

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1001

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2022

Op 8 april jl. heb ik uw Kamer een brief gestuurd met een rectificatie op het eerdere aantal gemelde verkeersdoden op een aantal Rijks-N-wegen (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2365). In deze brief heb ik uw Kamer gemeld dat per abuis ook de ernstige letselslachtoffers zijn meegeteld als dodelijke slachtoffers. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 april 2022 verzocht een schriftelijke reactie te sturen naar aanleiding van een artikel in dagblad Tubantia¹ over het delen van foute informatie over dodelijke verkeersslachtoffers. In het bericht van Tubantia wordt melding gedaan van andere aantallen van dodelijke slachtoffers op de N35 (vijf i.p.v. één) en de N36 (negen i.p.v. tien) dan gemeld in de brief van 8 april.

Naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer om verduidelijking, leg ik hieronder uit waarom het aantal genoemde dodelijke slachtoffers in de berichtgeving in Tubantia verschilt van het aantal dat ik uw Kamer heb gemeld. Daarbij reageer ik ook op het artikel in dagblad De Stentor² over het aantal verkeersslachtoffers. Tevens stuur ik u hierbij de definitieve cijfers conform BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) en beschrijf ik de daarbij gehanteerde wijze van verkeersongevallenregistratie door lenW.

Uitleg ongevallenregistratie (BRON)

lenW registreert verkeersslachtoffers in het landelijke Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Dat gebeurt aan de hand van een aantal vaste uitgangspunten en definities. Zo wordt de internationale

¹ Tubantia, 8 april 2022: «Minister Harbers (VVD) door het stof na delen van foute informatie over dodelijke slachtoffers op N36

² De Stentor, 11 april 2022: «Minister Harbers (VVD) weer de fout in met «dodencijfers» N35: Kamerleden willen opheldering»

definitie van een dodelijk verkeersslachtoffer gehanteerd³. Als bijvoorbeeld blijkt dat een persoon in het verkeer is overleden door onwelwording en niet als gevolg van een ongeval wordt dit overlijden niet opgenomen in BRON als verkeersslachtoffer.

De kwaliteit van de gegevens in BRON is afhankelijk van de kwaliteit van de gegevens die hiervoor aangeleverd worden door de leveranciers (bijvoorbeeld de politie of bergers). De geregistreerde cijfers in BRON geven daarmee een bruikbare indicatie (van de ontwikkeling) van het aantal verkeersongevallen op een bepaalde weg, maar kunnen afwijken van de werkelijke aantallen.

In tegenstelling tot de statistieken over werkelijke aantallen ernstig gewonden en doden, zoals het CBS die jaarlijks rapporteert, bevat BRON meer gedetailleerde informatie over het ongeval zelf en de locatie waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Zo krijgen wegbeheerders beter in beeld waar welk type ongevallen op hun wegennet plaatsvinden. Op basis van deze inzichten kunnen weloverwogen maatregelen worden getroffen.

De registratie in BRON kan vanwege verschillende redenen afwijken van berichtgeving in de media en andere bronnen omdat:

- de politie en/of bergers in de praktijk niet bij alle ongevallen ter plaatse komen waardoor deze gegevens niet in BRON worden opgenomen; bijv. in het geval van fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer;
- het mogelijk is dat een slachtoffer vanwege verschillende redenen buiten de internationale definitie van een verkeersdode valt;
- niet van alle ongevallen de exacte locatie geregistreerd wordt door partijen zoals de politie of bergers.

