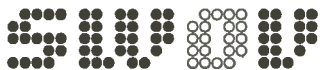


Schade-aangifteformulieren en ongevallenregistratie

De bruikbaarheid van schade-aangifteformulieren voor verkeersveiligheidsonderzoek



Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 71, Deernsstraat 1, Voorburg 2119

Rapport 1972-1N

Inhoud

Voorwoord	7
Inleiding	9
Samenvatting	14
Probleemstelling	15
1. Het onderzoek	16
1.1. Proefonderzoek	16
1.2. Opzet en methode van onderzoek	16
1.2.1. Omvang en duur van de steekproef	16
1.2.2. Het verzamelen van de gegevens	17
1.2.3. Het verwerken van de gegevens	18
2. De resultaten van het onderzoek	20
2.1. De volledigheid van de gegevens	20
2.1.1. Algemeen	20
2.1.2. Representativiteit	20
2.1.3. De kwantitatieve volledigheid van de informatie	24
2.1.4. De kwalitatieve volledigheid van de informatie	25
2.2. De betrouwbaarheid van de gegevens	34
2.2.1. Vergelijking van dubbelmeldingen	34
2.2.2. Vergelijking met politiegegevens	35
2.3. De uniformiteit van de gegevens	40
3. Conclusies en aanbevelingen	43
Literatuur	45
Bijlagen	
I. De frequentiepercentages betreffende de volledigheid van invullen bij schade-aangifteformulieren	46
II. Voorbeelden van een aantal ten tijde van het onderzoek bij verzekeringsmaatschappijen in gebruik zijnde schade-aangifteformulieren	53

Voorwoord

Toen in 1966 de Ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken een wijziging aanbrachten in het verbaliserings- en registratiebeleid van de politie, had dit o.a. tot gevolg dat een zeer aanzienlijk percentage verkeersongevallen niet meer in de statistieken werd opgenomen, waardoor deze hun bruikbaarheid voor het verkeersveiligheidsonderzoek voor een belangrijk deel verloren. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) was van mening dat de nieuwe registratienormen ten aanzien van verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade niet meer tot betrouwbare statistieken konden leiden en stopte vanaf 1967 met de publikatie van deze statistieken.

Herhaaldelijk was reeds gebleken dat gebrek aan voldoende betrouwbaar statistisch basismateriaal – met name gegevens uit de ongevallenstatistieken – de grootste belemmering vormde voor snel en vruchtdragend onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze situatie heeft ertoe geleid dat er een gesprek plaatsvond tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Nederlandse Vereniging van Automobielassuradeuren (NVVA) over de mogelijkheid door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV een onderzoek te laten instellen naar de bruikbaarheid van verzekeringsgegevens voor het verkeersveiligheidsonderzoek.

Het resultaat was dat door de Minister van Verkeer en Waterstaat een commissie werd ingesteld onder leiding van Dr. W. Horn, hoofd van de studie-afdeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dank zij de loyale medewerking van een aantal verzekeringsmaatschappijen heeft de SWOV gelegenheid gehad een onderzoek in te stellen naar de bruikbaarheid van schade-aangifteformulieren betreffende schadegevallen (ongevallen) met of door motorvoertuigen, incl. bromfietsen, als basismateriaal voor een aanvaardbare vorm van verkeersongevallenregistratie.

Het onderzoek werd, onder begeleiding van de commissie Horn, geleid door J. C. A. Carlquist, hoofd van de Afdeling Statistiek en Documentatie van de SWOV, en uitgevoerd onder leiding van A. Blokpoel, chef sectie Basisgegevens van deze afdeling.

Ir. E. Asmussen
Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Inleiding

Uitspraken over en onderzoek naar verkeersveiligheid zijn voornamelijk gebaseerd op gegevens over verkeersongevallen en verkeersslachtoffers zoals die door de politie worden geregistreerd en door deze worden gemeld aan het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Dit CBS verwerkt de gegevens tot landelijke ongevallenstatistieken. Het zijn vooral deze statistieken die gebruikt worden bij o.a. wetenschappelijk onderzoek.

In september 1966 werd evenwel door de Ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken een drastische wijziging aangekondigd in de registratienormen die tot dan door de politie werden gehanteerd. Deze wijziging trad 1 januari 1967 in werking.

Uit een onderzoek van de SWOV (Carlquist, 1967) naar de gevolgen van deze wijziging in de registratienormen bleek dat reeds in de laatste maanden van 1966 het totale aantal geregistreerde verkeersongevallen sterk afnam (later zou blijken dat het totale aantal geregistreerde verkeersongevallen in 1966 ca. 7% lager lag dan op basis van een tijdreeksanalyse verwacht mocht worden). Bovendien kon toen (midden 1967) reeds worden voorspeld dat dit aantal voor geheel 1967 ca. 30% lager zou liggen.

Een analyse van de ongevallencijfers tot en met 1970 (Blokpoel & Carlquist, 1972) geeft aan dat het verschil tussen de op basis van deze analyse geraamde en de geregistreerde aantallen verkeersgewonden, verkeersslachtoffers en ernstige verkeersongevallen (met doden en/of gewonden) ca. 13% bedraagt. Het verschil bij het totale aantal verkeersongevallen wordt geraamd op ca. 34%.

Het eerstvermelde onderzoek toonde bovendien aan dat de daling van de ongevallencijfers niet overal in Nederland gelijk was, omdat de gehanteerde norm sterk beïnvloed werd door plaatselijke omstandigheden, zoals aard van het verkeer, opvattingen over de belangrijkheid van bepaalde typen ongevallen, grootte van de gemeente (in verband met de sterkte van het politiekorps).

De consequenties van het gewijzigde registratiebeleid waren nogal ingrijpend, zoals bijvoorbeeld:

1. Het Centraal Bureau voor de Statistiek was van mening dat de nieuwe registratienormen, ten aanzien van verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade, niet meer tot betrouwbare statistieken konden leiden en stopte vanaf 1967 met de publikatie van deze statistieken. Statistieken van verkeersongevallen met doden en/of gewonden worden nog wel gepubliceerd.
2. Wegbeheerders werden van het ene jaar op het andere geconfronteerd met een gemiddeld^e daling van ca. 35% van het aantal op hun wegennet gemelde verkeersongevallen. Het aantal ongevallen, dat per wegvak of per kruispunt toch al niet zo groot was, werd daardoor in de meeste situaties zo klein dat analyses (zgn. 'black-spotstudies') met het doel tot verbeteringen te komen, vrijwel onmogelijk werden, respectievelijk als vrij onbetrouwbaar moesten worden gekenmerkt. (Onder een 'black-spot' wordt hier verstaan een weggedeelte of een kruispunt waarop in vergelijking tot andere weggedeelten of kruispunten veel verkeersongevallen hebben plaatsgevonden.)
3. De SWOV zag een belangrijke basis voor informatie en onderzoek wegvallen, vooral ook omdat steeds duidelijker werd dat niet alleen niet meer kan worden gesproken van een volledige maar ook niet van een enigszins objectieve registratie van het fenomeen verkeers(on)veiligheid.

Integrale registratie van verkeersongevallen

Het voorgaande leidde tot een belangrijke, allesoverheersende vraag van gebruikers van verkeersongevallengegevens: Wat nu?

Moet men blijven roeien met de (slechte) riemen die er zijn?

Is het huidige registratiesysteem nog te verbeteren?

Zijn er alternatieve registratiesystemen?

Uit deze vraagstelling is tenslotte de opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV voortgekomen tot het uitvoeren van het onderzoek 'Integrale ongevallenregistratie'. Deze opdracht is als volgt te omschrijven:

'Het uitvoeren van een onderzoek naar de meest doelmatige en efficiënte wijze van het registreren van gegevens verband houdende met de verkeersonveiligheid zoals zich die op de openbare weg voordoet. Daarbij dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de behoeften van een groot aantal gebruikers van deze gegevens, zoals: beleidvoerende overheidsinstanties (o.a. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne), statistische bureaus van Rijk en Gemeenten, wegbeheerders (van Rijk, Provincies en Gemeenten), politie, voorlichtende instellingen (Veilig Verkeer Nederland, ANWB, e.d.), researchinstututen, enz. Het onderzoek moet resulteren in een reeks aanbevelingen over de wijze waarop deze registratie zou kunnen plaatsvinden, en hoe de verwerking zou kunnen geschieden met het doel te komen tot een soort 'databank' van alle noodzakelijk geachte gegevens'.

Het onderzoek 'Integrale ongevallenregistratie' is dus voornamelijk een zgn. beleidsgericht onderzoek, dat in feite alleen tot doel heeft, zoveel mogelijk kennis te vergaren met de bedoeling hieraan directe consequenties voor het handelen te verbinden (Van Schilfegaarde, 1970).

Het verkeersongeval is in principe een gevolg van een samenloop van een groot aantal omstandigheden. Het ongeval heeft zoveel facetten (betreffende betrokken bestuurders, aard van de betrokken voertuigen, plaats, type ongeval, afloop, enz.), dat voor de beschrijving en bestudering van dit fenomeen een zeer groot aantal gegevens zou moeten worden vastgelegd (SWOV, 1965/1967).

Een ongevallenregistratie ten behoeve van een algemene beschrijving, resp. analyse van de verkeersonveiligheid moet dan ook qua inhoud minimaal de volgende elementen bevatten:

1. Gegevens ter identificatie van het ongeval: Identificatiegegevens.
2. Gegevens ten behoeve van een ingang naar subsystemen, (sleutelwoorden): Referentiegegevens.
3. Gegevens betreffende het ongeval die van algemeen belang zijn, maar een zo tijdelijk karakter hebben dat ze kort na het ongeval niet meer te achterhalen zijn: Informatieve gegevens.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de ongevallengegevens die in een dergelijke registratie zouden moeten voorkomen. Uitbreiding hiervan is alleen te overwegen, indien dit geen invloed op de kwantiteit en kwaliteit van de registratie heeft.

Het is een algemeen erkend feit dat een volledige registratie van alle gewenste gegevens van ieder verkeersongeval in de huidige situatie niet te verwezenlijken is.

Toch zijn zoveel mogelijk gegevens nodig voor diverse gebruikersgroepen, die allerlei verschillende doelstellingen nastreven. De politie heeft deze gegevens nodig voor het handhaven van de wet, de rechter en de verzekeraar voor het beoordelen van de juridische (strafrechtelijke, civielrechtelijke) aspecten van het ongeval, de wegbeheerder voor het verbeteren van zijn wegen, de automobiefabrikant voor het maken van veiliger auto's, de Geneeskundige Dienst voor de inrichting van ambulanceauto's en de opvang van de slachtoffers en 'last but not least' de overheid voor het bepalen van haar beleid, ten aanzien van bijvoorbeeld het vaststellen van prioriteiten, het nemen van maatregelen, enz. (zie ook Baerwald, 1966).

De oplossing zou onder meer gevonden kunnen worden in een verkeersongevallenregistratiesysteem dat opgebouwd is uit een aantal subsystemen, die ieder een deel van het totale pakket aan gewenste gegevens beschrijven, welke gegevens daarna in een totaalbestand (een 'databank') opgeslagen dienen te worden. Daarbij dient ervan te worden uitgegaan dat de registratie van gegevens in ieder subsysteem geschiedt door degenen die als de best geïnformeerden of als de meest deskundigen kunnen worden beschouwd. Zo kan de wegbeheerder het best de wegkenmerken registreren, de arts of chirurg het best de letselgegevens en/of de doodsoorzaak.

Een dergelijk 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' (zie ook SWOV, 1972) is er echter nog niet.

1. Gegevens ter identificatie van het ongeval: Identificatiegegevens

1.1. Plaatsaanduiding

- a. Stad, gemeente, e.d.
- b. Straatnaam, wegnummer, e.d.
- c. Huisnummer, hectometerpaal, kruispuntaanduiding, e.d.

1.2. Tijdaanduiding

- a. Dag, maand, jaar
- b. Tijdstip van de dag

1.3. Wijze van verplaatsen

- a. Voertuigtype partij A (auto, motor, bromfiets, e.d.)
- b. Idem partij B (indien aanwezig) (auto, motor, bromfiets, fiets, voetgangers, enz.)
- c. Idem overige betrokkenen (indien aanwezig), enz.

2. Gegevens ten behoeve van ingang naar subsystemen: Referentiegegevens

2.1. Referentiegegevens betreffende de plaats van het ongeval

Als onder 1.1. Plaatsaanduiding a t/m c

2.2. Referentiegegevens betreffende de betrokken personen

2.2.1. Partij A

- a. Naam, adres, woonplaats
- b. Geslacht
- c. Leeftijd
- d. Nummer rijbewijs (indien aanwezig), datum en plaats van afgifte (eventueel)
- e. Wel of geen letsel (dood)
- f. Naam van ziekenhuis waarnaar vervoerd

2.2.2. Partij B

Als onder 2.2.1. a t/m f

2.2.3. Slachtoffers (niet partij A of partij B)

Als onder 2.2.1. behalve punt d

2.3. Referentiegegevens betreffende de betrokken voertuigen

2.3.1. Voertuig partij A

- a. Merk en type
- b. Bouwjaar
- c. Kentekennummer

2.3.2. Voertuig partij B

Als onder 2.3.1. a t/m c

3. Gegevens betreffende het ongeval, van algemeen belang maar tijdelijk van aard: Informatieve gegevens

3.1. Toestand van het wegdek

- a. Droog/nat/sneeuw/ijzel/anders

3.2. Weers- en lichtomstandigheden

- a. Droog/regen/sneeuw/mist/anders
- b. Daglicht/schemer/duisternis, met of zonder straatverlichting

3.3. Voertuiggebruik

- a. Gebruiksdoel tijdens het ongeval

3.4. Toedracht van het ongeval

- a. Manoeuvres (rijrichtingen) vlak voor de botsing
- b. Beschrijving van het ongeval en situatietekening(-schets)

3.5. Politie melding

- a. Politie wel of niet aanwezig
 - b. Naam politiekorps
-

Tabel 1. Overzicht van de voor een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' noodzakelijke gegevens. (Vervolg van blz. 11). N.B. Uitbreiding van onderdeel 3 kan uiteraard worden overwogen, waarbij de mate van betrouwbaarheid van invullen als belangrijkste criterium moet gelden.

Bepaalde registratiesystemen die als subsysteem dienst zouden kunnen doen, zijn in ontwikkeling; o.a. het systeem van de medische registratie bij de Stichting Medische Registratie (SMR) te Utrecht (Fokkens, 1970).

Verzekeringsgegevens

Eén van de mogelijke subsystemen is ook het registratiesysteem dat gebruikt wordt door de verzekeringsmaatschappijen voor eigenaren van motorvoertuigen, die volgens de WAM (Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen) verzekerd dienen te zijn tegen schade aan derden. Bepaalde ontwikkelingen in West-Duitsland (Jacobi, 1970) en de Verenigde Staten gaven namelijk aanwijzingen dat de gegevens van autoschadeverzekeraars een belangrijke bijdrage zouden kunnen leveren aan een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem'. Een van de beperkingen van een op verzekeringsgegevens betreffende motorvoertuigen gebaseerde registratie van verkeersongevallen is evenwel dat bepaalde categorieën weggebruikers die niet verplicht tegen WA verzekerd zijn, zoals voetgangers en fietsers, slechts dan in het registratiesysteem terechtkomen als ze bij een ongeval betrokken raken waarbij de tegenpartij wel verzekerd is en een claim meent te hebben op de andere partij.

Het is gewenst in de toekomst een beter inzicht te verkrijgen in de grenzen, resp. beperkingen van de verzekeringsregistratie. Onderzoek hiernaar behoorde niet tot de doelstellingen van het hierna beschreven onderzoek (zie echter ook 2.1.3.2.).

Contacten en gesprekken tussen beleid- en onderzoekinstanties hebben er tenslotte in het begin van 1969 toe geleid dat er een gesprek heeft plaatsgevonden tussen enerzijds het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en anderzijds de Nederlandse Vereniging van Automobile-assuradeuren (NVVA) waarin de mogelijkheid is besproken de SWOV in het kader van het onderzoek 'Integrale ongevallenregistratie' een (deel)onderzoek te laten instellen naar de bruikbaarheid (in termen van volledigheid en betrouwbaarheid) van verzekeringsgegevens ten behoeve van verkeersveiligheidsonderzoek.

Nadat in principe overeenstemming was bereikt over de uitvoering van het deelonderzoek, is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een commissie ingesteld, onder leiding van het hoofd van de Studiefdeling van zijn ministerie, die dit onderzoek zou leiden en begeleiden, met in het bijzonder de zorg voor het verkrijgen van de nodige faciliteiten bij de uitvoering van het onderzoek door de SWOV.

In overleg met de NVVA en SWOV werd de commissie als volgt samengesteld:

Dr. W. Horn, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Studiefdeling, tevens voorzitter

Mej. drs. M. E. Streekstra, Deltalloyd Verzekeringsgroep N.V.

