

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
T.a.v. ir. J.R.V.A. Dijsselbloem  
Postbus 95404  
2509 CK DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

cc: de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

Datum: 30 maart 2021  
Betreft: OVV-rapport 'Spookrijongeval A73 – Leren van verkeers-  
ongevallen'

Geachte heer Dijsselbloem,

Met deze brief reageer ik, mede namens mijn ambtsgenoot van Justitie en Veiligheid, op de door uw Raad gedane aanbevelingen, zoals opgenomen in het onderzoeksrapport 'Spookrijongeval A73 – Leren van verkeersongevallen'. Het onderzoeksrapport is op 30 september 2020 gepubliceerd.

Het onderzoek dat uw Raad op mijn verzoek heeft uitgevoerd, richt zich op de centrale onderzoeksvraag: "Hoe kan Rijkswaterstaat beter leren van ongevallen zoals de spookrijongevallen in 2017 en 2010?". Daarbij heeft de Raad de volgende deelvragen geformuleerd:

- Wat is er bij het spookrijongeval op de A73 in 2017 gebeurd?
- Hoe heeft Rijkswaterstaat de spookrijongevallen in 2017 en 2010 onderzocht?
- Wat heeft Rijkswaterstaat van deze ongevallen geleerd?
- Hoe kan Rijkswaterstaat beter leren van ongevallen als deze?

Het onderzoeksrapport besteedt aandacht aan de wijze waarop door RWS onderzoek is gedaan en de wijze waarop het leren van ongevalsonderzoeken verder kan worden verbeterd. Uw Raad pleit daarbij voor een systematische benadering van ongevalsonderzoeken door RWS, en voor het expliciteren van keuzes en veronderstellingen over bijvoorbeeld focus en breedte van het uit te voeren onderzoek. Centraal moet staan het zoeken naar verklaringen waardoor het ongeval kon gebeuren. Verder wordt in het rapport aangegeven dat het onderzoek zich niet alleen moet richten op de vraag of situaties en verrichte handelingen passen binnen daarvoor geldende normen, maar dat tevens de vraag moet worden gesteld of die normen en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten nog wel de juiste zijn. Tot slot worden in het rapport enkele randvoorwaarden benoemd die voor het leren van belang zijn.

Ik dank uw Raad voor het gedegen onderzoek en deel de in het rapport opgenomen analyse. De daarin vervatte noties gaan helpen om het ongevalsonderzoek verder te verbeteren en te verdiepen. Ook wil ik u bedanken voor de masterclass over het gepubliceerde rapport die is verzorgd door medewerkers van uw Raad; deze bijeenkomst werd door meer dan honderd RWS-collega's bijgewoond en werd door hen als zeer positief ervaren.

In het vervolg van deze brief ga ik in op de aanbevelingen die (ook) aan mij zijn gericht, waaronder ook de aanbeveling aan Rijkswaterstaat (RWS).

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

*Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:*

***Aanbeveling 1:*** *Bevorder in het ministerie en bij Rijkswaterstaat het inzicht in de spookrijproblematiek en benut de opgedane kennis om preventieve maatregelen te nemen. Onderneem daartoe in ieder geval de volgende activiteiten.*

Deze aanbeveling neem ik over. Hieronder is per activiteit aangegeven op welke manier daar in samenhang invulling aan wordt of zal worden gegeven. Het zwaartepunt van de aanpak moet liggen bij het voorkómen van spookrijden; daar is de effectiviteit van de maatregelen het grootst. Tegelijkertijd wordt ook ingezet op het vroegtijdig detecteren van spookrijders en het zo snel mogelijk na detectie treffen van passende maatregelen.

***Aanbeveling 1a:*** *Begin met de situatie op de A73 die in dit rapport is beschreven. Neem maatregelen op de betreffende spookrijlocatie en eventuele vergelijkbare locaties, die ertoe leiden dat de kans op spookrijden zo klein wordt als redelijkerwijs mogelijk is.*