Daarnaast kunnen verschillen ontstaan als verschillende tijdsperiodes met elkaar worden vergeleken. Ook kan verwarring ontstaan omdat weglocaties op verschillende manieren worden benoemd. Allereerst is er de naamgeving uit het Nationaal Wegenbestand (NWB)⁴, dat is gebaseerd op het Rijkswegenplan.⁵ De naamgeving van wegen uit het NWB wordt gehanteerd bij het registreren van ongevallen in BRON. Daarnaast is er de meer praktische weergave van wegnamen op de hectometerbordjes langs de weg. De wijze van naamgeving komt niet in alle gevallen overeen. Waar het tracé op de hectometerbordjes bijvoorbeeld N35 heet, is dit in het NWB administratief gesplitst in een onderdeel 35 (Enschede – Duitse grens) en een onderdeel 835 (Zwolle-Wierden).^{6 7} Indien in BRON gezocht wordt op de N35 dan wordt de 835 niet weergegeven.

Tot slot kunnen ongevallen ontbreken omdat deze zijn geregistreerd op een kruispunt tussen twee of meerdere wegen⁸. Een kruispunt heeft namelijk geen wegnummer in BRON. Hierdoor is het mogelijk dat deze slachtoffers ontbreken indien in BRON enkel op een bepaald wegnummer wordt gezocht. Voor het achterhalen van exacte aantallen is een handmatige bewerking noodzakelijk.

³ Officiële internationale definitie van een verkeersdode: »een persoon die bij of na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig betrokken is, binnen dertig dagen aan de gevolgen van dat ongeval overlijdt, mits dat geen zelfdoding betreft».

⁴ Het Nationaal Wegenbestand (NWB) is een databestand met alle openbare wegen in Nederland die een straatnaam of wegnummer hebben en in beheer zijn bij het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen.

⁵ Rijkswegenplan 1984 – Rijkswaterstaat Rapportendatabank (overheid.nl)

⁶ Het administratieve wegnummer 835 is in beheer bij het rijk en dient niet verward te worden met de provinciale N835 in de provincie Gelderland.

⁷ De N35 wordt ook onderbroken door een deel A35 (Wierden – Enschede).

⁸ Een kruispunt is in BRON een punt waar ten minste twee wegvakken samen komen.

Hierna wordt weergegeven hoe bovenstaande oorzaken hebben geleid tot verschillen tussen de cijfers zoals opgenomen in BRON en de cijfers zoals die vermeld zijn in de media.

Verschillen ongevalscijfers op de N35

Voor wat betreft de N35 zijn de verschillen tussen de gerectificeerde cijfers d.d. 8 april (gebaseerd op BRON) en de berichtgeving in de media te verklaren door het hanteren van verschillende benamingen van de wegdelen van de N35. IenW is daarbij uitgegaan van de administratieve naamgeving in BRON. De vijf dodelijke slachtoffers die door de provincie Overijssel worden genoemd in het artikel van Tubantia, zijn gevallen op het wegdeel 835 (Zwolle-Wierden). In BRON valt dit niet onder de N35 (maar onder de 835). In mijn brief van 8 april is alleen melding gemaakt van het aantal dodelijke slachtoffer op het administratieve wegdeel 35 (Enschede-Duitse grens) conform de naamgeving in BRON.

In het artikel van De Stentor wordt daarnaast gesproken over een onderzoek van adviesbureau Arcadis waarin vier dodelijke slachtoffers op de N35 worden gemeld.⁹ In dit onderzoek is echter gebruik gemaakt van een afgebakend projectgebied (dus niet de gehele N35), een andere database (VIASat) en een andere tijdsperiode (2014–2018 i.p.v. 2015–2020).

Verschillen in ongevalscijfers op de N36

Voor wat betreft de registratie van slachtoffers op de N36 geldt dat ik uw Kamer heb geïnformeerd over 10 dodelijke slachtoffers in de periode 2015–2020. Het artikel in dagblad Tubantia refereert aan de periode 2016–2020 met 9 dodelijke slachtoffers. In 2015 was ook één dodelijk slachtoffer te betreuren.

Wat zijn nu de definitieve cijfers?