P. A. Stolk, Assurantiemaatschappij De Zeven Provinciën N.V.

G. Tuin, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie van de Waterstaat

J. C. A. Carlquist, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, project-leider, tevens secretaris

Tussentijds hebben Mej. Streekstra en de heer Tuin wegens verandering van werkzaamheden voor hun lidmaatschap moeten bedanken. Daarvoor traden als vervangers op:

P. Peterse, Deltalloyd Verzekeringsgroep N.V.

R. Th. Overakker, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie van de Waterstaat

In de periode van maart 1969 t/m maart 1970 heeft de bovengenoemde commissie zes maal vergaderd met als resultaat dat de SWOV in de periode april tot en met juli 1970 de gegevens die voor het onderzoek noodzakelijk waren bij de verzekeringsmaatschappijen heeft kunnen verzamelen.

Dit rapport geeft een beschrijving van de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd, van de resultaten en van de conclusies en aanbevelingen waartoe deze resultaten leiden.

Samenvatting

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Nederland is sinds enige jaren sterk teruggevallen als gevolg van een beperking in de registratie-activiteiten van de politie. Deze beperking van de registratie ging tevens gepaard met een vertekening in de richting van alleen uit juridisch oogpunt relevante gevallen.

De huidige verkeersongevallenstatistieken zijn daardoor gebaseerd op een niet-representatieve steekproef uit het totale aantal ongevallen. Gegevens betreffende verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade worden om deze reden dan ook niet meer door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerd.

Het onderzoek naar een alternatief en meer algemeen registratiesysteem van verkeersongevallen heeft geleid tot de idee, dat o.a. de gegevens die de bij een ongeval (schadegeval) betrokken bestuurder moet verstrekken aan zijn verzekeringsmaatschappij mogelijk bruikbaar zouden zijn. Daarom zijn in samenwerking met acht verzekeringsmaatschappijen (verdeeld over 12 kantoren) ruim 10.000 schade-aangifteformulieren uit april 1970 geanalyseerd op hun bruikbaarheid als basisinformatie voor een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem'.

De criteria waarop de door betrokkenen ingevulde schade-aangifteformulieren zijn beoordeeld, zijn:

- a. volledigheid, zowel wat de omvang (de kwantiteit) als wat de inhoud (de kwaliteit) betreft;
- b. betrouwbaarheid, resp. objectiviteit van de verstrekte gegevens;
- c. uniformiteit van de door de verschillende maatschappijen verlangde gegevens.

De belangrijkste conclusies uit dit beschrijvende onderzoek kunnen als volgt worden samengevat.:

1. Gegevens die door betrokkenen over het ongeval worden verstrekt aan verzekeringsmaatschappijen, zijn in principe bruikbaar voor onderzoekdoeleinden.
2. De volledigheid en betrouwbaarheid van de informatie laat in een aantal gevallen (afhankelijk van de aard van de vragen en van de verzekeringsmaatschappij) zeker nog te wensen over; belangrijke verbeteringen kunnen gerealiseerd worden als de volgende aspecten meer aandacht zouden krijgen:
 - a. een aangepaste indeling en vraagstelling van het schade-aangifteformulier;
 - b. goede instructie voor en controle op het invullen van het schade-aangifteformulier;
 - c. stimulering van het uitwisselen van gegevens door de betrokken bestuurders.
3. Voor een efficiënte verwerking van de gegevens is het wenselijk dat er een uniform schade-aangifteformulier komt, dat een op de verwerking afgestemde indeling en volgorde heeft.
4. Een beter inzicht in de registratiecriteria (grenzen waarbinnen de ongevallenregistratie plaatsvindt) is nog gewenst. Er moet daarom nog verder onderzoek gedaan worden naar de kwantitatieve beperkingen van de door verzekeringsmaatschappijen geregistreerde schadegevallen.

Probleemstelling

Daar het hier in de eerste plaats om een beleidsgericht onderzoek gaat (zie ook Inleiding), met als voornaamste functie een beschrijving te geven van de situatie zoals die nu is, kan de probleemstelling van het (deel)onderzoek Bruikbaarheid schade-aangifteformulieren, in de volgende punten worden samengevat:

1. De volledigheid van de gegevens

Waar liggen zowel kwantitatief (het aantal schadegevallen), als kwalitatief (de volledigheid van de informatie), de grenzen waarbinnen de registratie van schadegevallen (ongevallen) met of door motorvoertuigen (incl. bromfietsen) bij de verzekeringsmaatschappijen plaatsvindt, en hoe verhoudt zich deze registratie tot de ongevallenregistratie zoals die door de politie wordt uitgevoerd?

2. De betrouwbaarheid van de gegevens

Welke betrouwbaarheid moet aan de op schade-aangifteformulieren gemelde gegevens worden toegekend?

3. De uniformiteit van de gegevens

Komen de gegevens voldoende uniform beschikbaar, vooral voor zover deze uniformiteit van belang is voor een snelle en éénvormige verwerking met behulp van dataverwerkende apparatuur?

De opzet en de methode van onderzoek dient zoveel mogelijk gericht te zijn op de beantwoording van bovengenoemde vragen.

1. Het onderzoek

1.1. Proefonderzoek

Ter voorbereiding van het eigenlijke onderzoek is in juni 1969 een proefonderzoek gehouden met de volgende doelstellingen:

1. Na te gaan of het mogelijk is en zo ja, op welke wijze, in een bestaande administratieve procedure uit het betreffende totale aantal schadegevallen een representatieve steekproef is te trekken.
2. Met behulp van deze gegevens na te gaan of de volledigheid van de verzekeringsregistratie, met name de wijze waarop het schade-aangifteformulier door de betrokkenen wordt ingevuld, voldoende is om een onderzoek naar 10.000 schadegevallen te rechtvaardigen.
3. Zoveel mogelijk informatie te verzamelen om zowel in wetenschappelijke als organisatorische zin een verantwoorde opzet te kunnen maken voor een uitgebreider onderzoek.

Eén van de bevindingen bij dit proefonderzoek was dat bleek dat ten aanzien van de kwalitatieve volledigheid van de gegevens (volledigheid van de informatie, zie Probleemstelling) de tijd die ligt tussen de aangifte van de schade (het ongeval) en het moment waarop de betreffende gegevens worden gelicht, een niet onbelangrijke factor is. De eerste schademelding, respectievelijk het door de betrokkene ingevulde schade-aangifteformulier, is vaak nog onvolledig. Naarmate de tijd verstrijkt en het schadedossier in omvang toeneemt, komt er meer informatie beschikbaar. De informatie in het schadedossier is echter wel ongeordend en zit verspreid in correspondentie, formulieren, memoranda, telefoonnotities, enz. Dit maakt het verwerken ervan (coderen e.d.) zeer tijdrovend en is daarom voor een massale toepassing weinig aantrekkelijk. Bovendien komt daar nog als nadeel bij dat schadedossiers zelden binnen een periode van twee à drie maanden na het ontstaan van de schade zijn afgewerkt. Een groot deel van de (meestal ernstiger) schadegevallen is veel langer in bewerking (tot één à twee jaar toe) en dat houdt in dat de gegevens al die tijd vrijwel niet of zeer moeilijk toegankelijk zijn. Voor de opzet van het eigenlijke onderzoek betekende dit dat, teneinde de kwalitatieve volledigheid in de diverse stadia te kunnen beoordelen, het nodig was het verzamelen van de gegevens in verschillende fasen uit te voeren.

1. Het beoordelen van de gegevens zoals deze door de betrokkene op het schade-aangifteformulier zijn ingevuld; daartoe zou het formulier direct na de aangifte dienen te worden verwerkt.

Hieruit kan dan een inzicht worden verkregen in de mate waarin de betrokkene in staat moet worden geacht een zo volledig mogelijk beeld van het verkeersongeval te geven. Tevens kan aan de hand van vergelijking met later beschikbaar komende gegevens blijken in hoeverre de in eerste instantie verstrekte gegevens betrouwbaar zijn.

2. Het, ca. twee maanden na ontvangst van het schade-aangifteformulier, aanvullen van de oorspronkelijke gegevens met de extra informatie, die dan in het dossier aanwezig is. De resultaten daarvan kunnen inzicht geven in welke mate de verzekeringsmaatschappijen vanuit hun eigen behoeften de oorspronkelijke (onvolledige) informatie hebben aangevuld. Bovendien kan hieruit worden opgemaakt in hoeverre de volledigheid van de informatie is toegenomen.

1.2. Opzet en methode van onderzoek

1.2.1. Omvang en duur van de steekproef

Het totale aantal bij Nederlandse schadeverzekeraars binnenkomende schade-aangifteformulieren betreffende ongevallen met of door motorvoertuigen (incl. bromfietsen) werd bij de aanvang van het onderzoek geschat op ca. 50–60 000 per maand. Aangezien de analyse van 10.000 van deze schadegevallen voldoende werd geacht voor het beantwoorden van de gestelde

Verzekeringsmaatschappij(-kantoor)	Plaats hoofdkantoor
Assurantie Mij. 'De Zeven Provinciën' N.V.	Den Haag
Assurantie Mij. 'Nieuw Rotterdam' (met gemachtigden in Den Haag, Eindhoven en Venlo)	Rotterdam
Deltalloyd Verzekeringsgroep N.V.	Amsterdam
De Nationale Nederlanden N.V. (onderverdeeld in Fatum en Eerste Rotterdamsche)	Den Haag
Interpolis N.C.B.	Tilburg
Onderlinge Verzekerings Maatschappij	Goes
Verzekeringsbank 'De Nieuwe Eerste Nederlandsche (N.E.N.)	Den Haag
Verzekerings Mij. 'De Auto Onderlinge'	Groningen

Tabel 2. De verzekeringsmaatschappijen, resp. -kantoren, die aan het onderzoek hebben meegewerkt. (N.B. Er bestaat geen enkel verband tussen de hierboven aangegeven volgorde en de in het hierna volgende voor de betreffende maatschappij/kantoor gebruikte codecijfer).

vragen, kon dus worden volstaan met een steekproef van 1:5 uit de totale hoeveelheid van één maand.

De maand april (1970) is als onderzoeksperiode gekozen omdat van deze maand, liggend tussen de wintermaanden en de vakantiemaanden, verondersteld mocht worden dat zij in het algemeen een normaal gespreid ongevalpatroon te zien geeft.

Toen het niet mogelijk bleek uitsluitend die formulieren te verkrijgen welke de schadegevallen betroffen die in april hadden plaatsgevonden, is akkoord gegaan met die schade-aangifteformulieren die in april zouden worden ontvangen. Dat hieronder zich dan ook zouden bevinden de aangifteformulieren betreffende schadegevallen, die tijdens de Paasdagen (29 en 30 maart) ontstonden, werd niet als een bezwaar gezien.

1.2.2. Het verzamelen van de gegevens

1.2.2.1. Verzekeringsgegevens

In overleg met de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (NVVA) hebben acht verzekeringsmaatschappijen (in totaal twaalf hoofd- en bijkantoren) zich bereid verklaard aan dit onderzoek mee te werken (zie tabel 2). Om praktische redenen is hiervoor een keuze gedaan uit de grootste maatschappijen (de acht maatschappijen hebben ongeveer 40% van de totale 'schademarkt' onder hun beheer) met een zodanig landelijke spreiding dat verondersteld mocht worden dat vrijwel alle regionale en/of plaatselijke omstandigheden in de steekproef vertegenwoordigd zijn.

Nadat vaststond welke verzekeringsmaatschappijen in principe bereid waren aan het onderzoek mee te werken, zijn met deze maatschappijen oriënterende gesprekken gevoerd om een inzicht te krijgen op welke wijze het verzamelen van de gegevens zo efficiënt mogelijk kon geschieden. Uit deze gesprekken zijn ten aanzien van de uitvoering van het onderzoek een aantal praktische beperkingen voortgekomen. Samen met de ervaringen uit het proefonderzoek en zonder de doelstellingen van het onderzoek uit het oog te verliezen heeft dit tenslotte tot de hieronder beschreven procedure geleid:

1. De periode waarover de gegevens werden verzameld, liep van woensdag 1 april t/m woensdag 29 april 1970.

2. Van alle schade-aangifteformulieren betreffende auto-, motor-, scooter- of bromfietsschade die in bovengenoemde periode door de betreffende verzekeringsmaatschappijen (resp. -kantoren) werden ontvangen, werd een fotokopie gemaakt ten behoeve van het SWOV-

onderzoek. Deze fotokopie bevatte één of ander kenmerk (meestal een zgn. schadenummer) waardoor het mogelijk was de procedure op zo eenvoudig mogelijk wijze voort te zetten.

3. Bij de SWOV werd elk tweede schade-aangifteformulier eruit gelicht voor het overnemen van de gegevens, ter verwerking ervan in ponskaarten.

4. Zes tot acht weken na ontvangst van de schade-aangifteformulieren zouden de formulieren die onvoldoende waren ingevuld, met behulp van het desbetreffende schadedossier worden aangevuld met de ontbrekende gegevens.

1.2.2.2. Politiegegevens

Om de betrouwbaarheid van de op schade-aangifteformulieren vermelde gegevens te kunnen vaststellen, was het evenwel ook nodig om deze met de gegevens van ongevallen die ook bij de politie bekend waren, te vergelijken. Met de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC) werd hiervoor een procedure afgesproken die ertoe geleid heeft dat de gewenste vergelijkingsgegevens zijn verstrekt.

Een belangrijk uitgangspunt bij het verkrijgen van deze vergelijkingsgegevens was dat de politie er zo weinig mogelijk werk aan moest hebben. Dit is in de eerste plaats bereikt door van elke twee schadegevallen waarvan de betrokkene vermeldde dat er politie bij aanwezig was, er slechts één te controleren. In de tweede plaats zijn in gemeenten met meer dan 15 schadegevallen de gegevens ter plaatse verzameld door een SWOV-medewerker. De gegevens betreffende de overige gemeenten zijn schriftelijk verkregen (zie verder 2.1.1. en 2.2.2.).

1.2.3. Het verwerken van de gegevens

1.2.3.1. Codering

Van het schade-aangifteformulier zijn voornamelijk die gegevens verwerkt die van belang zijn als basisinformatie voor een 'integraal verkeersongevalenregistratiesysteem' (zie tabel 1, blz. 11 en 12). Bijlage I (blz. 46 e.v.) geeft o.a. een overzicht van de aspecten die werden onderzocht.

Voor het coderen van een aantal gegevens bleken uitgebreide specificaties nodig. Zo is onder meer voor het coderen van de gemeente waarin het ongeval had plaatsgevonden een bestaande gemeenten-codelijst omgewerkt. De codering betreffende de exacte plaatsaanduiding en de toedracht van het ongeval, heeft zelfs een heel aparte fase in de uitvoering van het codeerwerk ingenomen. Hiervoor zijn namelijk meer gespecialiseerde krachten ingeschakeld, die alleen tot taak hadden deze aspecten te coderen en de codes daarvan op het schade-aangifteformulier te vermelden. In een tweede codeerfase werden deze codes zonder meer op het ponsconcept overgenomen.

1.2.3.2. Het aanvullen met gegevens uit de schadedossiers

Nadat de codering van schade-aangifteformulieren had plaatsgevonden, is door de computer een overzicht geproduceerd waaruit voor iedere vraag bleek in hoeverre er een min of meer exact antwoord op elke vraag was gegeven. In Bijlage I zijn de frequentiepercentages vermeld. Met behulp van deze uitkomsten is vervolgens per verzekeringsmaatschappij een lijst gemaakt met schadenummers waarbij de belangrijkste vragen niet of onvolledig waren ingevuld. De keuze van deze vragen werd ook hier bepaald door de primaire eisen die aan de basisgegevens voor een 'integraal verkeersongevalenregistratiesysteem' gesteld moeten worden. Deze vragen hebben dan ook alleen betrekking op de identificatie van het ongeval, de betrokkenen en de betrokken voertuigen.

Vervolgens is getracht alle niet of onvolledig ingevulde gegevens in de schade-aangifteformulieren met gegevens uit de schadedossiers bij de desbetreffende verzekeringsmaatschappijen aan te vullen. De op deze wijze verkregen gegevens zijn volgens de reeds vermelde codeer-instructies eveneens in ponskaarten verwerkt (zie verder 2.1.4.1.)

1.2.3.3. Vergelijking van dubbelmeldingen

Een mogelijkheid om de betrouwbaarheid van de door betrokkenen verstrekte gegevens te kunnen vaststellen, was gelegen in het vergelijken van twee schade-aangifteformulieren die door twee betrokkenen onafhankelijk van elkaar over hetzelfde ongeval waren ingediend. De schade-aangifteformulieren die betrekking hadden op deze zgn. dubbelmeldingen zijn eruit gehaald en bij elkaar gebracht met behulp van de op het formulier ingevulde kentekennummers van het eigen vervoermiddel en die van de tegenpartij. Ongevallen waarbij één van de betrokken voertuigen niet geïdentificeerd kon worden met een nummer (bijv. een fiets), of waarbij beide betrokkenen de vermelding van het nummer van de tegenpartij achterwege hadden gelaten, konden dus niet als dubbelmeldingen worden herkend.

Berekend kan worden dat de laatstgenoemde categorie echter niet meer dan 3% van het totaal aantal aanwezige dubbelmeldingen zal bedragen. De conclusies omtrent volledigheid van invullen en betrouwbaarheid die uit de wel geanalyseerde dubbelmeldingen getrokken kunnen worden, hebben dus betrekking op minstens 97% van alle in het onderzochte bestand voorkomende gevallen en kunnen dus zeker als maatgevend worden beschouwd. Vooral ook omdat er geen duidelijke redenen zijn aan te voeren waarom de niet-onderzochte groep zou afwijken van de groep die wel is onderzocht.

1.2.3.4. Vergelijking met politiegegevens

De vergelijking tussen de verzekeringsgegevens en de politiegegevens heeft als volgt plaatsgevonden.

Allereerst is vastgesteld op welke onderdelen de vergelijking zou worden uitgevoerd. Dit resulteerde in de volgende checklist.

1. Is het schadegeval (ongeval) inderdaad bij de betreffende politie-instantie bekend? Zo ja, is er een statistiekformulier ingevuld?
2. Nadere omschrijving van de plaats van het schadegeval (ongeval) (straatnaam of wegnummer, huisnummer of hectometerpaal; binnen/buiten bebouwde kom).
3. Datum en tijdstip van het schadegeval (ongeval).
4. Identificatie van de betrokken voertuigen, d.m.v. kentekennummers e.d..
5. Weersgesteldheid (droog, regen, mist, sneeuw en/of hagel).
6. Geslacht bestuurder(s).
7. Het al of niet voorkomen van slachtoffers.
8. Beschrijving van de toedracht van het ongeval (manoeuvre).

Vervolgens is een formulier ontworpen waarin bovengenoemde gegevens op eenvoudige wijze konden worden vastgelegd. Van alle schadegevallen waarvan kon worden vastgesteld dat er door de betrokkene een schade-aangifteformulier en door de politie een statistiekformulier was ingevuld, zijn de hierboven vermelde gegevens (behalve punt 2, 5 t/m 7) onderling vergeleken (zie verder 2.2.2.)

2. De resultaten van het onderzoek

2.1. De volledigheid van de gegevens

2.1.1. Algemeen

Door de SWOV zijn in april 1970 in totaal 21.218 (kopieën van) schade-aangifteformulieren ontvangen. Hiervan werd precies de helft (10.609) voor nader onderzoek geselecteerd. In 135 gevallen bleken dit duplicaten te zijn van reeds ontvangen formulieren. Deze werden niet verwerkt.

Van de overgebleven 10.474 formulieren hadden er 10.045 (=96%) betrekking op een schade die duidelijk het gevolg was van een verkeersongeval (tabel 3).

Onder deze 10.045 schade-aangifteformulieren bevonden zich 202 formulieren een schadegeval in het buitenland betreffende, terwijl 234 paren dubbelmeldingen (meldingen van twee of meer betrokkenen over één en hetzelfde ongeval) als zodanig zijn herkend.

Het totale aantal in het onderzoek verwerkte verkeersongevallen op Nederlandse wegen bedroeg dus $(10.045 - 202 - 234) = 9.609$.

Ten behoeve van het onderzoek naar de betrouwbaarheid van de gegevens uit schade-aangiften kwamen er van de 10.045 formulieren in totaal 3526 in aanmerking om de gegevens hiervan met die van de politie te vergelijken. Door een steekproef te trekken van 1:2 bleven 1763 formulieren over. Hiervan bleken er 46 een schadegeval in het buitenland te betreffen. Voor de vergelijking van de overige 1717 formulieren is op de politiekorpsen in 410 gemeenten een beroep gedaan op de medewerking (zie tabel 4 en verder 2.2.2.). Tabel 5 (blz. 23) laat o.a. zien hoe het aantal schadegevallen is verdeeld over gemeenten met gelijke aantallen schadegevallen.

De beoordeling ten aanzien van de volledigheid van de beschikbare gegevens diende te geschieden op twee aspecten, namelijk:

- a. de kwaliteit (het aantal schadegevallen, respectievelijk ongevallen);
- b. de kwaliteit (de volledigheid van de informatie per schadegeval).

Allereerst is evenwel getracht enig inzicht te verkrijgen in de representativiteit van de gegevens ten opzichte van de officiële registratie.

2.1.2. Representativiteit

De representativiteit van de steekproef is beoordeeld door de verdelingen van de bij de verzekeringsmaatschappijen aangemelde verkeersongevallen te vergelijken met de verdelingen van de officieel (door de politie) geregistreerde ernstige verkeersongevallen (met doden en/of gewonden) in Nederland. Dit laatste omdat vanaf 1964 geen gedifferentieerde cijfers betreffende alle ongevallen (inclusief materiële schade) worden gepubliceerd.

Omdat er ten tijde van het onderzoek nog geen officiële cijfers beschikbaar waren over 1970 moest de vergelijking worden uitgevoerd met cijfers over 1969.

2.1.2.1. Naar gemeentegrootte

In tabel 5 zijn bovengenoemde ongevallen onderverdeeld naar vier categorieën gemeentegrootte.

Uit deze cijfers blijkt dat er een redelijke overeenstemming bestaat tussen de verdeling van de aangemelde verkeersongevallen en die van de officieel door de politie geregistreerde (ernstige) verkeersongevallen. Het relatief iets grotere percentage aangemelde verkeersongevallen in de grote gemeenten is conform de verwachting die op grond van het in 1967 door de SWOV ingestelde onderzoek was uitgesproken (Carlquist, 1967). Gevoetst aan de percentages

Verzekerings- maatschappij (-kantoor)	Aantal door SWOV ontvangen formu- lieren	Aantal voor onderzoek ge- selecteerde formulieren	Aantal dubbel gekopieerde formulieren	Aantal formu- lieren niet een verkeersongeval betreffende	Aantal in onder- zoek verwerkte formulieren
1	1.204	602	-	20	582
2	2.866	1.433	25	52	1.356
3	4.190	2.095	85	94	1.916
4	2.626	1.313	1	40	1.272
5	1.694	847	-	65	782
6	2.204	1.102	4	40	1.058
7	1.022	511	2	11	498
8	3.520	1.760	10	73	1.677
9	368	184	1	3	180
10	360	180	1	9	170
11	220	110	2	4	104
12	944	472	4	18	450
Totaal	21.218	10.609	135	429	10.045

Aantal gemeenten	Per gemeente te vergelijken schadegevallen	Totaal aantal te vergelijken schadegevallen
188	1	188
84	2	168
47	3	141
23	4	92
21	5	105
9	6	54
4	7	28
5	8	40
5	9	45
2	10	20
1 (Hilversum)	11	11
4 (Enschede, Ede, Leeuwarden, Maastricht)	12	48
2 (Hengelo, Schiedam)	15	30
2 (Apeldoorn, Breda)	16	32
1 (Venlo)	19	19
3 (Haarlem, Heerlen, Leiden)	20	60
2 (Nijmegen, 's-Hertogenbosch)	25	50
1 (Arnhem)	28	28
1 (Groningen)	32	32
1 (Tilburg)	44	44
1 (Utrecht)	53	53
1 (Eindhoven)	57	57
1 ('s-Gravenhage)	81	81
1 (Rotterdam)	103	103
410 Gemeenten		1.529
Amsterdam (niet verzonden)		128
Gemeente niet bekend (niet verzonden)		51
Onbruikbaar (niet verzonden)		9
Totaal		1.717

Tabel 4. De aantallen (per gemeente) met de politiegegevens te vergelijken schadegevallen. N.B. In de vet gezette gemeenten zijn de vergelijkingsgegevens ter plaatse door een SWOV medewerker verzameld.

Gemeentegrootte naar aantal inwoners	Verdeling verkeers- ongevallen bij verz. mij. aangemeld in april 1970	Verdeling ernstige verkeersongevallen in Nederland in 1969 (CBS)
>100.000	38,5%	35,6%
50-100.000	13,1%	14,2%
20- 50.000	14,2%	16,5%
< 20.000	28,0%	33,7%
Rest	6,2%*	—
Totaal	100 %	100 %

Tabel 5. De verdeling van de door betrokkenen aangemelde verkeersongevallen en die van de officieel geregistreerde ernstige verkeersongevallen (met doden en/of gewonden) naar de plaats van het ongeval (gemeentegrootte).

* Dit betreft schade-aangifteformulieren waarop de gemeente niet of onleesbaar was ingevuld.

Periode van de dag	Verdeling verkeers- ongevallen bij verz. mij. aangemeld in april 1970	Verdeling ernstige verkeersongevallen in Nederland in 1969 (CBS)
0.00- 5.59 uur	3,9%	9,4%
6.00- 8.59 uur	12,3%	6,9%
9.00-11.59 uur	14,8%	12,7%
12.00-14.59 uur	16,6%	16,6%
15.00-17.59 uur	25,2%	20,5%
18.00-20.59 uur	13,3%	23,8%
21.00-23.59 uur	6,7%	10,0%
Rest	7,2%*	0,1%
Totaal	100 %	100 %

Tabel 6. De verdeling van de door betrokkenen aangemelde verkeersongevallen en die van de officieel geregistreerde ernstige verkeersongevallen (met doden en/of gewonden) naar periode van de dag.

* Dit betreft schade-aangifteformulieren waarvan het tijdstip van het ongeval niet of onleesbaar was ingevuld.

voor heel Nederland blijkt er echter geen significant verschil te bestaan tussen de twee verdelingen.

2.1.2.2. Naar periode van de dag

Behalve naar gemeentegrootte is de representativiteit ook vergeleken naar de periode van de dag waarop het ongeval heeft plaatsgevonden. De cijfers hiervoor zijn weergegeven in tabel 6. Ook hier blijkt geen significant verschil aanwezig te zijn tussen de verdelingen.

2.1.3. De kwantitatieve volledigheid van de informatie

2.1.3.1. Het aantal gemelde schadegevallen, resp. verkeersongevallen

Aangezien het onderzoek betrekking had op een steekproef uit het totale aantal schadegevallen, terwijl over de procentuele omvang van de steekproef slechts een vage indruk bestaat (ca. 10.000 schadegevallen = ca. 9600 verkeersongevallen in Nederland betreffen ca. 20% van het geschatte totale aantal door alle verzekeringsmaatschappijen ontvangen schade-aangifteformulieren in één maand), is het niet goed mogelijk de uitkomsten van het onderzoek zonder meer om te zetten in absolute cijfers omtrent het totale aantal aangemelde schadegevallen (ongevallen). Er bestaan geen betrouwbare cijfers over het werkelijke aantal verkeersongevallen dat in Nederland plaatsvindt. Berekeningen (o.a. met behulp van de in paragraaf 2.2.2. vermelde gegevens) leiden voor 1970 tot een geschat aantal van ca. 800.000 (Blokpoel & Carlquist, 1972).

2.1.3.2. Een schatting van het totale aantal aangemelde verkeersongevallen en de daarop gebaseerde schatting van het werkelijke totale aantal verkeersongevallen

Als wordt aangenomen dat het marktaandeel van de bij het onderzoek betrokken verzekeringsmaatschappijen inderdaad ca. 40% bedraagt en dus ook de gegevens van 40% van alle schadegevallen, resp. verkeersongevallen bij deze maatschappijen terecht komen, dan kan op grond hiervan geconcludeerd worden dat bij de verzekeringsmaatschappijen in april 1970 in totaal ca. 48.000 verkeersongevallen op Nederlandse wegen zijn aangemeld. Als er bovendien van wordt uitgegaan dat ca. 8% van alle verkeersongevallen per jaar in april plaatsvinden (CBS, 1966) zou dit betekenen dat in geheel 1970 ca. 600.000 verkeersongevallen bij de verzekeringsmaatschappijen zijn aangemeld.

De aangemelde ongevallen betreffen echter uitsluitend verkeersongevallen waarbij een motorvoertuig (incl. bromfiets) betrokken is geweest, resp. schade heeft opgelopen. Bovendien moet worden aangenomen dat van éénzijdige verkeersongevallen een relatief hoog percentage buiten de verzekeringsregistratie zal vallen terwijl ook (lichte) botsingen tegen een vast voorwerp ondervertegenwoordigd zullen zijn. Hoeveel hoger het werkelijke aantal verkeersongevallen in 1970 lag is niet exact aan te geven. Wel kunnen de volgende gegevens hier over een aanwijzing geven.

Uit de officiële verkeersongevallenstatistieken blijkt dat ca. 2% van alle geregistreerde ongevallen in 1963 (het laatste jaar dat ook de desbetreffende gegevens over ongevallen met uitsluitend materiële schade nog in de statistieken werden opgenomen) betrekking had op verkeersongevallen waarbij geen motorvoertuig of bromfiets was betrokken (CBS, 1965).

Uit dezelfde bron blijkt tevens dat 4 à 5% van het totale aantal geregistreerde verkeersongevallen eenzijdige ongevallen of ongevallen met dieren waren, terwijl het percentage botsingen tegen een vast voorwerp 5 à 6 bedraagt. Op basis van deze gegevens kan worden verondersteld dat het totale aantal aangemelde ongevallen 90 tot 95% bedraagt van het werkelijke aantal verkeersongevallen. Dit zou leiden tot een werkelijk aantal verkeersongevallen van ca. 650.000. Het verschil met het in 2.1.3.1. genoemde geschatte aantal is mogelijk een gevolg van een aantal onjuiste veronderstellingen. Zo is de veronderstelling dat de medewerkende verzekeraars ca. 40% van het totale schadepakket voor hun rekening namen, niet meer dan een grove schatting geweest.

Verzekerings- maatschappij (-kantoor)	Onvolledig inge- vulde formulieren (I)	Onderzochte schadedossiers (II)	II in % van I
1	178	153	86%
2	487	263	54%
3	649	272	42%
4	350	342	98%
5	237	217	92%
6	306	260	85%
7	87	87	100%
8	596	196	33%
9	40	35	88%
10	61	61	100%
11	28	27	96%
12	133	106	80%
Totaal	3.152	2.019	64%

Tabel 7. De aantallen schade-aangifteformulieren waarvan één of meer belangrijke vragen niet of onvolledig waren ingevuld en het aantal schadedossiers dat per verzekeringsmaatschappij (-kantoor) is onderzocht.

Aangenomen mag worden dat het werkelijke aantal verkeersongevallen in 1970 in de buurt van de 800.000 heeft gelegen.

2.1.4. De kwalitatieve volledigheid van de informatie

2.1.4.1. De volledigheid als functie van de tijd

De schadegegevens zijn in feite op twee tijdstippen beoordeeld op hun volledigheid. Allereerst zijn de gegevens verwerkt zoals deze op de schade-aangifteformulieren (direct na binnenkomst) voorkwamen.

Ongeveer zes tot acht weken na ontvangst van deze formulieren zijn de ontbrekende gegevens aangevuld met behulp van het desbetreffende schadedossier.

Het aanvullen met behulp van de schadedossiers is overigens niet zonder problemen verlopen. Bij een aantal maatschappijen bleek het zeer moeilijk te zijn om de te onderzoeken schadedossiers uit de routine te halen.

Tabel 7 geeft een overzicht van de aantallen te onderzoeken dossiers en de aantallen dossiers die ook werkelijk onderzocht zijn. Hieruit blijkt dat bij twee maatschappijen (kantoren) het aantal dossiers dat kon worden onderzocht beslist te weinig was om een goed inzicht te verkrijgen in de volledigheid van de informatie.

Dit heeft er dan ook toe geleid dat bij verdere analyse van de gegevens op hun volledigheid is uitgegaan van de informatie zoals die in eerste instantie uit de schade-aangifteformulieren beschikbaar is gekomen.

Bij het onderzoek naar de betrouwbaarheid van de gegevens door middel van onderlinge vergelijking van dubbelmeldingen is echter, uitsluitend om zoveel mogelijk dubbelmeldingen terug te vinden, de aanvullende informatie uit de schadedossiers wel benut.

In tabel 8 is een overzicht gegeven van de mate waarin het aanvullen van de gegevens met behulp van de schadedossiers inderdaad heeft bijgedragen tot een vollediger registratie.

	Plaatsaanduiding ongeval		Tijdstip ongeval		Kenteken voertuig eigen partij		Kenteken voertuig tegenpartij		Toedracht (manoeuvre)		Totaal	
	aant.	%	aant.	%	aant.	%	aant.	%	aant.	%	aant.	%
Aan te vullen gegevens	221	100	656	100	318	100	1791	100	160	100	3146	100
Dossier niet beschikbaar	82	37	274	42	115	36	596	33	70	44	1137	36
Dossier wel beschikbaar, geen positief resultaat	58	26	308	47	19	6	543	30	55	34	983	31
Dossier wel beschikbaar, wel positief resultaat	81	37	74	11	184	58	652	37	35	22	1026	33

Table 18. Overzicht van de aantallen met behulp van de schadedossiers aan te vullen gegevens en de resultaten daarvan.

Hieruit blijkt dat of er in het schadedossier ca. twee maanden na binnenkomst van het schade-aangifteformulier, aanvullende informatie beschikbaar is, sterk afhankelijk is van de soort vraag.

2.1.4.2. De volledigheid per vraag

In Bijlage I is voor alle gecodeerde gegevens in percentages uitgedrukt het aantal formulieren waarop in verhouding tot alle formulieren een bepaalde uitkomst voorkwam. Tabel 9 is hiervan een uittreksel, gemaakt door alleen de percentages 'ingevuld' op te nemen van die vragen die van belang zijn als basisinformatie voor een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' (zie 1.2.3.2. en tabel 1).