Inmiddels zijn de eerste stappen gezet. Bij de desbetreffende aansluiting A73 Maasbracht 22 (afrit en toerit naar/vanaf de provinciale weg N276) zijn door de provincie Limburg in 2019 de lamplenzen van een aantal verkeerslichten aangepast en is het middeneiland op de N276 ter plekke vergroot zodat de weggebruiker bij het maken van zijn routekeuze beter wordt ondersteund vanuit de weginrichting. Met het vergroten van het middeneiland wordt verkeer van west naar oost het linksaf slaan naar afrit 22 (wat hier tot spookrijden zou kunnen leiden) in grote mate onmogelijk gemaakt. Door RWS is de belijning en de markering waar nodig opnieuw aangebracht en zijn de verkeersborden en de verlichting geïnspecteerd. Verder is gecontroleerd of het struikgewas in de berm het zicht niet belemmert. Naar aanleiding van deze inspecties wordt op deze locatie bij de afrit uiterlijk in het tweede kwartaal van 2021 de bebording vervangen door grotere exemplaren om de attentiewaarde te verhogen.

Door de Nationale Bewegwijzeringsdienst en RWS is een gezamenlijk advies opgesteld waarin de bewegwijzering voor deze locatie en directe omgeving is geanalyseerd. In het advies staat dat een aanpassing van de bewegwijzering (door op de borden extra bestemmingen rondom A73 afrit 22 Maasbracht toe te voegen) niet in overeenstemming is met het verwachtingspatroon van weggebruikers. Om die reden wordt het ontraden de huidige bewegwijzering aan te passen.

Verder worden als eerste stap in de bredere aanpak alle vergelijkbare, onvolledige aansluitingen op het rijkswegennet nader geïnspecteerd op het risico van spookrijden. Op basis van een inventarisatie van de specifieke spookrijrisico's per aansluiting zal een verbeterprogramma worden opgesteld. Het verbeterprogramma zal worden geprioriteerd naar de hoogte van het risico, kosteneffectiviteit van de maatregelen en de beschikbaarheid van budget. Deze afweging zal mede zijn gebaseerd de uitkomsten van het hieronder beschreven onderzoek van SWOV (zie onder Aanbeveling 1b) en verdere verkeersveiligheidsinspecties zoals bedoeld in

de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken. Ik verwacht eind van dit jaar alle onvolledige aansluitingen op het rijkswegennet nader onderzocht te kunnen hebben op risico's voor spookrijden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

***Aanbeveling 1b:*** Verzamel informatie over de aard en omvang van de spookrijproblematiek.

De SWOV heeft inmiddels de opdracht gekregen wetenschappelijk onderzoek te verrichten naar aard en omvang van spookrijongevallen. De basis hiervoor is analyse van de beschikbare informatie over een voldoende aantal (bijna) spookrijongevallen dat heeft plaatsgevonden in de afgelopen jaren. De SWOV vraagt bij de politie de beschikbare informatie over de (bijna) spookrijongevallen op en maakt dan een beschrijving en analyse van spookritten en -ongevallen, analyse van toedracht en de factoren die een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van het incident en de rol van de infrastructuur daarbij (zoals het type aansluitingen en de inrichting daarvan). De SWOV maakt een indeling in typen spookrijongevallen en doet ook aanbevelingen over maatregelen die genomen kunnen worden om spookrijden (verder) tegen te gaan. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek vindt nadere besluitvorming plaats over de opvolging van die aanbevelingen (zie daarvoor ook de reactie op aanbeveling 1c, 1d en 1e).

Bij RWS is een werkgroep Spookrijden actief die tot doel heeft informatie over spookrijden te verzamelen, de kennis daarover te borgen en deze binnen RWS te verspreiden. Daarnaast doet de SWOV in opdracht van RWS nu al jaarlijks onderzoek naar dodelijke ongevallen waarbij ook aantallen spookrijongevallen in beeld worden gebracht. In aanvulling daarop laat ik onderzoeken hoe, in samenwerking met de politie, kan worden gekomen tot een structurele inbedding van het verzamelen van informatie over spookrijongevallen.

