewond / overleden
	welk? _____	welk? _____	welk? _____
	ja / neen	ja / neen	ja / neen
	ter plaatse / later dd. _____	ter plaatse / later dd. _____	ter plaatse / later dd. _____

# TOELICHTING

## Rubriek 2:

In de drie hokjes is ruimte gereserveerd voor het invullen van de gemeentecode (raadpleeg in geval van twijfel de codelijst Nederlandse gemeenten).

In elk hokje 1 cijfer plaatsen.

In de overige gereserveerde ruimte zoveel mogelijk de exacte plaats van het ongeval aangeven, zoals km.paal, huisnr., alsmede op welke rijstrook e.d.

## Rubriek 3:

Beknopte beschrijving van ter plaatse geldende verkeersmaatregelen, welke van belang zijn, zoals: voorrangsweg, kruispunt, autoanelweg, inhaalverbod, parkeerverbod, éénrichtingsweg, enz.

## Rubriek 4:

Algemeen geldt, dat elke openbare weg en dus ook elk kruispunt slechts 1 wegbeheerder kent. Het kruisingsvlak van 2 wegen kan dus niet in beheer zijn van 2 wegbeheerders.

In geval van twijfel informeren naar de juiste wegbeheerder.

## Rubriek 6 en 7:

Bijzonderheid van de plaats en tijdelijke omstandigheden slechts dan aankruisen als deze voor het ongeval van belang zijnde informatie verschaffen. Een ongeval ter hoogte van een uitrit, zonder dat de uitrit een rol bij het ongeval speelt, moet dus niet als zodanig worden ingevuld.

## Rubriek 10 en 11:

Het kan voorkomen dat per vraag meerdere antwoorden van belang zijn zoals,

weersgesteldheid : regen én harde windstoten  
wegdek : nat én besmeurd

Bij deze vragen mogen dan ook, indien voorkomend, meerdere hokjes worden aangekruist.

## Rubriek 13:

Van een éénzijdig ongeval is sprake als één rijdend voertuig bij een ongeval is betrokken, zonder dat dit voertuig of inzettende andere objecten heeft geraakt. Zodra een vast voorwerp, zoals een boom, vangrail e.d. wordt geraakt, is er geen sprake meer van een éénzijdig ongeval.

Bijv.: Auto raakt te water : éénzijdig ongeval  
Bromfietser slaat over de kop : idem  
Auto rijdt tegen boom en raakt te water : botsing met vast voorwerp

Van een botsing tussen één rijdend voertuig en een ander voorwerp is sprake, wanneer bijv. een auto tegen een verloren/los voorwerp op de weg botst.

## Rubriek 14 en 15:

Indien meer dan drie partijen bij een ongeval zijn betrokken dienen deze op een volgende registratie-set te worden vermeld. In dit geval dient het registratie-nummer van de vervolget doorgehaald te worden en veranderd in het nummer van de eerste set. De op één ongeval betrekking hebbende formulieren dienen te worden aaneengehecht. Bij de omschrijving van het motorvoertuig eveneens vermelden of er sprake is van een personen- of bestelauto, taxi, stadsbus, touringcar e.d.

De Nederlandse Vereniging van Automobiel Assuradeuren (NVVA) stelt het op prijs om tevens de nationaliteit van het kentekennummer te vermelden wanneer buitenlandse motorvoertuigen bij een ongeval zijn betrokken. Tevens wordt verzocht in die gevallen bij rubriek 15 het nummer van de groene kaart of het polisnummer te vermelden.

## Rubriek 16:

Op de tekening dient de plaats van de primaire schade d.m.v. een kruisje te worden aangegeven.

De omvang van de schade als volgt vermelden.

Bijv. : voorkant vernield  
linkervoorspatbord vernield  
achterbumper gedeukt

## Rubriek 17:

Indien er meer dan 3 slachtoffers te betreuen zijn, dient er als bij rubriek 14 te worden gehandeld. Indien de verwonding zeer licht is, zoals een schram, wordt men geacht niet gewond te zijn.

Ter voorkoming van misverstanden in de statistische verwerking wordt verzocht de gegevens van rubriek 17 volledig te vermelden, ook wanneer deze overeenkomen met rubriek 14.

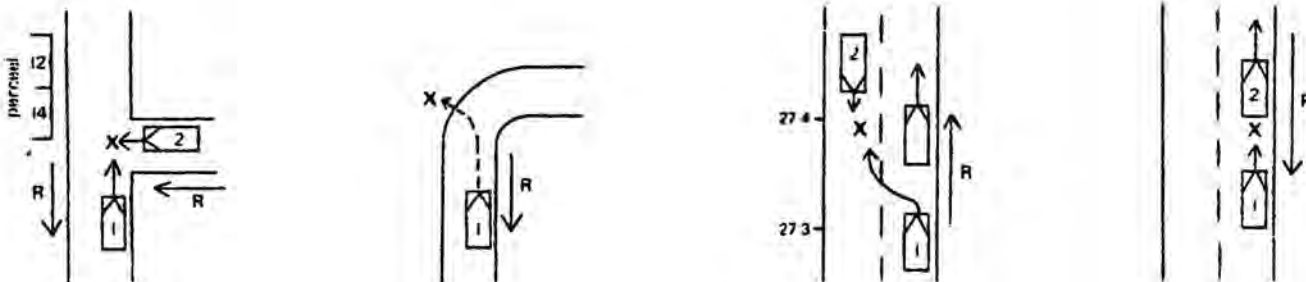
Ten einde de slachtoffers te kunnen koppelen met het voertuig waarin zij zaten is een invulling van rubriek 17 „wijze van de hame aan het verkeer” als volgt wenselijk: b.v. inzettende personenauto 14.1.

## Rubriek 18:

Uit de omschrijving van het ongeval moeten duidelijk de toedracht en de daarbij van belang zijnde factoren blijken.

## Situatieschets

Een eenvoudige situatieschets kan bijv. als volgt worden gemaakt:



Ge leve de nummernng te lten Corresponderen met rubriek 14 -

Indien mogelijk de richting van de weg (→ R) aangeven aan de hand van oplopende hectometreng of huisnummering