Hieruit blijkt dat ook de volledigheid waarmee de formulieren door de betrokkenen worden ingevuld sterk afhangt van de soort vraag die beantwoord moet worden.

Er moet daarbij duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen:

- a. vragen die in alle gevallen essentieel zijn voor de verzekeraar om tot een goede schadeafwikkeling te komen;
- b. vragen die slechts in bepaalde gevallen van betekenis zijn voor de afwikkeling.

De eerste soort vragen hebben over het algemeen een zeer hoog beantwoordingspercentage (meer dan 90%). Onder de vragen waarvan dit percentage minder hoog is, zijn er evenwel ook een aantal die vooral voor het verkeersveiligheidsonderzoek van zodanig belang zijn dat ze in een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' zeker niet gemist kunnen worden.

Het gaat hierbij vooral om de vragen die betrekking hebben op de volgende gegevens betreffende het ongeval:

1. Plaatsaanduiding
2. Tijdaanduiding
3. Identificatie van de betrokken personen
4. Identificatie van de betrokken voertuigen
5. Toedracht

1. Plaatsaanduiding

De stad, resp. gemeente (en eventueel provincie) waarin het ongeval plaatsvond werd bijna altijd vermeld (in ca. 94-98% van de gevallen). Het percentage kan verschillen naar mate bij ontbreken van een antwoord op de desbetreffende vraag meer moeite wordt gedaan dit gegeven te destilleren uit overige gegevens in het formulier. Bij drie maatschappijen (die tezamen 17% van het hele onderzoekbestand omvatten) is de fractie waarbij deze gegevens niet zijn terug te vinden kleiner dan 1%.

De straatnaam of het wegnummer (e.d.) was in minder gevallen ingevuld. In 84% van alle gevallen was behalve de stad (gemeente) ook de straat of weg op het schade-aangifteformulier vermeld. Hoewel dit in sommige gevallen een redelijk nauwkeurige plaatsaanduiding kan zijn (als het een korte straat of weg is) is dit echter vaak niet nauwkeurig genoeg om bijvoorbeeld 'blackspots' te kunnen signaleren.

Het huisnummer van de dichtstbijzijnde woning of het nummer van de dichtstbijzijnde hectometerpaal was slechts in 39% van alle gevallen ook vermeld. Het percentage per verzekeringsmaatschappij varieerde van 47% (over 10% van het hele onderzoekbestand) tot 26% en 30% (over resp. 2% en 20% van het onderzoekbestand).

2. Tijdaanduiding

De datum waarop het ongeval plaatsvond was in 98% van alle formulieren ingevuld.

Het tijdstip van de dag was in 93% van alle gevallen vermeld. De tijdstipaanduiding was echter in een kleiner aantal gevallen (68%) tot op 10 minuten nauwkeurig.

3. Identificatie betrokken personen

De persoonsgegevens van de bestuurder van het verzekerde voertuig zijn in het algemeen zeer volledig vermeld. Naam, adres en woonplaats is slechts in ca. 2% van de relevante gevallen niet ingevuld.

Vraag	Verzekeringsmaatschappij (-kantoor)												Totaal
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Plaats- aanduiding	1.1.a.	Stad, gemeente, e.d.											98
	1.1.b.	Straatnaam, wegnummer, e.d.											84
	1.1.c.	Huisnummer, hectometerpaal, kruispuntaanduiding, e.d.											39
Tijd- aanduiding	1.2.a.	Dag, maand, jaar											98
	1.2.b.	Tijdstip (uur) van de dag											93
Wijze van verplaatsen	1.3.a.	Voertuigtype eigen partij											99
	1.3.b.	Wijze van verplaatsen (voertuigtype) tegenpartij											82
Referentiegegevens plaats ongeval	21.	Als onder 1.1.a. t/m c.											

Referentiegegevens betrokken personen	Bestuurder eigen partij	2.2.1 a. Naam, adres, woonplaats	97	97	97	98	100	98	99	98	99	92	97	99	98	
		2.2.1.b. Geslacht	85	86	85	89	94	77	83	85	77	88	84	80	85	
		2.2.1.c. Leeftijd	86	88	87	90	93	93	95	89	96	87	89	90	90	
		2.2.1 d. Nummer rijbewijs	81	86	82	92	78	94	95	86	96	83	82	89	87	
		2.2.1.e. Wel of geen letsel														-
		2.2.1.f. Naam ziekenhuis														-
	Bestuurder tegenpartij	2.2.2.a. Naam, adres, woonplaats	90	89	89	91	91	86	90	89	90	85	87	87	89	
		2.2.2.b. Geslacht														-
		2.2.2.c. Leeftijd														-
		2.2.2.d. Nummer rijbewijs														-
		2.2.2.e. Wel of geen letsel	59	62	63	59	74	70	70	51	67	43	66	68	63	
		2.2.2.f. Naam ziekenhuis														-
	Overigen (slachtoffers)	2.2.3. Referentiegegevens als boven onder 2.2.1. behalve punt d.														-
	Referentiegegevens betrokken voertuigen	Eigen partij	2.3.1.a. Merk en type	50	35	34	59	32	41	42	50	63	48	49	52	44
			Tenminste merk	99	97	98	98	99	98	98	98	99	97	99	99	98
2.3.1 b. Bouwjaar			88	86	73	92	88	90	94	87	86	97	80	86	86	
2.3.1 c. Kentekennummer		95	97	95	97	97	97	98	96	98	97	99	98	97		
Tegenpartij		2.3.2 a. Merk en type														-
		2.3.2 b. Bouwjaar														-
		2.3.2 c. Kentekennummer	85	78	83	81	78	81	87	80	87	76	84	83	80	

Vraag	Verzekeringsmaatschappij (-kantoor)												Totaal
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
3.1.a. Toestand (en/of soort) wegdek	12	18	23	22	76	20	22	16	28	5	18	21	24
3.2.a. Weersgesteldheid (-omstandigheid)	79	77	81	78	92	75	85	69	87	83	82	81	76
3.2.b. Lichtgesteldheid (-omstandigheid)	27	35	32	31	1	31	31	28	39	4	28	31	29
3.3.a. Voertuiggebruik (gebruiksdoe l)													-
3.4.a. Manoeuvres vlak voor botsing	96	95	96	97	98	96	98	96	96	96	93	96	96
3.4.b. Beschrijving ongeval + situatieschets													-
3.5.a. Vermelding politie wel/niet aanwezig	85	86	87	86	86	88	81	87	92	92	85	86	87
3.5.b. Naam politiekorps													(97)
4. Verzekeringsmaatschappij tegenpartij													75

Informatieve gegevens

Tab. 19. Beknopt overzicht van de percentages bij de betreffende vraag en/of op andere wijze op schade-aangifteformulieren vermelde gegevens per verzekeringsmaatschappij (-kantoor).

De naam van de betrokken bestuurder-tegenpartij was in ca. 92% van de relevante gevallen vermeld, maar het adres en de woonplaats ontbraken in meer dan 14% van de betreffende gevallen.

De vermelding van de persoonsgegevens van slachtoffers ontbreekt in de meeste gevallen.

4. Identificatie betrokken voertuigen

Informatie betreffende de betrokken voertuigen kan worden onderscheiden in informatie die betreffende het eigen voertuig en die betreffende de (eventuele) tegenpartij. De volledigheid kan variëren van een globale aanduiding van het soort voertuig tot een volledige beschrijving van merk, type en bouwjaar en zelfs een vermelding van het kentekennummer.

Van het eigen voertuig is slechts in 1% van alle gevallen het soort voertuig niet aangegeven. Waar het soort voertuig is vermeld en het een motorvoertuig of bromfiets betreft, is in 3% van alle gevallen het kentekennummer en in 14% het bouwjaar van het voertuig niet vermeld. De aanduiding betreffende merk+type (model) van het voertuig is in 44% van alle formulieren volledig ingevuld. Op 54% van de formulieren ontbreekt alleen een volledige type-aanduiding (merk is dus wel gegeven) zodat tenslotte in slechts 2% in het geheel geen nadere specificatie van het eigen voertuig is gegeven.

De informatie over het voertuig van de betrokken tegenpartij is minder volledig. Waarschijnlijk omdat dit voor de eigen verzekeringsmaatschappij ook minder relevant is. Een merk- en type-aanduiding wordt op de schade-aangifteformulieren helemaal niet gevraagd. In ca. 75% van de gevallen waar dit van belang was, is het kentekennummer gegeven.

5. Toedracht van het ongeval

De manoeuvres van de voertuigen vlak voordat de aanrijding (de schade) plaatsvond, zijn bepaald op grond van de toedrachtomschrijving zoals die op de meeste formulieren was ingevuld. Slechts in 4% van de formulieren was geen toedrachtomschrijving gegeven.

Een belangrijk aspect bij deze vraag is echter de juistheid, resp. de betrouwbaarheid, van de verstrekte informatie. In paragraaf 2.2. wordt hierop nader ingegaan.

6. Politie aanwezig

De vraag of er politie bij het ongeval is geweest, was in 35% van alle schade-aangifteformulieren bevestigend beantwoord en in 52% ontkennend. In 13% van alle gevallen was de vraag niet ingevuld. Als wordt aangenomen dat bij deze 13% in dezelfde verhouding het antwoord 'nee', respectievelijk 'ja', had moeten zijn dan betekent dit dat, volgens opgave van de betrokkenen, in ca. 40% van alle bij verzekeringsmaatschappijen aangemelde gevallen de politie van het ongeval kennis heeft gekregen (zie verder 2.2.2.).

2.1.4.3. De volledigheid per schadegeval

Ook is nagegaan hoe het met de volledigheid van invullen per schadegeval gesteld was. Daartoe is aan ieder schade-aangifteformulier een relatief waarderingscijfer toegekend. Bij het tot stand komen van dit waarderingscijfer heeft de volledigheid van de vermelding van de volgende gegevens een rol gespeeld:

1. Plaatsaanduiding (exact)
2. Tijdaanduiding (tijdstip)
3. Tijdaanduiding (datum)
4. Kenteken voertuig eigen partij
5. Kenteken voertuig tegenpartij
6. Toedracht

Ten aanzien van elk van deze gegevens is vastgesteld of de vermelding als 'goed' of als 'slecht' (onvoldoende) moest worden beoordeeld. De wijze waarop deze beoordeling leidde tot een relatieve waardering uitgedrukt in cijfers van 1 t/m 9 is toegelicht in tabel 10.

Tabel 11 geeft een frequentieverdeling van het aantal schade-aangifteformulieren met een bepaald waarderingscijfer. Hieruit blijkt onder meer dat ca. 80% van alle formulieren een waarderingscijfer van 7 of hoger hebben, hetgeen wil zeggen dat op acht van iedere tien formulieren

Beoordeling vermelde gegevens	Waarderingscijfer
Geen enkele vermelding heeft een beoordeling 'slecht'	9
Eén van de vermeldingen heeft een beoordeling 'slecht' maar	
a. ten aanzien van 1 of 2 geen beoordeling 'slecht'	8
b. ten aanzien van 1 of 2 één beoordeling 'slecht'	7
Twee van de vermeldingen hebben een beoordeling 'slecht', maar	
a. ten aanzien van 1 of 2 geen beoordeling 'slecht'	7
b. ten aanzien van 1 of 2 één beoordeling 'slecht'	6
c. ten aanzien van 1 en 2 beide beoordelingen 'slecht'	5
Drie van de vermeldingen hebben een beoordeling 'slecht', maar	
a. ten aanzien van 1 of 2 geen beoordeling 'slecht'	6
b. ten aanzien van 1 of 2 één beoordeling 'slecht'	5
c. ten aanzien van 1 en 2 beide beoordelingen 'slecht'	4
Vier van de vermeldingen hebben een beoordeling 'slecht', maar	
a. ten aanzien van 1 of 2 geen beoordeling 'slecht'	5
b. ten aanzien van 1 of 2 één beoordeling 'slecht'	4
c. ten aanzien van 1 en 2 beide beoordelingen 'slecht'	3
Vijf van de vermeldingen hebben een beoordeling 'slecht', maar	
a. ten aanzien van 1 of 2 geen beoordeling 'slecht'	3
b. ten aanzien van 1 en 2 beide beoordelingen 'slecht'	2
Alle vermeldingen hebben een beoordeling 'slecht'	1

Tabel 10. Beschrijving van de methode waarop aan ieder schade-aangifteformulier een relatief waarderingscijfer is toegekend verband houdende met de volledigheid waarmee een aantal essentiële gegevens zijn ingevuld.

slechts één of twee gegevens ontbreken en slechts op twee van de tien formulieren de verstrekte informatie bij meer dan twee van de zes essentiële onderdelen onvoldoende is. Vervolgens is nagegaan welke factoren bij het al of niet volledig invullen van de formulieren een rol spelen. Daartoe is de gemiddelde waardering voor alle schade-aangifteformulieren onderverdeeld naar een aantal gezichtspunten.

In tabel 12 is het gemiddelde waarderingscijfer onderverdeeld naar de twaalf verzekeringsmaatschappijen, resp. -kantoren, waarvan gegevens zijn ontvangen. Hieruit blijkt dat de volledigheid waarmee de schade-aangifteformulieren zijn ingevuld, duidelijk afhangt van de verzekeraar.

Een onderverdeling naar het gebruikte type schade-aangifteformulieren (tabel 13) differentieert minder sterk, al is dat natuurlijk ook een gevolg van de grote verscheidenheid aan formulieren die gebruikt zijn. De relatief hoge waardering voor een (speciaal) 3-zijdig formulier is waarschijnlijk eerder toe te schrijven aan de desbetreffende verzekeraar dan aan het type formulier. In ieder geval is het wel duidelijk dat voor de onderzochte gegevens er praktisch geen verschil van invullen bestaat tussen het oude (4-zijdige) en het nieuwe (2-zijdige) standaardformulier.

Uit tabel 14 blijkt dat kennelijk ook de 'schuldvraag' een belangrijke rol speelt bij het al of niet volledig invullen. Als de betrokkene van mening is dat de 'schuld' van het ongeval bij de tegenpartij ligt, wordt het formulier over het algemeen vollediger ingevuld dan wanneer men bij zich zelf schuld aanwezig acht.

Relatief waarderingscijfer	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Percentage formulieren	29,2%	7,3%	44,1%	12,5%	4,3%	1,6%	0,7%	0,2%	0,1%

Tabel 11. Frequentieverdeling van schade-aangifteformulieren met een bepaald relatief waarderingscijfer.

Verzekeringsmaatschappij (-kantoor)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Totaal gem.
Gemiddeld waarderingscijfer	7,31	7,30	7,15	7,44	7,48	7,50	7,66	7,33	7,52	6,96	7,41	7,45	7,35

Tabel 12. Gemiddeld relatief waarderingscijfer betreffende de volledigheid waarmee de schade-aangifteformulieren zijn ingevuld per verzekeringsmaatschappij.

Type formulier	2-zijd'g standaard	4-zijdig standaard	2-zijdig overig	3-zijd'g overig	4-zijdig overig
Gemiddeld waarderingscijfer	7,34	7,35	7,25	7,47	7,40

Tabel 13. Gemiddeld relatief waarderingscijfer betreffende de volledigheid waarmee de schade-aangifteformulieren zijn ingevuld per type schade-aangifteformulier.

Schuld bij	Tegenpartij	Beide partijen	Eigen partij	Niet bekend
Gemiddeld waarderingscijfer	7,60	7,41	7,30	6,94

Tabel 14. Gemiddeld relatief waarderingscijfer betreffende de volledigheid waarmee de schade-aangifteformulieren zijn ingevuld met betrekking tot de schuldvraag.

2.2. De betrouwbaarheid van de gegevens

Om een inzicht te verkrijgen in de betrouwbaarheid van de gegevens zijn twee methoden gevolgd.

Bij de eerste methode zijn de gegevens van de zgn. dubbelmeldingen met elkaar vergeleken. Daarbij is van de veronderstelling uitgegaan dat als twee bestuurders (in feite elkaars tegenpartij) volkomen gelijklopende informatie verschaffen over hetzelfde ongeval, deze informatie als juist (is volkomen betrouwbaar) moet worden beschouwd. Als de gevraagde gegevens niet overeenstemmen, dient aan de juistheid te worden getwijfeld en is de informatie dus in principe onbetrouwbaar.

De tweede methode berust op een vergelijking van de gegevens betreffende een ongeval zoals de betrokkene deze heeft ingevuld, met de gegevens die de politie over dat ongeval heeft vastgelegd. Omdat ervan uit kan worden gegaan dat de informatie zoals die door de politie is geregistreerd, het meest objectief (is meest betrouwbaar) is, kan in deze vergelijking aan ieder geconstateerd verschil de betekenis worden toegekend, dat in feite de betrokkene een onbetrouwbaar gegeven op zijn schade-aangifteformulier heeft ingevuld.