***Aanbeveling 1c:*** Organiseer een proef met detectie en alarmering van spookrijders op afritten.

Zoals hiervoor aangegeven, ligt het zwaartepunt van mijn aanpak op het voorkomen van spookrijden. Daar is de effectiviteit van de aanpak het grootst, en dat is in lijn met uw rapport. De primaire preventie richt zich op de inrichting van de aansluitingen (qua infra, belijning en bebording) en de 'human factors' die de kans op spookrijden beïnvloeden. Een detectiesysteem is in essentie een vorm van secundaire preventie: als er ondanks de inzet op primaire preventie toch een verhoogd risico blijft bestaan, zal een proef met een detectiesysteem worden overwogen. De mogelijke locatie voor zo'n proef kan worden bepaald op basis van de uitkomsten van de nadere analyses van locaties waar spookrij-ongevallen zijn begonnen en locaties waar, uit bredere inspecties van aansluitingen, een verhoogde kans op spookrijden wordt verwacht. Op deze manier wordt getrechterd naar specifieke locaties waar risicofactoren voor spookrijden niet op doelmatige wijze kunnen worden weggenomen, en waar een proef met een detectiesysteem dus kan worden overwogen. Hierbij wordt ook gekeken naar ervaringen in het buitenland zoals bijvoorbeeld die in het Verenigd Koninkrijk.

Een proef met een detectiesysteem zal de meest bruikbare resultaten opleveren als zich op de gekozen locaties in de proefperiode daadwerkelijk gevallen van spookrijden voordoen; dat is gelet op de lage frequentie van spookrijd-incidenten en ongevallen geen vanzelfsprekendheid, ook gelet op het streven spookrijd-incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.

**Aanbeveling 1d:** *Onderzoek en implementeer maatregelen die ervoor moeten zorgen dat een signaal over spookrijden zo snel mogelijk zo veel mogelijk weggebruikers bereikt.*

Momenteel worden meldingen over spookrijders door het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) van RWS ontvangen en doorgezet naar de ANWB en de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Deze partijen geven de meldingen door aan de serviceproviders (bijvoorbeeld publieke en commerciële radiostations, en aanbieders van navigatiesystemen). Daarnaast heeft RWS een operationele rol, gericht op: a) het lokaliseren van spookrijders en het doorgeven van die informatie aan de politie, en b) het treffen van verkeersmaatregelen in of in de nabijheid van tunnels in het rijkswegennet.

Om het signaal over spookrijden zo snel mogelijk bij de weggebruikers te krijgen, zet ik de volgende aanvullende acties in gang:

- het meldingsproces, gericht op het ontvangen van een spookrijmelding en het doorzetten van die melding naar serviceproviders, is direct na het ongeval beter beschreven en vastgelegd; daarin is ook meer aandacht besteed aan het handelingsperspectief voor verkeersleiders. Ook het proces van meldingen via 112 (50% van gevallen) wordt nu aanvullend getoetst en waar mogelijk verbeterd;
- onderzocht wordt of het meldingsproces ook kan worden verrijkt met de data over spookrijden, gegenereerd door gebruikers van serviceprovider Flitsmeister. Deze provider heeft, als enige in Nederland, een functionaliteit 'SPOOKRIJDER' waarbij weggebruikers in-car via de Flitsmeister-app worden gewaarschuwd zodra zij spookrijden. Indien een weggebruiker spookrijdt, worden tevens andere weggebruikers daarvoor gewaarschuwd. De functionaliteit 'SPOOKRIJDER' lijkt een goed werkend systeem; nadeel is dat alleen gebruikers van die ene provider worden bereikt. Verkend wordt hoe en onder welke voorwaarden deze data beschikbaar kunnen worden gesteld aan VCNL zodat ook andere serviceproviders deze informatie kunnen gebruiken;
- de door het VCNL gegenereerde spookrij-data worden door VCNL via de NDW verspreid naar serviceproviders. Ik laat onderzoeken hoe er meer bekendheid kan worden gegeven aan de beschikbaarheid van deze spookrijdersdata, zodat serviceproviders deze data (meer) gaan gebruiken;
- de ANWB gebruikt de data van VCNL al om via publieke radiostations het publiek voor spookrijders te waarschuwen. De beperkte capaciteit die de ANWB beschikbaar heeft voor het doorgeven van spookrijdmeldingen in de nachtelijke uren is wel een aandachtspunt, zeker omdat zich dan de meeste spookrijgevallen voordoen. Inmiddels vindt tussen RWS en de ANWB overleg plaats over een oplossing voor deze problematiek;
- door de commerciële radiostations (gelieerd aan serviceprovider Flitsmeister) wordt op dit moment nog niet actief gewaarschuwd voor spookrijders. Flitsmeister gaat verkennen of de data van VCNL wel aan hen doorgezet kunnen worden en tevens of de uitzending onderbroken kan worden indien er een spookrijder is gesignaleerd.