Naar aanleiding van de verwarring die is ontstaan over de gerectificeerde cijfers heeft Rijkswaterstaat de genoemde N-wegen handmatig gecontroleerd in BRON om er zeker van te zijn dat er geen slachtoffers ontbreken op het overzicht van 8 april. Daaruit is gebleken dat er nog een aantal dodelijke slachtoffers geregistreerd stond op een zgn. kruispunt. Dat leidt tot aanpassingen van het eerder gemelde overzicht voor de wegen N33, N35 en N48. De N7, N14, N31 en N36 zijn eveneens handmatig gecontroleerd maar dat leidt niet tot wijzigingen.

In onderstaande tabel is het definitieve aantal dodelijke slachtoffers weergegeven uitgaande van de naamgeving van wegen zoals vermeld op de hectometerpaaltjes langs de weg (uitgaande van de cijfers zoals die zijn geregistreerd in BRON) en aangevuld met de verkeersslachtoffers vanuit de nadere analyse van de kruispunten in de periode 2015–2020.

Tabel 1) Definitieve gecorrigeerde cijfers dodelijke slachtoffers 2015–2020 (conform BRON) met in rood de wijzigingen t.o.v. de cijfers van 8 april.

Jaar	N7	N14	N31	N33	N35 (35+835)	N36	N48	Totaal
2015	0	1	0	0	0	1	0	2
2016	0	0	0	1	2 (waarvan 1 op 835)	3	1	7
2017	0	1	0	0	1 (op 835)	1	1	4

⁹ Verkeerskundig onderzoek Arcadis N35 Wijthmen en Nijverdal

Jaar	N7	N14	N31	N33	N35 (35+835)	N36	N48	Totaal
2018							2 (waarvan 1 op kruispunt)	
	1	1	0	0	3 (op 835)	2		9
2019					1 (op kruispunt)	1	0	
	0	0	0	0				2
2020				1 (op kruispunt)	0	2	0	
	0	0	2					5
Totaal	1	3	2	2	7	10	4	29

Toelichting verschillen met overzicht d.d. 8 april

- Onder de N35 is ook het wegdeel 835 (Zwolle – Wierden) toegevoegd;
- Voor de N33, N35 en N48 zijn de dodelijke slachtoffers op kruispunten toegevoegd.

Verbeteringen landelijke verkeersongevallenregistratie

Ik begrijp dat het hanteren van verschillende uitgangspunten en definities bij het registreren van verkeersslachtoffers kan leiden tot verwarring. Dit is te betreuren. Om dit in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen, bekijkt Rijkswaterstaat in ieder geval of voortaan de ongevalgegevens in BRON kunnen worden geregistreerd/gepresenteerd zoals vermeld op de hectometerpaaltjes langs de weg. Ik zal uw Kamer voor het zomerreces informeren over de mogelijkheden en consequenties hiervan.

Dit past in onze ambitie om de verkeersongevallenregistratie continu te verbeteren en completer te maken.¹⁰ Zoals eerder aangegeven, worden ongevallen niet altijd geregistreerd omdat politie of bergers niet altijd ter plaatse komen. Aangezien ambulancediensten wel vaak bij dergelijke ongevallen aanwezig zijn, ben ik met deze partijen in gesprek om ook hun registraties toe te voegen aan BRON, zoals ook in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid¹¹ is opgenomen.

Daarnaast wordt gewerkt aan een wetsvoorstel om persoonsgegevens te kunnen verwerken in de verkeersongevallenregistratie BRON, zoals nauwkeurige locatiegegevens en slachtoffergegevens. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld¹², is het streven om het wetsvoorstel in het najaar van 2022 aan uw Kamer aan te bieden. Ook wordt gewerkt aan een nieuwe ICT data-omgeving van BRON voor een effectievere en gebruiksvriendelijkere verwerking van ongevalgegevens. Dit moet er ook voor zorgen dat de uitlezing van BRON minder gevoelig is voor handmatige fouten (zoals het enkel uitlezen van administratieve wegnummers). Deze ICT-omgeving wordt naar verwachting begin volgend jaar opgeleverd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹⁰ Eindrapport kwaliteitsverbetering informatieketen verkeersongevallenregistratie

¹¹ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 975