2.2.1. Vergelijking van dubbelmeldingen

Er zijn in totaal 234 paren dubbelmeldingen (dus 468 schade-aangifteformulieren) vergeleken. Het is vrij aannemelijk dat er in het gehele bestand meer dubbelmeldingen zitten dan het onderzochte aantal. De selectie van deze 234 paren heeft namelijk uitsluitend plaatsgevonden met behulp van de kentekennummers. Vergelijking van deze paren dubbelmeldingen ten aanzien van de reeds in vorige paragrafen als de belangrijkste aangeduide gegevens leidt tot de volgende resultaten.

1. Plaatsaanduiding

De resultaten die de vergelijking van de gegevens betreffende de plaatsaanduiding heeft opgeleverd, zijn zeer moeilijk uit te drukken in een betrouwbaarheidsmaat. Dit is voornamelijk een gevolg van het feit dat deze aanduiding uit een aantal onderdelen bestaat die niet allemaal op hun betrouwbaarheid zijn te controleren tenzij men ter plaatse goed bekend is.

Daarom is er een vergelijkingsmethode gehanteerd die alleen wat betreft de gemeente (stad, plaats, dorp) een duidelijke uitspraak doet over het al of niet in overeenstemming zijn van de twee schade-aangifteformulieren. Uit de vergelijking tussen de gemeenten blijkt dat in 24 (10%) van de 234 gevallen er geen overeenstemming bestaat. Er kan dus ten aanzien van dit aspect gesproken worden van een redelijk betrouwbare informatie.

Betreffende de meer gedetailleerde informatie die beschikbaar was, kan slechts van 62 gevallen (26%) gezegd worden dat er sprake was van een zeer goede overeenkomst tussen zeer volledige gegevens. In vrijwel alle andere gevallen ontbrak er aan één van beide of aan beide formulieren te veel informatie (48 gevallen = 21%) of de informatie was zodanig verschillend dat niet beoordeeld kon worden of er inderdaad sprake was van een echt verschil (124 gevallen = 53%).

De betrouwbaarheid van de informatie betreffende de plaatsaanduiding in zijn huidige vorm, is dus niet te beoordelen. De indruk bestaat evenwel dat als er sprake is van een exacte plaatsaanduiding, de betrouwbaarheid redelijk genoemd mag worden.

2. Tijdaanduiding

Wat de datum van het ongeval betreft bleek dat van de 234 paren dubbelmeldingen er 208 (=89%) volkomen overeenstemden. De 26 gevallen waarin de datum niet dezelfde was, zijn als volgt onderverdeeld: in 11 gevallen was er een verschil van één dag, in 3 gevallen was er een verschil van precies één maand (de dag was correct), in 7 gevallen was er een verschil van meerdere dagen en/of maanden, in 5 gevallen was door één van beide partijen geen datum ingevuld of was deze datum onleesbaar.

De datumregistratie is dus als redelijk betrouwbaar te kwalificeren.

Het tijdstip bleek in 127 gevallen (=54%) tot op tien minuten nauwkeurig overeen te stemmen. (Als basis voor de codering is een 10-minutenperiode gebruikt.) De 132 gevallen waarin geen overeenstemming bestond, zijn als volgt onder te verdelen: in 49 gevallen viel het tijdstip in hetzelfde uur, maar was er een verschil in de 10-minutencategorie (in 5 van deze gevallen was er in feite sprake van een verschil van 12 uur als gevolg van een foutieve uuraanduiding), in 7 gevallen was er sprake van een verschil van één uur, in 30 gevallen was er behalve een verschil van één uur ook sprake van een verschil in de 10-minutencategorie, in 5 gevallen was het verschil meer dan twee uur, in 16 gevallen was het tijdstip door één van beide partijen niet of onleesbaar ingevuld.

In 5 gevallen (2%) is de registratie van het tijdstip dus sterk afwijkend geweest, terwijl in 86 gevallen (37%) het tijdsverschil maximaal één uur en 50 minuten bedroeg. De tijdstipregistratie is dus redelijk betrouwbaar en lijkt bij een goede instructie zeker voor verbetering vatbaar.

3. Identificatie betrokken personen

Ten aanzien van de juistheid van de persoonsgegevens die de betrokkenen (van elkaar) hebben vermeld, heeft geen vergelijking plaatsgevonden omdat voor dit onderzoek uitsluitend het al of niet aanwezig zijn van deze gegevens van belang was (zie ook 2.1.4.2. onder 3).

4. Identificatie betrokken voertuigen

Aangezien alleen het juist vermelden van elkaars kentekennummer tot gevolg had dat deze gevallen als dubbelmelding konden worden herkend, zou het aantal niet-herkende gevallen een maat zijn voor de (on)betrouwbaarheid. Uiteraard was dit niet op deze wijze te bepalen (zie ook 1.2.3.3.).

5. Toedracht van het ongeval

In 130 (56%) van de 234 onderzochte gevallen bleek de omschrijving van het ongeval zeer goed overeen te stemmen. De 104 (44%) gevallen waarin sprake was van een verschil zijn als volgt onder te verdelen: in 18 gevallen was er in principe sprake van eenzelfde manoeuvre maar leidde de interpretatie van de omschrijving tot een iets andere type-indeling, in 22 gevallen was het enige verschil dat één van beide partijen zijn eigen voertuig als 'stilstaand' kenmerkte, terwijl de tegenpartij 'rijdend' aangaf, in 29 gevallen was het verschil in interpretatie waarschijnlijk toe te schrijven aan onvoldoende informatie van één van beide partijen, in 6 gevallen had één van beide partijen géén informatie omtrent de manoeuvres gegeven, in 29 gevallen was er sprake van een verschil dat op geen enkele wijze met elkaar in verband te brengen was.

De gegevens over de toedracht van het ongeval blijken dus in een vrij groot aantal gevallen onvoldoende betrouwbaar. Hieruit mag niet worden geconcludeerd dat de betrokkenen niet in staat zouden zijn betrouwbare informatie te leveren.

6. 'Schuldvraag'

In 164 (70%) van alle gevallen bleek er een volledige overeenstemming te bestaan over de 'schuldvraag'. In 36 (15%) gevallen gaf men de schuld aan elkaar, terwijl de overige 34 gevallen niet met elkaar kon worden vergeleken omdat één van beide partijen niets had ingevuld. Deze redelijke overeenkomst (slechts 15% is het per se oneens) zou erop kunnen wijzen, dat verreweg de meeste betrokkenen in staat en bereid zijn om voldoende afstand te nemen van het ongeval dat hun is overkomen om tot een redelijk objectieve weergave van een aantal 'kenmerken' van het ongeval te kunnen komen.

2.2.2. Vergelijking met politiegegevens

Met betrekking tot de 1717 aangifteformulieren betreffende schadegevallen in Nederland welke uit het totale bestand zijn gelicht en waarover bij de politie navraag kon worden gedaan (zie 2.1.1.), konden in de volgende gevallen uiteindelijk geen vragenformulieren worden verzonden aan de politie (of ter plaatse door een SWOV-medewerker worden

	Aantal	%
Ongeval bij politie bekend, statistiekformulier opgemaakt	1.217	83,8
Ongeval bij politie bekend, niet vermeld of er wel of geen statistiekformulier is opgemaakt	21	1,4
Ongeval bij politie bekend, geen statistiekformulier opgemaakt	21	1,4
Ongeval bij politie niet bekend	195*	13,4
Totaal	1.454	100

Tabel 15. Vergelijking van het al of niet bij het ongeval aanwezig zijn geweest van politie zoals dat door de betrokkene is opgegeven en de politiegegevens.

* Het is niet onmogelijk dat hierbij een aantal gevallen zijn waarbij, ondanks het feit dat dit gegeven zo goed mogelijk is vergeleken met andere bronnen, de door de betrokkene opgegeven gemeente toch niet juist is.

vergeleken): in 128 gevallen daar vergelijking onmogelijk was omdat politieformulieren niet beschikbaar waren (Amsterdam), in 51 gevallen daar vergelijking onmogelijk was omdat de gemeente waar het ongeval heeft plaatsgevonden niet bekend was, in 9 gevallen daar vergelijking onmogelijk was vanwege diverse andere onvolkomenheden. In totaal betrof dit dus 188 gevallen (ca. 11% van 1717).

Hoewel het hier om een niet te verwaarlozen percentage van de voor vergelijking geschikte schade-aangifteformulieren gaat, zijn er geen redenen om aan te nemen dat dit aantal een grove vertekening van de uiteindelijk uitgevoerde vergelijking tot gevolg zal hebben.

Betreffende de resterende 1529 schade-aangifteformulieren die dienden te worden vergeleken met de politiegegevens bleken 43 gevallen niet te kunnen worden vergeleken omdat de administratie van de desbetreffende politie niet was ingericht op het op basis van de verstrekte gegevens beantwoorden van de gestelde vragen, 3 gevallen te zijn afgehandeld door de Koninklijke Marechaussee, terwijl 29 vragenformulieren niet zijn terugontvangen. Dit betrof dus in totaal 75 gevallen (ca. 5% van 1529).

In principe geldt hiervoor dezelfde overweging als voor de 188 niet-verzonden vragenformulieren. Betreffende de 29 niet-terugontvangen vragenformulieren kunnen nog de volgende veronderstellingen worden gemaakt:

- mogelijk was ook daar bij de desbetreffende politie de administratie niet ingericht op het op basis van de verstrekte gegevens beantwoorden van de gestelde vragen;
- ook kunnen zij behoren tot de gevallen waarbij de gemeente op het schade-aangifteformulier onjuist was vermeld en dat daardoor de betreffende politie de vragen niet kon beantwoorden;
- was het ongeval niet bij de politie bekend;
- tenslotte zouden zij een groep bijzondere ongevallen kunnen betreffen.

Het aantal (minder dan 2%) is echter te gering om de uitkomsten in belangrijke mate te beïnvloeden. De resultaten van de overige 1454 gevallen zijn vermeld in tabel 15.

Opmerking: Uit deze gegevens kan onder meer worden afgeleid dat, ook al heeft de betrokken bestuurder opgegeven dat er politie bij het ongeval aanwezig is geweest (in ca. 40% van alle ongevallen, waarvoor een schade-aangifteformulier is ingevuld, zie 2.1.4.2.), in ca. 13-15% van deze gevallen de politie moet mededelen niets van het ongeval te weten of er in ieder geval geen zgn. statistiekformulier van heeft opgemaakt. Dit betekent onder meer dat in ca. 35% van de gevallen waarbij een schade-aangifteformulier is ingevuld, een statistiekformulier beschikbaar is. Aangezien niet kan worden aangenomen dat de verdeling bij ongevallen

die niet bij verzekeringsmaatschappijen zijn aangemeld hieromtrent veel zal verschillen en daar de wel gemelde gevallen 90–95% uitmaken van het werkelijke aantal ongevallen, mag worden verondersteld dat in 1970 ongeveer één derde van het werkelijke aantal ongevallen (dus inclusief met materiële schade) in de statistiek terecht zou zijn gekomen als deze gegevens zouden worden gepubliceerd (zie ook Inleiding).

De 1.259 gevallen waarover de politie wel informatie heeft kunnen verschaffen, zijn vervolgens vergeleken met de desbetreffende oorspronkelijke schade-aangifteformulieren om een beter inzicht te verkrijgen in de betrouwbaarheid (juistheid) van het invullen door de betrokkenen. Daarbij lijkt het reëel om ervan uit te gaan dat de politieregistratie de waarheid het dichtst benadert en dus als norm gehanteerd kan worden.

1. Plaatsaanduiding

Aangezien de plaatsaanduiding een van de basisgegevens was waarop de politie het betreffende ongeval kon lokaliseren, zijn alleen de aantallen gevallen waarbij de gemeente niet bekend was, en wellicht een klein gedeelte van de niet bij de politie bekende ongevallen en van de om één of andere reden niet teruggezonden formulieren, een graadmeter voor de betrouwbaarheid van de door de betrokkenen ingevulde gegevens. Voor zover is na te gaan kan hier niet van een grote onbetrouwbaarheid worden gesproken.

2. Tijdaanduiding

Uit tabel 16 blijkt dat er tussen politie en betrokkenen ten aanzien van de datum vrijwel geen verschil in registratie bestaat.

Bij de vergelijking van het tijdstip blijkt een veel grotere discrepantie (tabel 17). In ruim 30% van alle gevallen komt het tijdstip dat door de betrokkene is ingevuld niet overeen met dat van de politie. Bij ruim de helft van deze gevallen (17,5%) blijft het verschil beperkt tot maximaal 20 minuten, in 11% van alle gevallen is het verschil groter. Bij een afronding op hele uren zou in 86% van de gevallen de tijdstipaanduiding gelijk geweest zijn, terwijl bij 8% de betrokkene het tijdstip één uur vroeger of later heeft aangegeven. Slechts bij 3% bedraagt het verschil meer dan één uur.

Zouden dus op basis van de gegevens van de betrokkenen statistieken worden gemaakt met een uurverdeling dan zouden deze cijfers een grote betrouwbaarheid hebben, met een kleine vertekening naar een vroeger tijdstip.

3. Identificatie betrokken personen

Ten aanzien van de betrouwbaarheid van de persoonsgegevens omtrent de betrokken bestuurders (slachtoffers) kon geen vergelijking met politiegegevens worden toegepast aangezien in dit onderzoek uitsluitend diende te worden nagegaan of deze gegevens al of niet in de schade-aangifteformulieren werden vermeld (zie ook 2.1.4.2. onder punt 3).

4. Identificatie betrokken voertuigen

Uit tabel 18 en 19 blijkt dat ten aanzien van de kentekennummers van de betrokken voertuigen grote overeenstemming bestaat tussen de gegevens van de betrokkenen en die van de politie. In ca. 7% van alle gevallen is er sprake van een verschil. Het feit dat bij ca. 17% het kentekennummer van de tegenpartij niet of onvolledig was ingevuld, is waarschijnlijk grotendeels een kwestie van nalatigheid en minder van ontbrekende kennis.

In een beperkt aantal gevallen waarbij nog een derde voertuig bij het ongeval was betrokken, was het kentekennummer van deze derde partij vrijwel even (on)volledig ingevuld als bij de andere tegenpartij.

5. Toedracht van het ongeval

Tabel 20 laat zien dat in ca. 70% van de gevallen de betrokkene zeer betrouwbare informatie geeft over de toedracht van het ongeval. Bij ruim 17% moet worden aangenomen dat de betrokkene onjuiste en/of onvolledige informatie heeft verstrekt. Het is niet duidelijk of dit een gevolg is van nonchalance bij het invullen of van ondeskundigheid. In beide gevallen is het echter aannemelijk dat een goede instructie en/of een voorbedrukte type-aanduiding een positieve invloed heeft.

Mate van overeenstemming	Aantal gevallen	%
1. Geen verschil	1.229	97,6
2. 'Dag' verkeerd	24	1,9
3. Ander verschil of onbekend	6	0,5
Totaal	1.259	100

Tabel 16. Vergelijking van de datum van het ongeval zoals deze door de betrokkene is opgegeven en de politiegegevens.

Mate van overeenstemming	Aantal gevallen	%
1. Geen tijdverschil	865	68,7
2. Verschil max. 20 minuten		
a. uurcategorie gelijk	166	13,2
b. uurcategorie verschillend	54	4,3
3. Verschil tussen 20–60 minuten		
a. uurcategorie gelijk	50	4,0
b. uurcategorie verschillend	46	3,6
4. Verschil tussen 1–12 uur	34	2,7
5. Verschil precies 12 uur	6	0,5
6. Tijdstipaanduiding onbekend of onleesbaar	38	3,0
Totaal	1.259	100

Tabel 17. Vergelijking van het tijdstip van het ongeval zoals dat door de betrokkene is opgegeven en de politiegegevens.

Mate van overeenstemming	Aantal gevallen	%
1. Geen verschil	1.139	90,4
2. Letters en/of cijfers verwisseld	7	0,6
3. Letters verschillend	28	2,2
4. Cijfers verschillend	25	2,0
5. Letters en cijfers verschillend	25	2,0
6. Kentekennummer onvolledig of niet ingevuld	35	2,8
Totaal	1.259	100

Tabel 18. Vergelijking van het kentekennummer van het eigen voertuig zoals dat door de betrokkene is opgegeven en de politiegegevens.

Mate van overeenstemming	Aantal gevallen	%
1. Geen verschil	963	76,5
2. Letters en/of cijfers verwisseld	9	0,7
3. Letters verschillend	29	2,3
4. Cijfers verschillend	22	1,8
5. Letters en cijfers verschillend	24	1,9
6. Kentekennummer onvolledig of niet ingevuld	212	16,8
Totaal	1.259	100

Tabel 19. Vergelijking van het kentekennummer van het voertuig van de tegenpartij zoals dat door de betrokkene is opgegeven en de politiegegevens.

Mate van overeenstemming, resp. verklaring van het verschil	Aantal gevallen	%
1. Geen verschil	851	67,6
2. Manoeuvre gelijk, voertuigen verwisseld	36	2,9
3. Volgens betrokkene stond één van beide partijen stil, volgens politie reden beiden	17	1,4
4. Verschil door te weinig of onjuiste informatie van betrokkene	194	15,4
5. Verschil door te weinig of geen informatie door politie	100	7,9
6. Verschil niet te verklaren	61	4,8
Totaal	1.259	100

Tabel 20. Vergelijking van de toedracht (manoeuvre) van het ongeval zoals die door de betrokkene is omschreven en de politiegegevens.

