

Vergaderjaar 2017–2018

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 569**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 september 2017

In de motie van het lid Belhaj (Kamerstuk 29 398, nr. 554) vraagt uw Kamer met verwijzing naar mijn brief van 19 september 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 528 inzake nieuwe aanpak informatievoorziening verkeersongevallen) te informeren over de termijn(en) waarop de verbeteringen van de registratie van ongevallen geïnventariseerd en gerealiseerd zullen zijn; tevens verzoekt uw Kamer mij om interdepartementaal inzichtelijk te maken welke relevante data bronnen beschikbaar zijn, en deze te gebruiken om de informatie over verkeersongevallen te verbeteren. Ik heb toegezegd u hierover voor 1 oktober te informeren. Door middel van deze brief geef ik invulling aan genoemde motie.

Registratie van verkeersongevallen voorziet in de informatiebehoefte van gebruikers van ongevalsdata, zoals wegbeheerders, handhavers en kennisinstituten. Een 100% sluitende ongevalsregistratie waarin ook oorzaken worden geïnventariseerd is helaas niet mogelijk. Kennis over achterliggende oorzaken, zoals vermoeidheid en gebruik van apparatuur, kan niet uit registraties worden afgeleid. Om daar meer inzicht in te verkrijgen voert SWOV jaarlijks één of meer dieptestudies uit naar specifieke typen ongevallen.

#### Verbetering registratie

Van oudsher worden verkeersongevallen met ernstige afloop vastgelegd door de politie en opgenomen in BRON, de database die in beheer is bij RWS. In de periode 2009–2013 is de registratie van ongevallen sterk achteruitgegaan, omdat de politie minder is gaan registreren vanwege verlichting van administratieve lasten. In de afgelopen jaren zijn diverse initiatieven genomen door de politie en door Rijkswaterstaat om de registratie weer op peil te brengen. Daardoor is het aantal in BRON geregistreerde ongevallen in 2015 al gestegen tot boven het niveau van 2008. Verdere verbetering van de kwaliteit van de registratie verwacht ik doordat de politie vanaf eind 2017 data meer gestructureerd gaat verzamelen via een app.

## Ongevallen zonder motorvoertuigen

Voor niet-dodelijke ongevallen ligt de registratiegraad in BRON veel lager, met name als daar geen motorvoertuigen bij zijn betrokken en de politie er niet bij wordt geroepen. Inmiddels valt meer dan de helft van de ernstig verkeersgewonden bij een ongeval zonder motorvoertuig<sup>1</sup>. Met name enkelvoudige fietsongevallen komen steeds vaker voor, en door de vergrijzing lopen slachtoffers vaker ernstig letsel op. Deze ongevallen worden wel geregistreerd in medische registraties (met b.v. persoonskenmerken, letselinformatie en vervoerwijze) maar daarbij worden nauwelijks ongevalskenmerken vastgelegd over locatie en toedracht. Deze medische registraties zijn de belangrijkste bron van informatie om het aantal ernstig verkeersgewonden zo nauwkeurig mogelijk te bepalen, maar leveren geen inzicht in oorzaken van ongevallen.

Dit werd bevestigd door het grootschalige onderzoek dat VeiligheidNI in samenwerking met de afdeling spoedeisende hulp van het Medisch Centrum Leeuwarden in Friesland heeft gedaan in opdracht van ROV Friesland. Dit onderzoek had betrekking op lichtere ongevallen waar de politie niet bij wordt geroepen (dat is ook de reden dat 80% van deze ongevallen niet in BRON voorkwamen). Helaas kon voor maar ruim 10% de exacte locatie worden bepaald. Ook bleek toedrachtinformatie regelmatig te ontbreken of incompleet te zijn.