**Aanbeveling 1e:** *Verbeter de effectiviteit van de huidige richtlijnen die spookrijden moeten voorkomen en vergroot het handelingsperspectief voor tunnelbeheerders.*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

Ik laat de effectiviteit van de huidige richtlijnen (gericht op het voorkomen van spookrijders) analyseren. Zodra de resultaten van het SWOV-onderzoek (zie reactie op aanbeveling 1b) beschikbaar zijn, zal door RWS worden onderzocht op welke wijze andere risicovolle aansluitingen (naast onvolledige aansluitingen) versneld moeten worden geïnspecteerd op risicofactoren voor spookrijden. Voor de risico-inventarisatie voor spookrijden worden de volgende fases doorlopen:

- toetsing: voldoen de betreffende aansluitingen en kruispunten aan de huidige richtlijnen en anti-spookrijmaatregelen, en zijn er daarnaast andere risicofactoren met betrekking tot spookrijden?
- analyse: vermindert een aangepast wegontwerp dan wel weginrichting de kans op spookrijden op die specifieke locatie? Specifiek aandachtspunt daarbij is de kans op spookrijden tijdens werk in uitvoering, bij tijdelijke maatregelen en in situaties waarbij meerdere wegbeheerders een rol kunnen spelen. Het gehele traject vanaf het gebied waar een bestuurder zijn keuze maakt, wordt daarbij in beschouwing genomen; bij aansluitingen van snelwegen/autowegen is dat vaak het grensgebied van RWS en andere wegbeheerders.
- inventarisatie: welke aanvullende maatregelen zijn er mogelijk? Hierbij worden ook internationaal onderzoek en resultaten van internationale samenwerkingsverbanden betrokken;
- op basis van de voorgaande fases zullen vervolgens aanbevelingen worden opgesteld voor verbetering van de anti-spookrijmaatregelen en daarmee verbeteren we de effectiviteit van de nu geldende richtlijnen, normen en kaders. Met de aanpassing van richtlijnen/normen/kaders worden de aanbevelingen opgenomen in de reguliere werkprocessen van RWS.

Specifiek met betrekking tot het in deze aanbeveling benoemde handelingsperspectief van tunnelbeheerders en wegverkeersleiders nog het volgende. De inspanningen zijn in de eerste plaats gericht op het voorkomen van spookrijders. Omdat niet elke spookrit kan worden voorkomen, wordt daarnaast ingezet op het zo vroeg mogelijk detecteren van spookrijders. Ik laat de in de Landelijke Tunnelstandaard opgenomen procedure met betrekking tot spookrijders (en het daaruit voortvloeiende handelingsperspectief) nog eens toetsen op de volgende aspecten:

- vroegtijdige en betrouwbare detectie van spookrijders: welke aanvullende maatregelen, ook buiten de tunnel, zouden nog kunnen worden getroffen om een spookrijder te detecteren nog voordat die de tunnel bereikt?
- mitigerende maatregelen: in de procedure is nu reeds voorzien in maatregelen als verlagen van de snelheid, het afkruisen van de linkerrijstrook, en het neerlaten van de afsluitboom. Onderzocht wordt of er nog aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen om het risico van een botsing verder te verlagen.

Om de kennis op het gebied van spookrijden beter te ontsluiten, ook voor andere wegbeheerders, wordt er dit jaar een factsheet over spookrijden en anti-spookrijmaatregelen opgesteld. Projectteams worden zo beter in staat gesteld om anti-spookrijmaatregelen goed te verwerken in wegontwerp van aanlegprojecten en projecten gericht op vervanging en renovatie. Ook geeft zo'n factsheet betere handvatten om het huidig areaal te controleren en verbetervoorstellen te formuleren.