2.3. De uniformiteit van de gegevens

De uniformiteit van de uit schade-aangifteformulieren beschikbaar gekomen gegevens wordt in de eerste plaats bepaald door de inhoud van de vraagstelling (wat wordt gevraagd?) en de wijze waarop het antwoord dient te worden gegeven (hoe wordt geantwoord?). De inhoud van de vraagstelling is uiteraard afhankelijk van de primaire doelstelling: 'het verkrijgen van informatie die van belang is voor het snel en goed afhandelen van de ingediende schadeclaim.' Daartoe zijn aan het formulier in principe een aantal onderdelen te onderscheiden:

1. Vragen die noodzakelijk zijn om te kunnen vaststellen of de claim terecht wordt ingediend (zoals naam en polisnummer van verzekerde, enz.).
2. Vragen die van belang zijn om te kunnen vaststellen wat de aard van de schade is en waar eventueel het beschadigde object zich bevindt.
3. Vragen die van belang zijn om de schuldvraag te kunnen vaststellen.
4. Vragen betreffende omstandigheden die bij het ontstaan van de schade een rol gespeeld kunnen hebben.

De vragen behorende tot de eerste en de tweede categorie zijn voor vrijwel alle verzekeringsmaatschappijen dezelfde en komen dan ook vrij uniform op alle formulieren voor. De vragen behorende tot de derde en de vierde categorie bestaan uit een vaste kern van op alle typen formulieren terugkerende vragen, echter aangevuld met vragen die per type formulier en/of verzekeringsmaatschappij vrij uniek zijn. Het gaat hierbij vooral om vragen die, vanuit een bepaald idee geredeneerd, vooral een beter inzicht moeten geven in een mogelijk verborgen schuld, resp. wettelijke aansprakelijkheid.

De wijze waarop het antwoord dient te worden gegeven, wordt beheerst door de opvatting dat een eigenhandig geschreven en ondertekende verklaring juridisch meer bewijskracht heeft dan een volledig voorbedrukt en alleen maar door het zetten van kruisjes e.d., in te vullen formulier. Men mag er evenwel van uitgaan dat de gemiddelde kwaliteit van de antwoorden op bepaalde 'gerichte' vragen belangrijk zou kunnen toenemen als de betrokkene de toedracht of de omstandigheden in systematisch ingedeelde, voorgecodeerde antwoordcategorieën moest beschrijven.

Als Bijlage II is een overzicht gegeven van de belangrijkste typen schade-aangifteformulieren die bij het onderzoek zijn aangetroffen. De oorzaak van deze grote verscheidenheid in formulieren is tweeledig:

1. Er is nog geen standaardformulier dat door alle maatschappijen wordt gebruikt; er zijn maatschappijen die hun eigen formulier gebruiken.
2. Sinds enkele jaren is er wel een tendens naar het gebruik van een 4-zijdig en later een 2-zijdig standaardformulier; zelfs bij maatschappijen die in principe volledig op dit 2-zijdig standaardformulier zijn overgestapt, komen echter nog regelmatig schademeldingen binnen die gesteld zijn op oude, vroeger in gebruik zijnde formulieren.

In tabel 21 is een overzicht van het gebruik van deze verschillende formulieren per maatschappij gegeven.

Op het moment dat het onderzoek werd uitgevoerd, was het gebruik van het 2-zijdig standaardformulier ruim een half jaar eerder ingevoerd. Uit de gebruikscijfers blijkt dus wel dat dit formulier in de korte tijd vrij 'populair' is geworden (46%) maar dat toch nog meer dan de helft van alle schademeldingen op andere formulieren plaatsvond.

Opvallend is overigens dat dit gebruik per verzekeringsmaatschappij grote verschillen vertoont. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat het gebruik van één type standaardformulier bij een aantal maatschappijen waarschijnlijk op weerstand zal stuiten.

Het gebruik van reeds lang verouderde formulieren is een probleem dat alleen door de tijd kan worden opgelost, tenzij de maatschappijen bereid zouden zijn de gegevens van oude formulieren over te brengen op nieuwe schade-aangifteformulieren.

De uniformiteit van de gegevens bevordert niet alleen de juistheid (betrouwbaarheid) van de informatie maar is vooral van belang voor een efficiënte en doelmatige verwerking van alle gegevens met behulp van ponskaarten.

Soort formulier	Verzekeringsmaatschappij (-kantoor)												Totaal gem. %
	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %	10 %	11 %	12 %	
2-zijdig standaard	36,6	56,1	54,2	56,0	–	70,2	92,6	14,9	54,4	–	79,8	60,9	46,1
4-zijdig standaard	51,7	35,6	32,4	33,6	0,1	21,1	3,8	69,2	25,6	–	16,3	25,1	34,0
2-zijdig overig	1,6	1,0	1,4	9,4	1,7	0,9	1,8	15,6	19,4	100*)	2,9	13,8	7,3
3-zijdig overig	–	–	–	–	98,1**)	–	0,2	–	–	–	–	–	7,6
4-zijdig overig	10,1	7,3	12,0	1,0	–	7,6	1,0	0,2	0,6	–	1,0	0,2	4,9
Overige typen	–	–	–	–	0,1	0,2	0,6	0,1	–	–	–	–	0,1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*) = 2-zijdig overig (speciaal)

***) = 3-zijdig overig (speciaal)

In principe hoeft de eis van een zo volledig mogelijke uniformiteit echter niet strijdig te zijn met de wens om ook over een subjectieve beschrijving van het ongeval te kunnen beschikken. Waarschijnlijk is in beide behoeften te voorzien door één en het zelfde schade-aangifteformulier, zonder de eigenlijke functie van het schade-aangifteformulier aan te tasten.

3. Conclusies en aanbevelingen

1. Het onderzoek heeft aangetoond dat het in principe mogelijk is dat schade-aangifteformulieren, ingevuld door bij ongevallen betrokken bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, mede als informatiebron kunnen worden gebruikt voor het verstrekken van een aantal essentiële gegevens betreffende het ongeval, zoals de plaats van het ongeval, het tijdstip, de betrokken voertuigen, de toedracht, enz.

2. Omdat de registratie van verkeersongevallen door de betrokkenen zelf, niet afhankelijk mag zijn van wisselende subjectieve invloeden, is het noodzakelijk dat de betrokkenen steeds duidelijk hun eigen belang dienen als zij als informatiebron optreden. Daarom lijkt een ongevalregistratie met behulp van verzekeringsgegevens de aangewezen weg. Immers, het eigen belang is evident in die gevallen waarbij één der betrokkenen een schadeclaim meent te hebben. Als gevolg hiervan lijkt het aannemelijk dat de grens tussen wel en niet indienen van een claim op deze wijze bepaald wordt door het financiële belang dat de betrokkenen bij het invullen van hun schade-aangifteformulier hebben.

Het is gewenst dat deze grens, beneden welke geen schade-aangifteformulieren wordt ingevuld, met grotere zekerheid kan worden vastgesteld. Nader onderzoek is noodzakelijk.

3. Er zullen altijd bij ongevallen betrokken weggebruikers zijn die, zelfs al vallen ze onder de verplichte WA-verzekering, geen enkele verplichting voelen en/of belang hebben bij het invullen van een schade-aangifteformulier.

Het is gewenst dat onderzocht wordt welke categorieën betrokkeneⁿ buiten de verzekeringsregistratie vallen en op welke wijze in de registratie van deze ongevallen (vooral eenzijdige ongevallen) zou kunnen worden voorzien.

4. Niet op alle onderdelen zijn de gegevens in de schade-aangifteformulieren even volledig en betrouwbaar. Dit blijkt ten nauwste samen te hangen met:

a. de aard van de gegevens: vragen die betrekking hebben op de eigen partij (de eigen verzekering) worden veel beter beantwoord dan vragen die betrekking hebben op de tegenpartij en op de omstandigheden, terwijl vragen die iets moeilijker zijn te beantwoorden (bijvoorbeeld de exacte plaats) minder volledig en zorgvuldig beantwoord worden;

b. de aandacht die de desbetreffende verzekeringsmaatschappij gewend is aan het beantwoorden van de vragen te besteden: verzekeringsmaatschappijen die er op staan bepaalde vragen goed beantwoord te krijgen, hebben hiermee behoorlijk succes; in het algemeen speelt ook de tussenpersoon (de agent of de makelaar) hierbij een belangrijke rol, het belang van een goede relatie met deze tussenpersoon weegt soms zwaarder dan het nut van een zo volledig mogelijke registratie.

De wettelijke verplichting (opgenomen in de WAM) van de betrokkenen, om ongevallen (schadegevallen) aan hun verzekeraars te melden en het belang dat verzekeraars hebben bij een zo volledig mogelijke en efficiënte verwerking van deze schadegegevens ten behoeve van hun bedrijfsvoering, gevoegd bij het nut dat een goede en betrouwbare registratie van ongevalgegevens heeft voor het verkeersveiligheidsonderzoek, moeten zodanig zijn te combineren dat zij de basis kunnen vormen van een of andere 'database' met informatie, zowel voor de verzekeraars zelf, als voor het wetenschappelijk onderzoek, c.q. de verkeersongevallenstatistieken.

5. Hoewel de schadedossiers naarmate de afhandeling van het schadegeval verder is gevorderd, meer en vollediger informatie bevatten dan de schade-aangifteformulieren op het moment dat ze bij de maatschappijen binnenkomen, moet het nut van schadedossiers voor een ongevallenregistratie niet worden overschat. Allereerst is het aanvullen van de gegevens met die uit de dossiers een zeer tijdrovend werk en weinig geschikt voor een massale verwerking. Bovendien is er nog veel te verbeteren aan het invullen van het schade-aangifteformulier, ten aanzien van de volledigheid en zorgvuldigheid, waardoor de extra informatie uit het schadedossier overbodig wordt. De volledig afgehandelde schadedossiers kunnen wel van nut zijn voor het uitvoeren van speciale gerichte deelonderzoeken.

6. De huidige registratie vindt nog plaats op een verscheidenheid van schade-aangifteformulieren, die in principe nog steeds het karakter hebben van een geschreven verklaring. Om een doelmatige en efficiënte verwerking van de ongevalgegevens te kunnen realiseren, zijn er

belangrijke verbeteringen aan te brengen in de mogelijkheid tot beantwoording en in de indeling van het schade-aangifteformulier. Daarbij hoeft de oorspronkelijke opzet: (een geschreven verklaring) geen geweld aangedaan te worden.

7. Een belangrijke verbetering in de volledigheid en de betrouwbaarheid van de informatie zou waarschijnlijk bereikt kunnen worden als veel meer zou worden gestimuleerd dat de betrokkenen hun gegevens op straat uitwisselen en eventueel (zoals in Frankrijk het geval is) mede ondertekenen.

8. Om de registratie van bepaalde gegevens zo betrouwbaar en exact mogelijk te laten plaatsvinden, is het gewenst zoveel mogelijk middelen die tot verbetering zouden kunnen leiden, aan te wenden o.a.:

a. de vragen dienen zoveel mogelijk te zijn voorzien van voorbedrukte antwoordcategorieën, waardoor de invuller beter weet welke informatie van hem verlangd wordt;

b. er dienen geen vragen te worden gesteld waarop vrijwel geen objectieve antwoorden mogelijk zijn; subjectieve informatie kan altijd nog verstrekt worden in een vrijblijvende omschrijving van de toedracht.

9. Omdat enkele, voor een 'integraal verkeersongevalregistratiesysteem' essentiële gegevens in de verzekeringsregistratie ontbreken (betroffende slachtoffers en hun eventueel vervoer naar een ziekenhuis) dient nagegaan te worden hoe in deze bemte kan worden voorzien. Het lijkt gewenst dat daartoe een permanente koppeling tot stand wordt gebracht tussen de (gegevens uit de) door de verzekeringsmaatschappijen ontvangen schade-aangifteformulieren en de door de politie ingevulde statistiekformulieren. De huidige afspraken tussen NVVA en de politie zijn daarvoor niet afdoende.

Literatuur

Baerwald, J. E. (1966). Traffic accident reporting criteria of principal users in Illinois. *Traffic Engineering* 36 (1966) 9 (June): 28–34.

Blokpoel, A. & Carlquist, J. C. A. (1972). De invloed van de zgn. 'Blikschaderegeling' op de aantallen geregistreerde verkeersslachtoffers en verkeersongevallen. *Verkeerstechniek* 23 (1972) 9.

Carlquist, J. C. A. (1967). Inleiding. In: Verslag van de derde studiedag gehouden op 31 oktober 1967 in het RAI-Congrescentrum te Amsterdam. Rapport 67-3. Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (p. 39–51).

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (1965). Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg 1963. Hilversum, W. de Haan N.V.

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (1966). Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg 1964. Hilversum, W. de Haan N.V.

Fokkens, O. (1970). Computercentrum voor medische registratie. Toespraak bij de opening van het Computercentrum van de Stichting Medische Registratie op 23 januari 1970. In: *Academia* 3 (1970) 2 (6 febr.): 23–27.

Jacobi, E. (1970). Evaluation of the records of German Motor Insurers for the purpose of identification of the causes of accidents, and on the two-phase method applied for this evaluation. In: *Proceedings of the Symposium of the use of statistical methods in the analyses of road accidents, held at the RRL, Crowthorne, U.K., on 14th, 15th and 16th April 1969.* Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development.

Schilfgaarde, P. van (1970). Het kennisbegrip in wetenschap en beroep; Objectiviteit als pretentie. Alphen a/d Rijn, Samsom N.V. (p. 39 e.v.)

SWOV (1965/1967). Bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid. Den Haag, Staatsuitgeverij (p. 60–61).

SWOV (Carlquist, J. C. A.) (1972). Een 'integraal verkeersongevallenregistratiesysteem' voor verkeersveiligheidsonderzoek. Publikatie 1972-P2N. Voorburg, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Bijlage I

De frequentiepercentages betreffende de volledigheid van invullen bij schade-aangifteformulieren

Omschrijving	Frequentie- percentage	Opmerkingen
Naam, adres en woonplaats verzekeringnemer eigen partij		
Naam verzekeringnemer		* In dit en alle andere gevallen – = kleiner dan 0,5, terwijl het percentage onleesbaar in alle gevallen kleiner is dan 0,5.
Naam, c.g. firmanaam vermeld	100	
Niets ingevuld of onleesbaar	–*	
Adres verzekeringnemer		
Straatnaam + nummer vermeld	99	
Alleen straatnaam vermeld	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	–	
Woonplaats verzekeringnemer		
Woonplaats vermeld	99	
Niets ingevuld of onleesbaar	1	
Naam, adres en woonplaats bestuurder eigen partij		
Naam bestuurder		
Naam vermeld	95	
Niets ingevuld of onleesbaar	1	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	
Adres bestuurder		
Straatnaam + nummer vermeld	93	
Alleen straatnaam vermeld	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	2	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	
Woonplaats bestuurder		
Woonplaats vermeld	93	
Niets ingevuld of onleesbaar	3	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	
Overige gegevens bestuurder eigen partij		
Geslacht bestuurder		* De gegevens betreffende het geslacht moesten veelal worden afgeleid uit overige persoonsgegevens; dit bleek niet in alle gevallen mogelijk.
Man	70	
Vrouw	11	
Niet af te leiden*	15	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	
Geboortejaar bestuurder		
Geboortejaar vermeld	86	
Niets ingevuld of onleesbaar	10	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	

Omschrijving	Frequentie- percentage	Opmerkingen
Bezit rijbewijs bestuurder		
Rijbewijs, nummer vermeld	76	* Waaronder berijders van bromfietsen, e.d. (te zamen ca. 12% van totaal aantal betrokken bestuurders); voor hen is deze vraag niet relevant.
Rijbewijs, geen nummer vermeld	5	
Geen rijbewijs*	2	
Niets ingevuld of onleesbaar*	13	
Geen bestuurder (voertuig geparkeerd)	4	
Relatie bestuurder/verzekeringnemer		
Zelfde persoon	59	
Zakelijk	22	
Familie	13	
Overig	3	
Niets ingevuld of onleesbaar	3	
Gegevens betreffende voertuig eigen partij		
Soort voertuig eigen partij		
Personenauto	71	
Vrachtauto/bestelauto	14	
Autobus	1	
Motor/scooter	1	
Bromfiets	11	
Ander voertuig	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	1	
Merk en type voertuig eigen partij		
Model vermeld	44	* Alleen merk vermeld: meerdere modellen mogelijk.
Alleen merk vermeld*	54	
Niets ingevuld of onleesbaar	2	
Kenteken voertuig eigen partij		
Kenteken vermeld	96	* Voertuig zonder kenteken bijv. landbouw-trekker.
Niets ingevuld of onleesbaar	3	
Voertuigen zonder kenteken*	1	
Bouwjaar voertuig eigen partij		
Bouwjaar vermeld	86	
Niets ingevuld of onleesbaar	10	
Niet gevraagd	4	
Schade aan voertuig eigen partij		
Geen schade	9	
Schade, geen bedrag vermeld	24	
Schade minder dan f 200,—	11	
Schade f 200,— t/m f 499,—	17	
Schade f 500,— t/m f 999,—	11	
Schade hoger dan f 1000,—	8	
Total loss	2	
Niets ingevuld of onleesbaar	18	

Omschrijving	Frequentie- percentage	Opmerkingen
Gegevens betreffende verzekering eigen partij		
Gedekte risico's		
W.A.	43	
All risks	17	
All risks/brand/diefstal	28	
Niets ingevuld of onleesbaar	4	
Niet gevraagd	8	
Polisnummer		
Polisnummer vermeld	95	
Niets ingevuld of onleesbaar	5	
Soort formulier		
2-zijdig standaard	46	
4-zijdig standaard	34	
2-zijdig overig	7	
3-zijdig overig	8	
4-zijdig overig	5	
Naam, adres en woonplaats tegenpartij		
Naam tegenpartij		
Naam vermeld	80	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	6	
Geen derden	13	
Adres tegenpartij		
Straatnaam + nummer vermeld	74	
Alleen straatnaam vermeld	2	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	10	
Geen derden	13	
Woonplaats tegenpartij		
Woonplaats vermeld	77	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	9	
Geen derden	13	

Omschrijving	Frequentiepercentage	Opmerkingen
Overige gegevens betreffende tegenpartij		
Doden en/of gewonden tegenpartij		
Neen	44	
Ja	5	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	37	
Geen derden	13	
Kenteken voertuig tegenpartij		
Kenteken vermeld*	64	* Alleen kentekens van eerste tegenpartij vermeld. Meerdere tegenpartijen zijn hier niet verwerkt.
Niet bekend	1	
Overige verkeersdeelnemers**	3	** Overige verkeersdeelnemers: bv. fietser of voetganger.
Niets ingevuld of onleesbaar	18	
Niet gevraagd	1	
Geen derden	13	
Materiële schade tegenpartij		
Geen	6	
Wel	60	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	21	
Geen derden	13	
Verzekeringsmaatschappij tegenpartij		
Naam vermeld	61	* Tegenpartij niet verzekerd bv. fietser of voetganger, maar kan ook motorvoertuig betreffen.
Tegenpartij niet verzekerd*	1	
Niet bekend	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	24	
Geen derden	13	
Plaatsaanduiding en toedracht ongeval		
Plaatsaanduiding ongeval: Gemeente		
Gemeente in Nederland vermeld	92	* Indien ongeval plaatsvond in het buitenland (vnl. België en West-Duitsland; te zamen 1,4% van het totaal) heeft een nadere specificatie naar gemeente plaatsgevonden.
Buitenland*	2	
Niets ingevuld of onleesbaar	6	
Exactheid plaatsaanduiding ongeval		
Exact (bv. voor Parkweg nr. 30 te Voorburg)	35	
Redelijk exact (bv. op Parkweg in Voorburg tussen twee genoemde straten)	4	
Vaag (bv. op Parkweg in Voorburg)	45	
Zeer vaag (bv. in Voorburg)	14	
Niets ingevuld of onleesbaar*	2	* Verschil met plaatsaanduiding: gemeente (zie boven) is mogelijk in verband met gescheiden codering.

Omschrijving	Frequentie- percentage	Opmerkingen
Toedracht ongeval		
Slechts één verkeersdeelnemer betrokken (geen derden)	13	
Meerdere verkeersdeelnemers betrokken, één in beweging	34	
Meerdere verkeersdeelnemers betrokken, meerdere in beweging		
a. op kruispunt	25	
b. op rechte weg	23	
Overige verkeersongevallen	1	
Niets ingevuld of onleesbaar	4	
Tijdaanduiding ongeval		
Datum ongeval		
Datum vermeld	98	
Niets ingevuld of onleesbaar	2	
Tijdstip ongeval		
Tijdstip vermeld (op 10 min)	68	
Minuten niet ingevuld of onleesbaar	25	
Niets ingevuld of onleesbaar	7	
Betrouwbaarheid tijdstip ongeval		
Tijdstip éénduidig	75	
Correctie tot 24-uurstelling mogelijk	15	
Correctie tot 24-uurstelling onmogelijk	3	
Tijdstip niet ingevuld of onleesbaar	7	
Weersgesteldheid en lichtgesteldheid		
Weersgesteldheid		
Weersgesteldheid vermeld	76	
Niet eenduidig vermeld	3	
Niets ingevuld	21	
Lichtgesteldheid		
Lichtgesteldheid vermeld	29	
Niet eenduidig vermeld	35	
Niets ingevuld	36	

Omschrijving	Frequentie- percentage	Opmerkingen
Soort en toestand wegdek*		* Deze gegevens zijn alle afgeleid uit één 'open' vraag betreffende toestand en/of soort wegdek.
Soort wegdek		
Soort wegdek vermeld	33	
Niet eenduidig vermeld	35	
Niets ingevuld	32	
Toestand wegdek (weeraspecten)		
Weeraspecten vermeld	19	
Niet eenduidig vermeld	76	
Niets ingevuld	5	
Toestand wegdek (wegdekaspecten)		
Wegdekaspecten vermeld	—	
Niet eenduidig vermeld	30	
Niets ingevuld	70	
Overige gegevens		
Politie		
Politie aanwezig geweest	35	
Geen politie	52	
Niets ingevuld	13	
Schuldvraag		
Zelf	39	
Ander(en)	42	
Beiden	1	
Niet bekend	5	
Niets ingevuld	13	

Bijlage II

Voorbeelden van een aantal ten tijde van het onderzoek bij verzekeringsmaatschappijen in gebruik zijnde schade-aangifteformulieren

Voorbeeld van een formulier 2-zijdig standaard

1. Verzekeringnemer Op wiens naam staat de polis?

Adres:

Woonplaats: Tel.no. 0 / Gemeente

2. Vragen in verband met de B.T.W. Wat is Uw beroep of aard van Uw bedrijf?

Bent U in loondienst of zelfstandig ondernemer?

Hebt U m.b.t. deze schade recht op aftrek van vóórbelasting? Neen/Ja ¹⁾

Zo neen, waarom niet?

3. Bestuurder Naam: Heer / Mevr. / Me, / ¹⁾ Geb. datum:

Adres: Woonplaats: Tel.no. 0 /

Rijbewijs? Neen/Ja ¹⁾, A/B/C/D/E ¹⁾. Datum afgifte: Nummer:

Relatie tot verzekeringnemer: Was de bestuurder door de verzekeringnemer gemachtigd te rijden? Neen/Ja ¹⁾. Zo neen, waarom niet?

4. Aard verzekering

Gedekte risico's	Naam maatschappij	Polisnummer	Voorval al gemeld aan (hoofd-)kantoor van de Maatschappij?
W.A.			telefonisch/schriftelijk ¹⁾ op
Casco/Brand/Diefstal ¹⁾			telefonisch/schriftelijk ¹⁾ op
Rechtbijstand			telefonisch/schriftelijk ¹⁾ op

Eigen risico voor cascoschade: f

5. Financiering Is Uw motorrijtuig gefinancierd? Neen/Ja ¹⁾, bij de

Adres financier: Woonplaats:

6. Verzekerd motorrijtuig

Soort	Merk	Kenteken/Verz. plaat	Chassis/frame nr.	Bouwjaar	km-stand
Personen-/vrachtauto/bus; motor/scooter/bromfiets ¹⁾					

Voor welk doel werd het voertuig gebruikt?

Was er sprake van: verhuur m. chauffeur/verhuur z. chauffeur/taxi/vervoer eigen goed, goed v. derden/rijles/examen? ¹⁾

Was er aan het voertuig een aanhangwagen/oplegger/karavan/zijspan ¹⁾ geïnstalleerd? Neen/Ja ¹⁾

Merk aanhang-oplegger: Chassisnummer:

7. Schade aan het verzekerde motorrijtuig Welke delen zijn beschadigd?

Op welk bedrag wordt de schade geschat? f Gebruikt door:

Welke reparateur kan als Uw gemachtigde de schade met de expert behandelen? Naam:

Adres: Woonplaats: Tel.no. 0 /

Wanneer gaat het motorrijtuig naar de reparateur?

8. Rechtsbijstand Invullen als U aan Uw Rechtsbijstandpolis rechten wilt ontlenen.

Hebt u naast de schade aan Uw motorrijtuig nog andere schade? Zo ja, welke?

Geschat bedrag f Heeft een meerverwerende schade geleden? Neen/Ja ¹⁾, Naam:

Adres: Woonplaats: Geboren op:

Wat voor schade leed deze?

9. Schade aan derden Zijn er gewonden en/of doden? Neen/Ja ¹⁾, Naam:

Adres: Woonplaats: Tel.no. 0 / leeft bij:

Aard letsel:

Werd schade toegebracht aan eigendom van derden? Neen/Ja, aan: Naam:

Adres: Woonplaats: Tel.no. 0 /

Aard der schade:

Motorrijtuig van benadeelde: Merk: Kenteken/plaatnummer:

Verzekerd bij: Polisnummer: Alleen W.A./W.A. + Casco ¹⁾

Naam en adres reparateur:

10. Datum en plaats voorval dag, / /19, om uur, 's morgens/'s middags/'s avonds/'s nachts ¹⁾.

Plaats: Gemeente/Prov.: Straat:

Binnen/Buiten de bebouwde kom, Maximum snelheid ter plaatse: km.

Vooraf naam gemeente, waarin schadegeval plaats had, precies vermelden!

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

Voorbeeld van een formulier 4-zijdig standaard

VERZEKERINGNEMER :

Naam :
 Adres :
 Woonplaats : Tel. No. :
 Beroep : Postrekening :

Aard verzekering	W.A.	Casco *) Brand Diefstal	Rechtsbijstand
Maatschappijen: Polis No.: Eigen Risico: 1 VOORLOPIGE AANMELDING Is het voorval reeds aan het (hoofd)kantoor van de Maatschappij gemeld? Zo ja, wanneer en hoe?	datum telefonisch/schriftelijk *)	datum telefonisch/schriftelijk *)	datum telefonisch/schriftelijk *)
2 FINANCIERING Is Uw motorrijtuig gefinancierd? Zo ja, wets de financier?	Neen/Ja, bij de Adres financier:		
3 VERZEKERD MOTORRIJTUIG Soort Merk en Chassis frame no. Bouwjaar en kilometerstand Kenteken/Versprekingsstaat	personenauto/vrachtauto/taxi/autobus/motor/scooter/ bromfiets/tractor *) Merk Chassis frame n ^o 19 km		
4 SCHADE AAN HET VERZEKERDE MOTORRIJTUIG Welke delen zijn beschadigd? Op welk bedrag wordt de schade geschat? Welke reparateur kan als Uw gemachtigde de schade met de expert behandelen? Wanneer gaat het motorrijtuig naar de reparateur? / Geschat door: Naam Adres Woonplaats Tel. No.		
5 GEBRUIK VAN HET MOTORRIJTUIG Voor welke doeleinden werd het motorrijtuig ten tijde van het voorval gebruikt? Was er sprake van verhuur? Werde het motorrijtuig gebruikt voor rijles of examen? Werden er personen mee vervoerd tegen betaling? Werden er goederen voor derden mee vervoerd?	Neen/Ja, met/zonder chauffeur *) Neen/ja *) Neen/ja *) Neen/ja *)		
6 AANHANG- OF ZIJSPANWAGEN Werde het motorrijtuig ten tijde van het voorval met aanhangwagen, oplegger, caravan of zijspan gebruikt? Merk en chassisno van aanhanger of oplegger	Neen/Ja, met ahangwage/oplegger/caravan/zijspan *) Merk chassisno		
7 GEGEVENS BETREFFENDE HET VOORVAL Datum en uur Plaats (provincie, gemeente en straat) 's morgens *) dag, / /19 om uur 's middags 's avonds 's nachts binnen/buiten de bebouwd kom *) Geldende maximale snelheid per plaats: km per uur		

*) doorhalen hetgeen niet van toepassing is.

10 SCHULDVRAAG

Wie draagt naar Uw mening de schuld aan het voorval?

Heeft deze persoon het voorval in dienst van een ander veroorzaakt? Zo ja, hoe luiden diens naam en adres?

Indien hij een motorrijtuig bestuurde, wat is dan het kenteken/plaatnummer daarvan?

Waarom acht U hem schuldig?

Bij welke maatschappij is hij tegen W.A. verzekerd en onder welk polisnummer?

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

....., polisnr.

11 GETUIGEN

Welke personen bevonden zich, buiten de bestuurder, in of op Uw motorrijtuig?

Wie van deze personen hebben het voorval zien gebeuren?

Welke personen, die zich niet in of op Uw motorrijtuig bevonden, waren getuige van het voorval?

Op welke plaats bevonden dezen zich?

Naam	Leeftijd	Adres	Woonplaats en tel.nr.
.....
.....
.....
.....

12 SCHADE AAN ANDEREN TOEGEBRACHT (Wettelijke aansprakelijkheid)

1. lichamelijk letsel

Zijn er personen bij het voorval gedood of gewond? Zo ja, wie zijn de getroffen en?

Wat is de aard van hun verwonding?

Zijn zij in een ziekenhuis opgenomen?

2. materiële schade

Is bij het voorval schade aan eigendommen van anderen (derden) ontstaan en waaruit bestaat deze?

Wie is (zijn) de eigenaar(s) van de eigendommen, die beschadigd zijn?

Waar is de schade te bezichtigen?

Indien de schade aan een motorrijtuig is toegebracht, wat zijn daarvan het merk en het kenteken/plaatnummer?

Weet U ook wie de schade zal herstellen?

Bij welke maatschappij is tegenpartij verzekerd en tegen welke risico's?

Is reeds een eis tot schadeloosstelling ingediend? Zo ja, voor welk bedrag?

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

Leeftijd

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

Merk

Kenteken/plaatnummer

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

.....; alleen W.A./W.A. + casco (schade *)

....., polisnr.

*) doorhalen hetgeen niet van toepassing is.

13 RECHTSBIJSTANDVERZEKERING

(Alleen in te vullen indien een rechtsbijstandverzekering is gesloten)

Ingangsdatum

...../...../19.....

Hebt U naast de schade aan Uw motorrijtuig nog andere schade?
Zo ja, welke?

Neen/Ja *) Geschat bedrag f

Welke andere verzekeren (dan de verzekeringnemer) hebben schade geleden?

Naam	Leeftijd	Beroep	Adres	Woonplaats en tel.nr.
1
2
3

Welke schade hebben zij geleden?
Is deze schade op enige verzekering verhaalbaar?
Zo ja, welke?Bestaat er een voorkeur voor een bepaalde advocaat wanneer zijn benoeming voor het verlenen van rechtsbijstand noodzakelijk is?
Zo ja, wie?

Naam

Adres

Woonplaats Tel. No.

Zo nee, dan verklaart ondergetekende zich er mede accoord dat – zo nodig – door of namens de Maatschappij voor hem een advocaat wordt benoemd.

14 PREMIEBETALING

Wanneer en aan wie is de premie betaald?

Hebt U verder nog iets mee te delen dat voor de schadebehandeling van belang zou kunnen zijn?

BELANGRIJK

Alle stukken w.o. dagvaardingen, welke de verzekeringnemer en – indien het motorrijtuig door een ander werd bestuurd – de bestuurder ter zake van het voorval mochten ontvangen, dienen ONVERWIJLD aan de Maatschappij te worden ingezonden.

Aldus naar waarheid ingevuld en ondertekend

te 19.....

(handtekening bestuurder)

(handtekening verzekeringnemer)

Vervolg omschrijving:

*) doorhalen hetgeen niet van toepassing is.

- 8u Wie is naar uw mening schuldig?
- b Waarom?
- c Bij welke maatschappij is deze verzekerd?
- 9a Wie waren de inzittenden van uw motorrijtuig?
(namen en adressen s.v.p.)
- b Welke andere personen waren getuige?
(namen en adressen s.v.p.)
- 10a Welke politie maakte proces-verbaal op?
- b Wie wordt daarin als verdachte aangegeven?

8u naam _____ kenteken
adres _____ plaatsnr _____

li _____

c _____
All Risks/W.A. *) Polianr _____

9a _____

b _____

10a Gemeente/Rijks/Militaire *) politie to _____

b _____

SCHADE AAN EIGEN MOTORRIJTUIG

- 11 Waaruit bestaat de schade aan uw motorrijtuig
en op hoeveel wordt deze begroot?
- 12a Welke reparateur kan als uw gemachtigde du
schade met onze expert behandelen?
- b Wanneer is het motorrijtuig daar?

11 _____
plm. f _____

12a naam _____ telefoon _____
adres _____

b _____ dag. _____ 19. _____

GEGEVENS TEGENPARTIJ (STEEDS INVULLEN S.V.P.)

- 13a Wie is uw tegenpartij?
(Ook invullen als deze geen schade heeft ge-
leden)
- b Welke materiële schade is toegebracht?
- c Wie is de eigenaar van het beschadigde?
- d Bij welke maatschappij is hij verzekerd?
- e Waar bevindt zich het beschadigde voorwerp?
- 14a Welk letsel is aan derden toegebracht?
- b Wie is de getroffene?
- c Waar bevindt zich de getroffene?
- 15a Is door derden reeds een verzoek tot schade-
loosstelling ingediend? Door wie?
- b Tot welk bedrag? Acht u dit bedrag juist?

13a naam _____ telefoon _____
adres _____

b _____

c naam _____ telefoon _____
adres _____

d _____
All Risks/W.A. *) Polianr _____

e _____

14a _____

b naam _____ telefoon _____
adres _____

c _____

15a _____

b _____

BOVENDIEN INVULLEN ALS U AAN UW RECHTSBIJSTANDPOLIS RECHTEN WILT ONTLENEN

- 16a Polianummer van uw Rb-verzekering.
- b Indien het motorrijtuig niet bij Nedfloyd is ver-
zekerd, bij welke maatschappij dan?
- c Voor welke risico's en met welk eigen risico?
- d Heeft u uw schade bij die maatschappij gemeld?
- 17a Hebt u naast de schade aan uw motorrijtuig
nog andere schade? Zo ja, welke?
- b Heeft een medeverzekerde schade geleden?
- c Hoe luiden diens naam, adres en geb.datum?
- d Wat voor schade leed deze?

16a polianummer _____

b naam maatschappij _____
adres _____ Polianr _____

c _____

d _____

17a _____

b _____

c _____

d _____

18 Eventuele bijzonderheden _____

Tussenspersoon (naam en woonplaats)

Aldus naar beste weten en overeenkomstig de waarheid ingevuld.

Codenum

Te _____ de _____ 19. _____

*) Doorhalen wat niet van toepassing is s.v.p.

Zijn polianummer en naam en codenummer van
de tussenspersoon bij vraag 1 ingevuld?

Voorbeeld van een formulier 2-zijdig overig (speciaal)

Naam:			
Adres:			
Woonplaats:		Telefoon no.:	
Merk van het voertuig van de deelnemer	Kenteken	Chassis- of framenummer	Bouwjaar
Naam en adres van hem, die bovengenoemd motorrijtuig ten tijde van het ongeval bestuurde:			
Leeftijd:	Rijbewijs nummer: Datum van afgifte: Categorie:	Beroep:	
Is deze persoon degeen, die het motorrijtuig in de regel bestuurt?			
Datum en uur van het ongeval:			
Plaats van het ongeval:			
Het motorrijtuig was op weg van		naar	
Op het ogenblik van het ongeval werd het motorrijtuig gebruikt voor:			
De snelheid waarmede gereden werd bedroeg:			
Weersgesteldheid ten tijde van het ongeval:			
Reed uw motorrijtuig rechts van de weg?			
Zijn door de bestuurder van uw motorrijtuig signalen gegeven?			
Zijn door de bestuurder van uw motorrijtuig signalen van het aangereden motorrijtuig gezien of gehoord?			
Had het ongeval plaats op of nabij een hoofdverkeersweg?			

Is de politie in de zaak gemoeid?	
Is proces-verbaal opgemaakt?	
Zo ja, door welke politiepost?	
Naam en adres van de tegenpartij: Telefoonnummer: Merk en kenteken van het voertuig: Verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij:	

Namen en adressen van getuigeⁿ:

a. Personen in of op het motorrijtuig van de deelnemer:

b. Andere getuigen:

Omschrijving van de schade aan het motorrijtuig van de deelnemer:

Bij welke garage wordt de schade hersteld en wanneer?

Hoe hoog is het schadebedrag naar schatting? f

Wat is Uw giro- of bankrekening?

Omschrijving van het letsel toegebracht aan derden, of de schade toegebracht aan goederen van derden:

Bent U reeds door de tegenpartij aansprakelijk gesteld?

_____ schriftelijk/mondeling

Zo ja, hoe hoog is de schadeclaim?

Relaas van het gebeurde:

Plaats voor skatie schets (hoofdverkeerswegen speciaal aanduiden):

Aldus naar waarheid ingevuld te _____ de _____

ATTENTIE!

De deelnemers aan de motorschaderegeling zijn verplicht van een schadegeval, waarvoor vergoeding verlangd wordt, zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen 2 dagen na het ontstaan der schade mededeling te doen. De deelnemers mogen op hun eventuele aansprakelijkheid voor een schade aan derden toegebracht, waarvan het risico door de vereniging wordt bedragen, niet prejudiciëren hetzij door deze zelf te erkennen of niet te ontkennen, af te kopen of in der minne te regelen, hetzij door enige andere daad of handeling of wel nalating of verzwijging van welke aard of tegenover wie ook.

Voorbeeld van een formulier 3-zijdig overig (speciaal)

1. Verzekeringnemer:
2. Postadres: Tel:

VRAGEN	ANTWOORDEN
3. Werde de laatst in rekening gebrachte premie betaald ?	3.
4. Gegevens omtrent het motorrijtuig ?	4. Merk: Kenteken: Bouwjaar: Motornummer: Chassis/ramennummer:
5. Was een aanhanger, oplegger, zijspan of een ander voorwerp aangekoppeld ?	5. ja/nee Merk: chassisno.:
6. Wie bestuurde het motorrijtuig tijdens het ongeval ?	6. Naam: Adres: Geboortedatum: Beroep:
7. Was deze bestuurder in het bezit van een geldig rijbewijs ?	7. ja/nee Datum afgifte: nummer:
8. Voor welke categorie(ën) is het geldig ? (A. B. C. D. E.)	8.
9. In welke verhouding staan de in vraag 1 en 6 bedoelde personen tot elkaar ?	9.
10. Geschiedde het besturen met toestemming van verzekerde ?	10.
11. Waarvoor werd het motorrijtuig gebruikt ? a. Personenvervoer niet tegen betaling ? b. Personenvervoer tegen betaling ? c. Lesdoeleinden ? d. Zo ja, is dubbele bediening aanwezig ? e. Verhuur ? f. Vervoer van eigen goederen ? g. Vervoer van goederen van anderen ? h. Welke andere doeleinden ?	11. a. b. c. d. e. f. g. h.
12. a. Wanneer gebeurde het ongeval ? b. Onder welke gemeente ? c. Juiste plaats van het ongeval ?	12. a. Op dag, de 19..... des voor/namiddags om uur b. c.
13. Wie verkeerde mogelijk onder invloed van sterke drank of verdovende middelen ?	13.

14. Wilt U hieronder een duidelijke en volledige omschrijving van het gebeurde geven, verduidelijkt met een situatieschets.

Ruimte voor situatieschets.

15. Hoe was de weersgesteldheid? (Regen, sneeuw, mist enz.)	15.
16. Hoe was de toestand van het wegdek? (Droog, glad, oneffen enz.)	16.
17. a. Wie bereed een voorrangsweg? b. Wie een onverharde weg?	17. a. b.
18. Hoe is het uitzicht ter plaatse voor beide partijen?	18.
19. Hoe breed is de rijweg ter plaatse (zonder berm)?	19.
20. Met welke snelheid werd gereden? a. Verzeerde? b. Tegenpartij?	20. a. b.
21. Gebeurde het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom?	21.
22. Wie waren de inzittenden van Uw motorrijtuig? (Namen en adressen s.v.p.) Welke andere personen waren getuige? (Evenszins namen en adressen s.v.p.)	22.
23. Is de politie van het ongeval in kennis gesteld? (Dit is bij diefstal verplicht) Zo ja, welke politie-instantie (gemeente- of rijkspolitie of kon. mar.) en welk bureau? Is rapport opgemaakt? Is proces-verbaal opgemaakt?	23.
24. Waaruit bestaat de schade aan Uw motorrijtuig?	24.
25. Op welk bedrag schat U of de reparateur de herstelkosten?	25.
26. Wie is de reparateur en wanneer is het motorrijtuig daar te bezichtigen?	26. Rep.: Tel.: Aanw@zig op:
27. a. Aan wie werd lichamelijk letsel toegebracht? W@ is de aard van de verwonding? b. Is de gekwetete in een ziekenhuis opgenomen? c. Zo ja, in welk ziekenhuis? d. Is hij in loondienst?	27. a. Naam: Adres: Beroep: b. c. d.

28. Aan wie werd materiële schade toegebracht ?	28. Naam: _____ Adres: _____ Beroep: _____
29. a. Waaruit bestaat de schade ? b. Geschatte herstelkosten ?	29. a. _____ b. _____
30. a. Bij welke maatschappij is tegenpartij verzekerd ? b. Tegen welke risico's ? c. Onder welk polisnummer ?	30. a. _____ b. _____ c. _____
31. Als er schade is toegebracht aan een motorrijtuig wat is dan het kenteken ?	31. _____
32. Door wie wordt de schade hersteld ?	32. _____
33. Werd reeds schadevergoeding van U gevraagd ? Zo ja, door wie ?	33. _____
34. Staan eisers in enige relatie tot verzekerde of bestuurder ? Zo ja, welke ?	34. _____
35. Wie is naar Uw mening schuldig aan het ongeval ? Naam en adres vermelden.	35. _____
36. Op welke gronden is die mening gebaseerd ?	36. _____
37. Waar is de in vraag 36 bedoelde persoon tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd en onder welk polisnummer ?	37. _____
38. Bent U ondernemer of beoefenaar van een vrij beroep ? Zo ja, wat is de aard van Uw bedrijf of beroep ?	38. _____ _____ _____ _____
39. Behoort het beschadigde goed tot Uw bedrijfs- of beroepsvermogen, tot Uw privévermogen of tot beide ? Indien deze vraag met beide beantwoord wordt hoe ligt de verhouding in percentages ?	39. _____
40. Kunt U de omzetbelasting, die met betrekking tot deze schade aan U in rekening wordt gebracht aftrekken ?	40. _____
41. Indien vraag 40 ontkennend wordt beantwoord, wat is daarvan de reden ?	41. _____
42. Indien vraag 40 bevestigend wordt beantwoord, kunt U dan de belasting volledig of gedeeltelijk aftrekken ?	42. volledig/gedeeltelijk
43. Indien het antwoord op vraag 42 luidt „gedeeltelijk“, dan hiernaast s.v.p. de reden vermelden, alsmede het geschatte percentage der aftrekbare belasting.	43. _____
44. Hebt U nog bijzondere opmerkingen ?	44. _____

Ondergetekend verklaart hiermede alle vragen naar waarheid te hebben beantwoord.

Datum: _____ 19 _____

(handtekening van verzekerde)

Voorbeeld van een formulier 4-zijdig overig

I. Verzekerde

Naam _____
Adres _____ te _____
Polis Nr. _____ Telefoon verzekerde _____
Voor bromfietsen: Sedert wanneer bent U eigenaar van de bromfiets? _____

II. Verzekerd motorrijtuig

Merk _____
Soort carrosserie _____
Kentekenbewijs _____
Voor bromfietsen: Letters en nummers van bromfietsplaat _____
Bouwjaar 19 _____
Motor Nr. _____
Chassis- of frame Nr. _____
Kilometerstand vóór ongeval _____
Werd met een oplegger of aanhangwagen gereden? _____

Het motorrijtuig was geladen met een gewicht van _____ kg.
Waarvoor werd het motorrijtuig gebruikt? _____
Werden er goederen van derden tegen betaling vervoerd? _____
Werd het motorrijtuig gebruikt voor vervoer van personen tegen betaling? _____
Voor motorrijwielen:
Werd met zijspan gereden? _____

III. Bestuurder tijdens het ongeval

Naam _____ Geboortedatum _____
Adres _____ te _____ Tel. _____
Welke van de kolommen A, B, C, D, E van zijn rijbewijs zijn afgestempeld? _____
Rijbewijs geldig tot _____
Indien in loondienst van verzekerde: sinds wanneer? _____
Indien niet in dienst van verzekerde: waarom bestuurde hij dan het motorrijtuig? _____
Hoelang rijdt de bestuurder reeds? _____
Had de bestuurder het motorrijtuig van verzekerde gehuurd? _____
Hoeveel ongevallen heeft hij gehad? _____

IV. Gegevens betreffende het ongeval

Wanneer vond het ongeval plaats? 19....., om uur v.m./n.m.
Is van dit ongeval reeds eerder, b.v. telefonisch, aan onze Maatschappij kennis gegeven, en zo ja, wanneer?

Gemeente en straat/weg waar het ongeval gebeurde

Werd gereden, of stond Uw motorrijtuig stil?

Werd recht^s, link^s of midden van de weg gereden?

Breedte van de rijweg plm. mtr. Soort wegdek

Weersgesteldheid

Welke geluidssignalen zijn gegeven?

Snelheid km.

Is richtingverandering aangegeven en, zo ja, op welke afstand voor de weg of inrit?

Met hand of richtingaanwijzer, knipperlicht?

Is stopteken gegeven? Met hand of stoplicht?

Is bij het link^s afslaan of keren in achteruitkijkspiegel gekeken of is op andere wijze op achteropkomend verkeer gelet?

Werd, alvorens linksaf te slaan, het midden van de weg, resp. de linkerkant van de rechter weghelft opgezocht (voorgeorteerd) en, zo ja, op welke afstand voor de zijweg?

Welke verlichting was ingeschakeld?

Wie van de bij het ongeluk betrokkenen bereed een voorrangsweg (of voorrangskruispunt)?

Bevond zich een der betrokkenen op of kwam hij van een onverharde weg of begaf hij zich van of naar een in-/uitrit?

V. Omschrijving ongeval

Verzoeken een juiste, volledige en duidelijke omschrijving van het ongeval, met alle bijzonderheden, welke van belang kunnen zijn.

Zie vooral ook bladzijde 4.

VI. Indien U voor schade aan Uw voertuig bent verzekerd:

Waaruit bestaat de schade aan Uw voertuig?

Op welk bedrag worden de reparatiekosten geraamd?

Wie maakte deze begroting?

Waar wordt het voertuig hersteld?

Hoe luidt het telefoonnummer van de reparateur?

Wanneer is de schade bij reparateur te bezichtigen?

VII. Schade geleden door anderen dan Uzelf of de bestuurder van Uw voertuig:

Welke schade is aan deze anderen (derden) toegebracht?

Is lichamelijk letsel door deze anderen geleden? Zo ja, welk letsel?

Wie is de dokter en waarheen is getroffene vervoerd?

Naam en adres van de schade-lijdende (andere) partij?

Is het letsel of de schade door Uw voertuig of door de lading daarvan toegebracht?

Is reeds door de andere partij vergoeding gevorderd?

Mondeling of schriftelijk? (Indien schriftelijk, brief hierbij zenden)

Zo ja, tot welk bedrag? f

Acht U dit billijk, hoog of laag?

Is de andere partij ook tegen schade aan eigen voertuig verzekerd?

Of is de andere partij met haar voertuig alleen tegen W.A. verzekerd?

Bij welke maatschappij, en onder welk polisnummer is de andere partij verzekerd?

N.B. Het is in strijd met de polisvoorwaarden toezeggingen of betalingen aan of ten behoeve van een tegenpartij te doen. Tevens is het nodig de van derden ontvangen correspondentie direct aan ons door te zenden.

VIII. Getuigen

Naam en adres

Naam en adres

Naam en adres

Naam en adres van de personen die met Uw voertuig werden vervoerd (behalve de bestuurder)

IX. Politie

Door welke politie-instantie werd van het ongeluk nota genomen?

Aan wiens schuld is naar de mening van de politie of Uw mening het ongeval te wijten?

X. Tegenpartij

Welk was het kenteken van het voertuig van tegenpartij?

Naam en adres van bestuurder van voertuig tegenpartij

Naam en adres van eigenaar van voertuig tegenpartij

XI. Rechtsbijstand

Indien U voor rechtsbijstand bent verzekerd:

bij welke maatschappij polisnr.

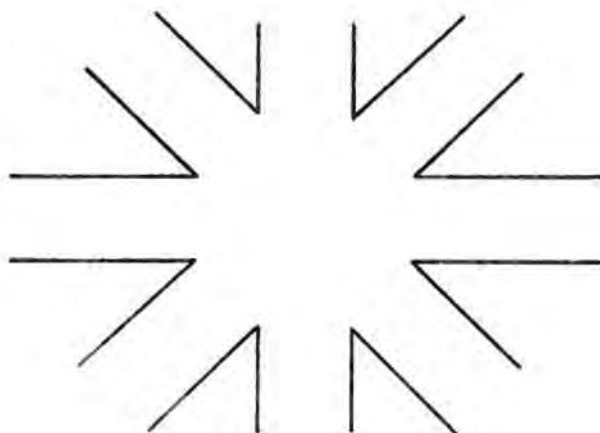
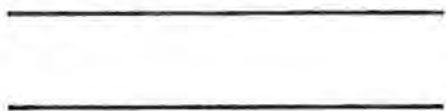
Hebt U deze maatschappij reeds van het ongeval kennis gegeven?

XII. Weet U nog verdere bijzonderheden, in deze zaak van belang?

Ondergetekende verklaart dit formulier naar waarheid te hebben ingevuld.

....., de
(Handtekening)

Geef hieronder een duidelijke tekening van het gebeurde. Maak, voor zover mogelijk, gebruik van onderstaande gedrukte situatieschetsen.
Geef vooral aan: breedte van de rijweg, uitzicht en eventuele trottoirs, riwielpaden of bermen, verkeersborden e.d.



Ontwerp omslag en layout: Cees van Dorland, Balsall Common, England
Druk: Drukkerij Meijer b.v., Wormerveer