Ik ben niet voornemens om dit type dure en tijdrovende onderzoeken naar alle soorten ongevallen op landelijk niveau in te zetten. Om meer inzicht te krijgen in ongevallen met ernstig letsel waar geen motorvoertuigen bij zijn betrokken is het efficiënter om gebruik te maken van beschikbare ambulancedata, waarin vervoerswijze en locaties zijn geregistreerd. Met het oog op de privacy moeten voor het gebruik van ambulancedata eerst afspraken worden gemaakt met de bronhouders. Dit kost tijd, maar de verwachting is dat we in 2019 deze gegevens structureel in BRON kunnen opnemen.

## Nieuwe bronnen

In de afgelopen jaren zijn meerdere bronnen verkend om te bezien welke toegevoegde waarde dit levert voor de ongevallen registratie, en worden inmiddels ook enkele aanvullende bronnen benut zoals informatie van bergers.

Voor andere bronnen, vooral vanuit de medische sector, is gebleken dat het veel tijd, geld en capaciteit kost om die te kunnen gebruiken en dat de toegevoegde waarde vanwege het ontbreken van locatiegegevens van deze informatie niet al te groot is. Bovendien kan wetgeving vereist zijn (in verband met privacyaspecten) om deze gegevens te kunnen verwerken. Daarom moet bij het inventariseren en gebruiken van nieuwe bronnen een goede afweging worden gemaakt tussen inspanning die het kost (afspraken maken met data leveranciers, ICT, privacyregelgeving) en wat het oplevert aan extra informatie.

Ik heb SWOV gevraagd alle nu beschikbare interdepartementale bronnen te inventariseren en beoordelen. Het rapport van SWOV komt begin oktober beschikbaar. Op basis van de informatiebehoefte van gebruikers van ongevalsdata wordt een afweging gemaakt welke bronnen op dit moment toegevoegde waarde hebben, maar ook hoe we er voor kunnen zorgen dat aanbod en frequentie van levering van informatie aansluit bij de kennisbehoefte. Ongevalsdata leveren een belangrijke bijdrage aan de informatie die nodig is voor de nieuwe risicogestuurde aanpak die onderdeel gaat worden van het Strategisch plan, dat in 2018 naar de Kamer wordt gestuurd.

<sup>1</sup> bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 544

## Pro actief verkeersveiligheidsbeleid: de risico gestuurde aanpak

Ongevalscijfers alleen zijn onvoldoende voor het voeren van effectief verkeersveiligheidsbeleid. Het is een reactieve benadering, het ongeval heeft al plaatsgevonden. Belangrijker is dat de wegbeheerder (pro actief) zich er op richt ongevallen te voorkomen door risico's op het wegennet in kaart te brengen en weg te nemen. Daarvoor is het nodig in kaart te brengen waar de risico's zich voordoen.

Daarom zet ik mij samen met de andere wegbeheerders er voor in te zorgen dat risico's gericht in kaart worden gebracht, om op basis daarvan te bepalen welke maatregelen het meeste effect sorteren op de verkeersveiligheid in een specifieke gemeente of regio.

Ter illustratie: Fietspaaltjes kunnen beter preventief worden verwijderd in plaats alleen daar waar een ernstig ongeluk heeft plaatsgevonden. Door informatie te verzamelen over wegkenmerken zoals berminrichting, rijrichtingscheiding en aanwezigheid van erfaansluitingen, kunnen de risico's van wegvlakken bepaald worden om te beslissen welke voor verbeteringen in aanmerking komen.

Voor provinciale wegen heeft SWOV in opdracht van IPO daarvoor reeds een methodiek ontwikkeld.

Een ander belangrijk onderdeel van de risico gestuurde aanpak richt zich op gedragsindicatoren, zoals rijsnelheid en alcoholgebruik.

Deze veranderde aanpak vergt een bredere manier van werken van wegbeheerders, die zich jarenlang hoofdzakelijk hebben gericht op ongevalsdata. Momenteel wordt in samenwerking tussen wegbeheerders, SWOV en CROW gewerkt aan de ontwikkeling van tools om de nieuwe werkwijze mogelijk te maken. Deze nieuwe aanpak wordt ook een belangrijke pijler in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus