

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 528

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2016

In het AO van 26 mei 2016 heb ik met uw Kamer gesproken over de toename van het aantal verkeersdoden in het afgelopen jaar (Kamerstuk 29 398, nr. 525). Uw Kamer heeft aangegeven dat meer informatie over de oorzaken van ongevallen beschikbaar moet komen. Tijdens het VAO van 5 juli 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 104, item 31) heeft uw Kamer de motie Belhaj c.s.¹ over ongevalsregistratie aangenomen, waarin de regering wordt verzocht een plan van aanpak te ontwikkelen voor een sluitende registratie van de plaats en de oorza(a)k(en) van verkeersongevallen. Tevens heeft het lid Hoogland tijdens dit VAO nadere duiding gevraagd bij de cijfers over verkeersongevallen op het hoofdwegennet. In deze brief geef ik aan langs welke lijnen ik deze motie zal uitvoeren en geef ik de gevraagde nadere duiding bij de eerder verstrekte cijfers over het hoofdwegennet.

Registratie ongevallen

De verkeersongevallen registratie is primair gebaseerd op de landelijke registratie van ongevallen door de politie. Mijn ministerie verzamelt deze gegevens in het zogenaamde BRON bestand dat beheerd wordt door Rijkswaterstaat. De schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden is gebaseerd op dit bestand en op ziekenhuisgegevens, die door SWOV worden gekoppeld en geanalyseerd. Voor de schatting van het aantal verkeersdoden zorgt het CBS voor koppeling van de politiegegevens aan de doodsoorzakenformulieren en gegevens van de arrondissementsparketten.

Sinds 2009 werden door de politie minder gegevens per ongeval geregistreerd. Omdat bleek dat dit een ongewenste ontwikkeling was, is begin 2013 KenmerkMeldingenPlus ingevoerd bij de politie: daar waar de politie aanwezig is worden weer meer relevante gegevens genoteerd. Dit leidt tot een geleidelijke verbetering van de registratie. Momenteel wordt

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 509

er door de politie gewerkt aan een app «opname verkeersongevallen», waardoor het eenvoudiger wordt om meer details te verwerken.

Verbetering van de registratie

Binnen mijn ministerie is in de afgelopen jaren de aandacht gericht op het aanboren van nieuwe bronnen die informatie kunnen leveren over verkeersongevallen. In 2014/2015 kwamen de ambulancedata in beeld. Uit een eerste pilot, die door SWOV is uitgevoerd, blijkt dat die een nuttige aanvulling bieden. Dit geldt vooral bij ongevallen waar de politie niet bij betrokken is, zoals eenzijdige fietsongevallen.

Verder zijn vanuit RWS dit jaar proeven gestart om met behulp van nieuwe ICT-technieken een kwaliteitsverbetering van gegevens te realiseren, waarmee vooruitgang wordt geboekt in het bundelen van zoveel mogelijk relevante data over verkeersongevallen en -slachtoffers in BRON.

In 2013 kwam het STAR-initiatief (SmarT Accident Registration) tot stand, waarbij de politie, het Verbond van Verzekeraars en het verkeerskundig ICT- bureau VIA zijn gaan samenwerken. Door middel van de app MobielSchadeMelden kunnen vanaf het voorjaar 2016 verkeersdeelnemers informatie leveren over ongevallen. Deze informatie wordt – zodra mogelijk – opgenomen in BRON en beschikbaar gesteld aan alle overheden.

Een verdere verbetering van de registratie draagt bij aan inzicht in de oorzaken van ongevallen, zoals: locatie, wegtype/inrichting van de weg, verkeersdeelnemers die er bij zijn betrokken (bv. leeftijdsgroepen). Op basis van de verkeersongevallendatabase BRON voert SWOV nadere analyses uit die in de jaarlijkse *Monitor verkeersveiligheid* worden gepubliceerd.

Het is echter niet zo dat met deze informatie per ongeval kan worden achterhaald wat de oorzaak is, ook omdat er vaak meerdere oorzaken zijn. Daarom laat ik ook diepteonderzoeken doen die meer inzicht bieden in de daadwerkelijke oorzaken van ongevallen. Zo zijn er door SWOV en Veiligheid NL afgelopen jaren bijvoorbeeld onderzoeken gedaan naar rijden onder invloed van alcohol, ongevallen met brom- en snorfietsen, dode hoek ongevallen, verkeersagressie en oudere fietsers.

In mijn brief van 18 november 2015² heb ik aangegeven dat ik inzet op twee sporen: verbeteren van de registratie van ongevallen en onderzoek doen naar een risicogestuurde aanpak als nieuwe basis voor inzet van maatregelen. Hierdoor kan een betere verbinding worden gelegd tussen risico's en maatregelen (pro actief) als aanvulling op daadwerkelijke ongevallen (reactief). Het aantal geregistreerde ongevallen op regionale en lokale wegen is vaak dusdanig laag per wegvak, dat die minder geschikt is als indicatoren voor beleid.