**Aanbeveling 1f:** *Werk hierbij samen met andere wegbeheerders.*

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
RWS-2021/9788

Voor de effectivering van een aantal van de in deze brief genoemde maatregelen is samenwerking met andere wegbeheerders een vereiste. De veiligheid voor weggebruikers kan dan het beste worden geborgd door een samenstel van maatregelen waaraan meerdere wegbeheerders hun medewerking moeten verlenen. Waar nodig en nuttig zal de samenwerking met andere wegbeheerders worden geïntensiveerd. Op allerlei niveaus wordt overigens tussen wegbeheerders al samengewerkt. Op lokaal niveau wordt intensief samengewerkt aan de inrichting en het onderhoud van de lokale samenhangende infrastructuur. Daarnaast is er verbinding met het IPO Vakberaad Mobiliteit (waar ook verkeersveiligheid onder valt) waarbij landelijke ontwikkelingen en bijbehorende mogelijkheden tot samenwerking verkend worden. Ook zal de spookrijproblematiek worden ingebracht in het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (waarin gemeenten, provincies en RWS samenwerken aan een efficiënte en effectieve invulling van verkeersmanagement). De kennis en ervaring van Werkgroep Spookrijders, een interne werkgroep van RWS, zal actief worden gedeeld met andere wegbeheerders.

Bij inspecties van het wegennet zal RWS bij aansluitingen ook verder dan de strikte beheersgrens blijven kijken om zo een beeld te hebben van alle factoren die op de aansluiting van belang zijn voor weggebruikers. Daartoe onderhoudt RWS het contact met de wegbeheerders van de aansluitende wegen.

**Aanbeveling 2:** *Bevorder de effectiviteit van het onderzoek naar verkeersongevallen. Neem daartoe in ieder geval de volgende maatregelen.*

Deze aanbeveling neem ik ook over. Hieronder is per maatregel aangegeven op welke manier daar invulling aan wordt/zal worden gegeven.

**Aanbeveling 2a:** *Ontwikkel criteria om te bepalen welke verkeersongevallen en bijna-ongevallen zich lenen voor ongevalsonderzoek.*

Naar verkeersongevallen worden diverse onderzoeken gedaan. Zo worden alle ongevallen op rijkswegen met een dodelijke afloop door de SWOV aan een diepte-onderzoek onderworpen. Dat resulteert jaarlijks in een rapport van de SWOV met aanbevelingen. Bovendien doet RWS bij elk ongeval op het eigen wegennet met dodelijke afloop een analyse om vast te stellen in hoeverre de infrastructuur een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van het ongeval of aan de dodelijke afloop van het ongeval. Is dat het geval, dan wordt zo'n ongeval door RWS onderworpen aan een diepgaandere analyse. Blijkt uit deze analyse dat verder diepgaand onderzoek nodig is, en dat RWS zich kan verbeteren en kan leren om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen, dan wordt het ongeval onderworpen aan een zogenaamde incidentanalyse. Incidentanalyses richten zich op de achterliggende oorzaken die hebben geleid tot het ongeval.

Aanvullend op wat nu reeds gangbaar is, laat ik criteria ontwikkelen waarmee kan worden bepaald welke bijna-ongevallen en ongevallen met niet-dodelijke slachtoffers zich lenen voor een dergelijke incidentanalyse. Na vaststelling van de criteria zal ik RWS opdragen deze aanvullende incidentanalyses als onderdeel van het reguliere werkproces uit te (laten) voeren, met als doel om op gestructureerde wijze van die onderzoeken te leren en waar nodig extra maatregelen te treffen en/of kaders en richtlijnen te kunnen aanvullen of bijstellen.

**Aanbeveling 2b:** *Zorg ervoor dat die onderzoeken zo worden uitgevoerd dat ze inzicht bieden in de ongevalsfactoren. Onderzoek niet alleen of normen, richtlijnen en protocollen zijn nageleefd, maar ook of zij nog adequaat zijn.*

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
RWS-2021/9788

Ik laat verkennen hoe de onderzoeken zo kunnen worden ingericht en uitgevoerd dat meer inzicht wordt verkregen. Daarbij zal een afweegmethode worden ontwikkeld om te bepalen of normen, richtlijnen en protocollen voldoende adequaat zijn. De bijgestelde/aangevulde onderzoeksmethodiek, inclusief vorenbedoelde afweegmethode, zal na vaststelling door RWS worden geïmplementeerd.

**Aanbeveling 2c:** *Betrek bij deze onderzoeken relevante partijen zoals andere wegbeheerders en politie.*

Bij ongevalsonderzoeken zullen de relevante partijen worden betrokken. Daartoe heb ik RWS gevraagd om in overleg met de politie te verkennen hoe de onderlinge samenwerking verder kan worden uitgebouwd. Daarbij gaat de aandacht bijvoorbeeld uit naar het leren van elkaars werkwijze, naar een verdere verbetering van gegevensuitwisseling tussen partijen, en naar de vorm waarin wordt samengewerkt. Bij onderzoeken naar ongevallen die zich voor hebben gedaan in het grensgebied tussen wegbeheerders, zal RWS die andere wegbeheerders in het onderzoek betrekken.

Ook laat ik onderzoeken hoe RWS, provincies en gemeenten samen beter kunnen leren van ongevallen, bijvoorbeeld door het gezamenlijk doen van onderzoeken en het breder onderling delen van leerervaringen; in het kader van het Landelijk Verkeersmanagement Beraad gebeurt dat nu al. Tevens laat ik bekijken hoe de effectiviteit van de te nemen maatregelen kan worden verbeterd door bijvoorbeeld niet alleen te kijken naar maatregelen die binnen de eigen invloedssfeer van één wegbeheerder liggen, maar als gezamenlijke wegbeheerders de meest effectieve maatregelen te bepalen.

**Aanbeveling 2d:** *Zorg ervoor dat binnen Rijkswaterstaat sprake is van een werkomgeving waarin medewerkers veilig zijn en zich veilig voelen om hun mening te geven en te reflecteren op gemaakte fouten, zodat optimaal kan worden geleerd van ongevallen.*

Deze aanbeveling sluit goed aan op de ambitie van RWS ten aanzien van de veiligheidscultuur. Vertrouwen en vrijwillige medewerking van medewerkers bij incidentonderzoek vormen samen de kurk waar het incidentonderzoek op drijft. En het door of in opdracht van RWS uitgevoerde incidentenonderzoek draagt in belangrijke mate bij aan het lerend vermogen van RWS. Ik heb RWS gevraagd om in de lopende trajecten ter bevordering van een sociaal veilige werkomgeving consequent en structureel aandacht te geven aan het leren van incidenten, en daarbij het belang van openheid en een op leren gerichte reactie van het management te benadrukken. De effecten daarvan laat ik over enige tijd evalueren. Een veilige werkomgeving van medewerkers wordt beïnvloed door de mogelijke betrokkenheid van het OM bij incidentonderzoek. Het verschaffen van duidelijkheid en begrip voor elkaars werkwijze helpt daarbij. Hoe RWS en OM dit gaan realiseren is verder uitgewerkt in de reactie op aanbeveling 4.

*Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid:*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Aanbeveling 3:** *Pas het wettelijk kader voor onderzoek naar verkeersongevallen aan, zodat de politie in staat wordt gesteld om alle relevante informatie over verkeersongevallen te verzamelen, ook als niet strafrechtelijk wordt vervolgd. Dit geldt in het bijzonder voor onderzoek naar het gebruik van alcohol, drugs of medicijnen tijdens deelname aan het verkeer.*

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

De politie doet onderzoek naar een ongeval wanneer zij vaststellen dat er sprake is van een strafrechtelijk belang. Dit gebeurt onder leiding van de officier van justitie op basis van het Wetboek van Strafvordering. Ook wanneer er geen strafrechtelijk belang (meer) is, kan onderzoek worden gedaan op basis van artikel 3 van de Politiewet. Dan zijn de kaders waarbinnen de politie onderzoek kan doen beperkter. Zo kunnen er geen bevoegdheden worden ingezet die, vanwege het indringende karakter van de bevoegdheden, enkel beschikbaar zijn voor opsporingsdoeleinden. Dat laat onverlet dat de politie, ook wanneer er geen belang voor strafrechtelijke vervolging meer is, zeer betrokken is. Wegbeheerders kunnen de politie vragen om beschikbare expertise en kennis te leveren. Ook treedt de politie zelf in contact met de wegbeheerder indien het vermoeden bestaat dat de infrastructuur een rol gespeeld kan hebben bij een ongeval. De minister van JenV ziet dan ook geen aanleiding om het wettelijk kader aan te passen ter uitbreiding van de rol van de politie bij onderzoek naar verkeersongevallen zonder strafrechtelijk belang.