Eén loket

Het verzamelen van ongevallendata is complex door de vele partijen die hierbij zijn betrokken, de extra aandacht die nodig is voor privacyaspecten en het benutten van zoveel mogelijk nieuwe databronnen. Zo is gebleken dat het bewerken van ambulancegegevens vanwege privacy aspecten grote zorgvuldigheid vereist, waardoor het wat langer duurt voor die kunnen worden benut (naar verwachting in mijn brief van eind 2017 over de ongevalsdata 2016). Dit stelt hogere eisen aan de organisatie van het

² Kamerstuk 29 398, nr. 478

gehele proces. Afspraken moeten toekomstbestendig worden gemaakt en de kwaliteit van gegevens moet zo goed mogelijk zijn. Samen met alle partners bezie ik op dit moment welke verbeteringen in de informatieketen mogelijk zijn en welke gevolgen dit heeft voor de organisatie van het proces. Mijn doel is dat de informatieketen zo wordt georganiseerd dat er één loket is waar alle informatie over verkeersongevallen beschikbaar is. Deze informatie is ook belangrijk voor het uitvoeren van diepteonderzoeken die meer inzicht kunnen bieden over de daadwerkelijke oorzaken van ongevallen. Naar verwachting zal een wettelijke basis nodig zijn om nadere regels te kunnen stellen over de privacy. Ik zal Uw Kamer hierover in de loop van het volgende jaar informeren.

Communicatie over verkeersdoden en gewonden

Uw Kamer ontvangt momenteel twee keer per jaar informatie over verkeersongevallen. Ten eerste maak ik rond eind april samen met het CBS bekend hoeveel verkeersdoden er in het voorgaande jaar zijn gevallen. De brief met het aantal ernstig verkeersgewonden volgt aan het einde van het jaar, omdat elk jaar pas in september de database van de ziekenhuizen ten behoeve van het vaststellen van het aantal ernstige verkeersgewonden beschikbaar komt. Vervolgens moeten analyses worden uitgevoerd door SWOV, hetgeen ongeveer twee maanden in beslag neemt.

Ik heb onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het samenbrengen van deze twee informatiemomenten tot één informatiemoment. Hierbij is goede samenwerking nodig met derden die de databestanden op tevoren bepaalde aanleveren: de politiegegevens om BRON te kunnen vullen, de koppeling door het CBS voor het vaststellen van verkeersdoden en de data van ziekenhuizen voor het vaststellen van het aantal ernstig verkeersgewonden. In de toekomst komen daar ook de ambulancedata bij. Een deel van de gegevens wordt altijd in het najaar aangeleverd. De keuze voor één informatie moment over zowel verkeersdoden als ernstig verkeersgewonden betekent dus dat die informatie aan het eind van het jaar aan uw Kamer wordt toegestuurd. Het voordeel hiervan is dat aan het eind van het jaar ook de analyses beschikbaar zijn die door SWOV worden gemaakt op basis van de registratie van de ongevallen en gepubliceerd worden in de *Monitor Verkeersveiligheid*. Door de cijfers gelijktijdig met de analyses beschikbaar te stellen wordt uw Kamer completer geïnformeerd.

Verkeersveiligheid hoofdwegennet

De heer Hoogland heeft een nadere duiding gevraagd bij de eerder verstrekte cijfers over het hoofdwegennet. In tabel 4 van mijn brief van 5 juli 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 523) is aangegeven wat in 2015 het risico was van verschillende soorten snelwegen, uitgedrukt in het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometer. Voor 2015 waren daarbij verschillen te zien in het risico tussen de verschillende snelheidslimieten. Deze cijfers kunnen per jaar behoorlijk fluctueren. Voor het trekken van conclusies zijn cijfers over een langere periode nodig.

Verschillen in risico's worden bepaald door meerdere factoren, behalve de snelheidslimiet betreft dat bv. ook de weginrichting. In de monitor «Veilig over Rijkswegen», die jaarlijks verschijnt, wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet over meerdere jaren nader geanalyseerd. Op basis van deze analyses kunnen conclusies worden getrokken over verbeteringen die nodig zijn.

Tot slot

Uw Kamer heeft mij gevraagd om een plan van aanpak voor verbeteren van de registratie van ongevallen.

Uit het bovenstaande blijkt dat die aanpak bestaat uit het verder verbeteren van de registratie van ongevallen, het verbeteren van de informatieketen, het uitvoeren van diepteonderzoeken naar de oorzaken, en het inzetten op een risicogestuurde aanpak. Daarmee wil ik zo goed mogelijk informatie verzamelen op grond waarvan maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersongevallen terug te dringen.

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