De OVV beveelt in het bijzonder aan om standaard bloedonderzoek naar alcohol- of drugsgebruik mogelijk te maken op overleden betrokkenen bij een verkeersongeval. Over dit onderwerp heeft de Minister van Justitie en Veiligheid eerder een brief aan de Tweede Kamer gezonden<sup>1</sup>. Kortheidshalve wordt verwezen naar deze brief. De hierin opgenomen bezwaren gaan ook op voor de aanbeveling van de OVV om dit onderzoek uit te voeren in het kader van het maatschappelijke belang van inzicht in de omvang van middelengebruik in het verkeer. De minister van Justitie en Veiligheid is van mening dat er vanuit het strafrechtelijke perspectief geen nieuwe inzichten zijn om een andere wegging te maken en in te zetten op een wetswijziging die standaard bloedonderzoek op overleden betrokkenen bij een verkeersongeval mogelijk maakt.

Vanuit IenW zal verder worden bezien welke mogelijkheden er zijn om aanvullende informatie over verkeersongevallen te verzamelen. De ongevalsgegevens die door de politie worden geregistreerd worden verwerkt in de landelijke verkeersongevallenregistratie. Op dit moment werk ik aan een wetsvoorstel dat tot doel heeft om geanonimiseerde persoonsgegevens van betrokkenen, ook van medische en strafrechtelijke aard, te mogen ontvangen en verwerken in de verkeersongevallenregistratie. Het wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid om van andere partijen – zoals ambulancediensten – geanonimiseerde persoonsgegevens over verkeersongevallen te ontvangen en verwerken<sup>2</sup>. Op deze manier kan een completer beeld ontstaan van waar, op welke wijze en met welke afloop verkeersongevallen plaats vinden. Het wetsvoorstel beoogt daarmee te voorzien in de behoefte aan geanonimiseerde informatie die noodzakelijk is voor diverse partijen om verkeersveiligheidsbeleid met effectieve maatregelen op te kunnen stellen om verkeersongevallen te voorkomen.

<sup>1</sup> TK 2018-2019, 33628, nr. 43

<sup>2</sup> <https://internetconsultatie.nl/verkeersongevallenregistratie>



Hiermee wordt ook invulling gegeven aan verplichtingen die voortkomen uit Beschikking 93/704/EG van de Europese Raad (gegevenslevering voor de gemeenschappelijke ongevallendatabase "CARE") en de implementatie van de gewijzigde Richtlijn 2008/96/EG. Deze laatste richtlijn richt zich op beheer van de verkeersveiligheid van (hoofd-)weginfrastructuur, waarvoor ook gegevens over de toedracht van verkeersongevallen vereist zijn. Het betreffende wetsvoorstel wordt naar verwachting voor het eind van het jaar aan de Tweede Kamer gestuurd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
RWS-2021/9788

*Aan het Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat:*

**Aanbeveling 4:** *Zorg voor een beter onderling begrip van elkaars werkwijze door zowel periodiek als naar aanleiding van concrete ongevalsonderzoeken en -evaluaties bestuurlijk overleg met elkaar te voeren. Geef daarnaast uitleg aan medewerkers en opdrachtnemers van Rijkswaterstaat over de richtlijnen die het Openbaar Ministerie hanteert bij de afweging om naar aanleiding van een ongeval een strafrechtelijke procedure te starten.*

Deze aanbeveling neem ik ook over. Een eerste overleg naar aanleiding van deze aanbeveling heeft al plaatsgehad. Daarbij is afgesproken dat het OM een meer toegankelijke versie zal opstellen van het afwegingskader dat zij hanteert bij beantwoording van de vraag of er wel of niet een strafvervolgning zal worden gestart na een ongeval. Deze toegankelijke versie van het afwegingskader zal ook uitgangspunt zijn voor een aantal nog te organiseren bijeenkomsten waarin, in samenwerking met het OM, nadere toelichting zal worden gegeven aan medewerkers, management en opdrachtnemers van RWS.

Tot slot

Ik ben er van overtuigd dat met de uitvoering van de in deze brief vervatte acties en maatregelen het risico op spookrij-ongevallen kan worden verminderd. Ik zet daarbij ook vol in op de samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld andere wegbeheerders en serviceproviders); hun medewerking is voor een deel van vorengenoemde acties en maatregelen essentieel bij het verder reduceren van dit relatief zeldzame maar doorgaans zeer ernstige type ongeval.

Uw onderzoeksrapport helpt mijn ministerie en de samenwerkende wegbeheerders en hulpdiensten om onze veiligheidsaanpak te verbeteren. We zijn aan de slag met de in deze brief aangekondigde acties en maatregelen en zullen daarbij vanzelfsprekend het contact zoeken met deze partners.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga