

Samen werken aan veiligheid. Hoe doen we dat?



Marieke Zeilmaker

Studentennummer: 201725255

Telefoonnummer: 06-10120009

Stageplaats: Politieacademie

Begeleider: Dhr. D.M. Jansen MSc

Opdrachtgever:

Politieacademie

Arnhemseweg 348, 7334 AC Apeldoorn

Contactpersoon: Dhr. D.M. Jansen MSc

E-mail: rien.jansen@politieacademie.nl

Telefoonnummer: 06-13779126

Samen werken aan veiligheid. Hoe doen we dat?

Onderzoek naar de informatiebehoefte van de wegbeheerder bij ernstige verkeersongevallen en de samenwerking met de politie

Auteur

Naam: Marieke Zeilmaker
Werkgever: Politie | Noord-Holland | DRR | SO | FO | VOA
Opleiding: NOVI Verkeersacademie - Verkeerskunde
Stageplaats: Politieacademie Apeldoorn

Gegevens onderzoeksopdracht

Naam: Politieacademie
Adres: Arnhemseweg 348, 7334 AC Apeldoorn
Interne begeleider: Mw. Ing. M. van de Nadort
Externe begeleider: Dhr. D.M. Jansen MSc

Gegevens onderzoeksrapport

Datum: Heerhugowaard, 7 juni 2021
Betreft: Onderzoeksrapport voor de opleiding Verkeerskunde

© Politie, all rights reserved.

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd, op geautomatiseerde wijze opgeslagen of openbaar gemaakt in enige vorm of op enigerlei wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Politie.

Samenvatting

Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland moet verder omlaag. In de beleidsplannen wordt benoemd dat elk dodelijk verkeersongeval moet worden onderzocht, om te begrijpen waarom het mis is gegaan. De forensische opsporing verkeer van de politie onderzoekt ernstige verkeersongevallen en maakt hiervan een proces-verbaal op. Het proces-verbaal wordt naar het Openbaar Ministerie en Stichting Processen Verbaal verzonden. Als de procesgang is afgerond, kan de wegbeheerder verzoeken inzage in het proces-verbaal te krijgen. In de huidige situatie kan het voorkomen dat een wegbeheerder maandenlang op het proces-verbaal moet wachten. In de gewenste situatie wordt deze termijn verkort.

Dit onderzoek bekijkt welke informatie gedeeld mag worden in verband met privacy en de strafrechtelijke procesgang. Bovendien is onderzocht door wie en in welke vorm (format) de informatie gedeeld zou kunnen worden. Er wordt antwoord gegeven op de vraag: ***Op welke wijze kan het onderzoek van de forensische opsporing verkeer gebruikt worden om te leren van ernstige verkeersongevallen, zodat de wegbeheerder eventuele maatregelen kan treffen?***

De Europese richtlijn 2008/96/EG met aanvulling 2019/1936, de Instructie afhandeling Verkeersongevallen, de Planwet Verkeer en Vervoer en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid beschrijven het belang van verkeersveiligheidsbeleid, veilige infrastructuur en het onderzoek naar dodelijke verkeersongevallen op het hoofdwegenet.

Om de werkwijze en informatiebehoefte van wegbeheerders bij ernstige verkeersongevallen inzichtelijk te krijgen zijn 51 wegbeheerders ondervraagd in een interview. Van de ondervraagden doet 80% onderzoek bij ernstige verkeersongevallen. Dit onderzoek bestaat globaal uit het bekijken van de mediaberichten, het bevragen van de politie, het raadplegen van VIA en de plaats ongeval schouwen. Het merendeel van de ondervraagden geeft aan behoefte te hebben aan de volgende informatie: het aantal betrokken voertuigen, het soort voertuig, is er sprake van onwelwording of suïcide, het zicht op de locatie, de leeftijd van de betrokkenen, het exacte tijdstip en de lichttoestand, is er sprake van afleiding, de exacte botslocatie met de botsposities, manoeuvres en rijrichtingen, het liefst in de vorm van een manoeuvre-diagram. Wat is de gereden snelheid, welke rol hebben de omgevingselementen en de weginrichting gespeeld, wat is de toedracht en de oorzaak van het ongeval en is er sprake van een gedraging.

Veel van deze informatie wordt door de forensische opsporing verkeer onderzocht en gerapporteerd in een proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Daarmee kan de inhoud van dat proces-verbaal van meerwaarde zijn voor de verkeersveiligheid.

Naast de interviews is literatuur geraadpleegd. Relevante onderzoeken zijn geanalyseerd op bruikbare informatie. Rijkswaterstaat heeft in 2018 een onderzoek afgerond naar de kwaliteitsverbetering van de informatieketen van verkeersongevallen. Uit het onderzoek naar de informatiebehoefte komen grofweg dezelfde behoeftes als die van de ondervraagden uit dit onderzoek.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid adviseert de forensische opsporing om bij al hun inzetten de toedracht en oorzaak te onderzoeken, ongeacht of er strafrechtelijke vervolging plaatsvindt, omdat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

SWOV voert momenteel onderzoek uit naar de kwaliteit van de processen-verbaal forensische opsporing verkeer en concludeert dat bij de beschrijving van de weginrichting de vraag "Welke rol heeft de weginrichting gespeeld in het verkeersongeval" thuishoort. Er zou een landelijke standaard voor het proces-verbaal forensische opsporing verkeer moeten komen. SWOV bevestigt dat het delen van de informatie uit deze processen -verbaal aan de wegbeheerder bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

In verband met de privacy wetgeving mag niet alles gedeeld worden. De Europese richtlijn benoemt diverse elementen die benoemd moeten worden in het rapport dat opgesteld wordt bij dodelijke verkeersongevallen op hoofdwegen. Het beschrijft niet hoe om te gaan met de privacy.

De Algemene Verordening Gegevensbescherming is van toepassing op de wegbeheerder en eist een

wettelijke grondslag bij het verwerken van persoonsgegevens. Een persoonsgegeven is alle informatie over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijk persoon.

De Wet Politiegegevens beschrijft het verwerken van gegevens in het kader van het onderzoek en de opsporing. Deze persoonsgegevens heten politiegegevens. De privacyfunctionaris van politie Noord-Holland stelt dat de informatiebehoefte van de wegbeheerder geen politiegegevens zijn. Wel heeft de wegbeheerder de verantwoordelijkheid de aangeleverde zaakgegevens niet te koppelen aan andere gegevens, waardoor de zaakgegevens wijzigen in persoonsgegevens.

Omdat het Openbaar Ministerie de opdrachtgever van de politie is, is toestemming van de (zaaks)officier van Justitie nodig wat en wanneer informatie gedeeld mag worden. Er kan geen algemene beleidslijn worden gegeven voor de verstrekking. Dit is maatwerk.

Elke handeling die de politie uitvoert, moet op schrift gesteld worden om de controleerbaarheid en reproduceerbaarheid te garanderen. In dit geval kan de te delen informatie opgemaakt worden in een bestuurlijke rapportage. Deze rapportage wordt gezamenlijk opgemaakt door het opsporingsteam verkeer, de forensische opsporing verkeer en de verkeersadviseur. De rapportage wordt ter goedkeuring aan de zaakofficier van Justitie voorgelegd. Vervolgens deelt de verkeersadviseur de informatie met de wegbeheerder. De wegbeheerder kan met deze relevante informatie de juiste maatregelen treffen.

Aanbevolen wordt de samenwerking tussen wegbeheerder en politie wettelijk te regelen, het standaard proces-verbaal forensische opsporing te voorzien van een extra vraag over omgevingsonderzoek, een nieuwe werkwijze binnen de politie in te voeren met betrekking tot het delen van ongevalsinformatie, de wetgeving aan te passen voor onderzoek naar ernstige ongevallen, het nieuwe politie registratiesysteem te voorzien van een grafische functie en de kenmerkenmelding(PLUS) aan te passen.

Afkortingen

AVG	Algemene Verordening Gegevensbescherming
BRON	Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland, samengesteld door Rijkswaterstaat
BSN	Burgerservicenummer
BVH	BasisVoorzieningHandhaving, politieregistratiesysteem.
CVOM	Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
GNSS-coördinaten	Coördinaten van een Global Navigation Satellite System, bijvoorbeeld Galileo, GPS, Glonass of Beidou.
SWOV	Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
OTV	OpsporingsTeam Verkeer
OM	Openbaar Ministerie
VIA	Is geen afkorting maar een merknaam. In het verleden stond het voor Verkeer, Informatica & Advies
VOA	VerkeersOngevallenAnalyse. Nu: forensische opsporing verkeer
WJSG	Wet Justitiële en Strafvorderlijke Gegevens
WPG	Wet Politiegegevens

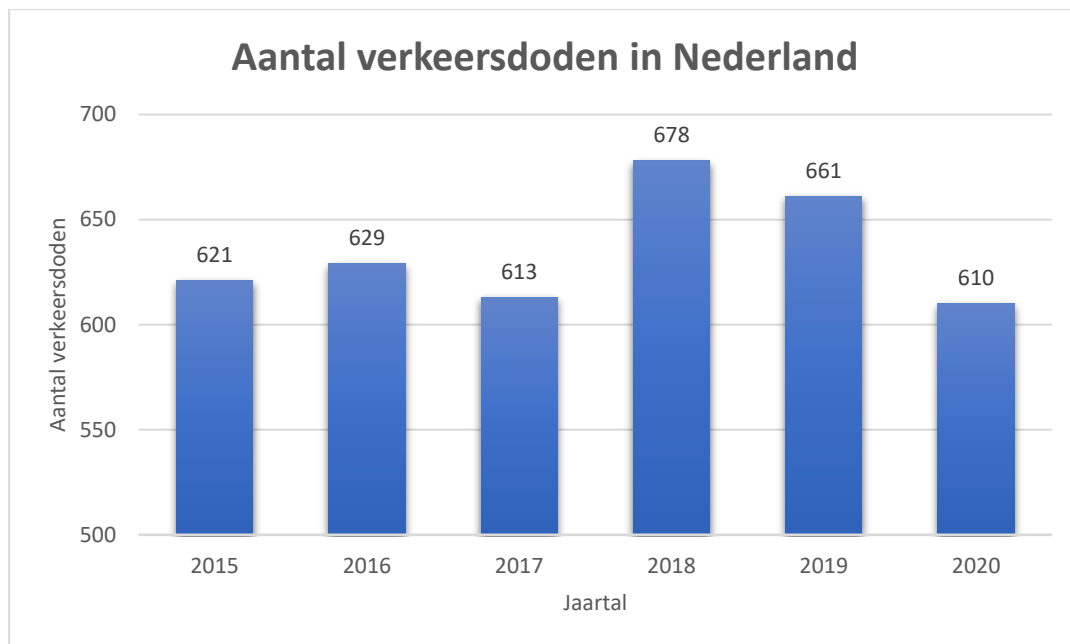
Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Afkortingen.....	5
Inhoudsopgave.....	6
1. Inleiding.....	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Probleembeschrijving en kaders	9
1.3. Doel en probleemstelling	10
1.4. Leeswijzer	11
2. Beleid en wettelijk kader	12
2.1. Wetgeving	12
2.2. Visie	16
3. Het onderzoek	21
3.1. Betrouwbaarheid en validiteit	21
3.2. De wegbeheerder.....	22
3.3. Bestaande onderzoeksrapporten	28
3.4. Wetgeving en richtlijnen	35
3.5. Samenvoeging informatie	40
3.6. Wijze van informatie delen	43
4. Conclusie en aanbevelingen.....	49
4.1. Conclusie	49
4.2. Aanbevelingen	51
Begripsbepaling	53
Literatuurlijst.....	57
Bijlagen	59
Bijlage 1 Mediatheekformulier	60
Bijlage 2 Vragenlijst wegbeheerder	61
Bijlage 3 Uitwerking interviews	62
Bijlage 4 Concept wettekst Wegenverkeerswet 1994	78
Bijlage 5 Format Bestuurlijke rapportage.....	80

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het gebied van verkeersveiligheid is nog veel winst te behalen in Nederland. De doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) is niet gehaald. Sinds 2015 is het aantal verkeersdoden niet onder de 600 geweest (SWOV, 2020). Er is al veel geïnvesteerd in de verkeersveiligheid. Denk aan: snelheidsbeperkingen, indeling wegcategorieën en scheiden van verkeerssoorten. Deze maatregelen hebben bijgedragen aan de afname van verkeersdoden. De uitdaging voor het verkeerskundig werkveld is hoe de afname van verkeersdoden kan worden voortgezet.



Grafiek 1.1: Het aantal verkeersdoden vanaf 2015

Bron data: CBS.nl

Een groot aantal verkeersprofessionals heeft nagedacht over het ideale verkeerssysteem. Zij hebben handvatten voor verbetering van de verkeersveiligheid tot 2030 opgesteld. Dit heeft geleid tot het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het daaruit voortvloeiende Duurzaam Veilig 3 (SWOV, 2018). In Duurzaam Veilig 3 worden vijf principes gehanteerd:

1. De functionaliteit van wegen;
2. (Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers;
3. Psychologica: afstemming van de verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers;
4. Effectief belegde verantwoordelijkheid;
5. Leren en innoveren in het verkeerssysteem (SWOV, 2018).

Bij principe 5: Leren en innoveren, wordt benoemd dat in een duurzaam veilig wegverkeer elk dodelijk verkeersongeval moet worden onderzocht, om te begrijpen waarom het mis is gegaan. Dit is een verdieping van de Europese richtlijnen 2008/96/EG en 2019/1936 waarin staan dat van elk dodelijk ongeval op hoofdwegen een verslag moet worden opgesteld (Europees Parlement, 2008 en 2019).

In een duurzaam veilig wegverkeer ...

... onderzoeken we elk dodelijk ongeval
om te begrijpen hoe het nog mis
heeft kunnen gaan

Afbeelding 1.1: Duurzaam Veilig 3

Bron: SWOV.nl

Wanneer een verkeersongeval de dood, zwaar lichamelijk letsel of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat tot gevolg heeft, wordt door de politie proces-verbaal opgemaakt voor artikel 6 Wegenverkeerswet 1994. Als de enige verdachte bij een verkeersongeval is overleden, wordt geen proces-verbaal ten behoeve van de vervolging opgemaakt, omdat het recht op strafvordering vervalt door de dood van de verdachte (art. 69 Sr). Dan wordt volstaan met het opmaken van een proces-verbaal Aanrijding en een door een medewerker van de VerkeersOngevallenAnalyse (VOA) opgemaakt proces-verbaal forensische opsporing verkeer (College van procureurs-generaal, 2015). Om een proces-verbaal op te maken, zal eerst onderzoek worden uitgevoerd.

Binnen de politie heeft elke eenheid een team van ongevallenanalisten die dit onderzoek doet om de toedracht en oorzaak van ernstige verkeersongevallen te achterhalen. Dit is de forensische opsporing verkeer, voorheen VerkeersOngevallenAnalyse (VOA).

Het onderzoek is gericht op mens, voertuig en omgeving. In het eerstelijns onderzoek zoekt de ongevallenanalist naar ongevalssporen. Aan de hand van de aangetroffen sporen bepaalt hij de exacte locatie van de aanrijding en analyseert hij hoe de betrokkenen zich op het moment van botsen ten opzichte van elkaar bevonden. Op basis van deze gegevens stelt hij de rijrichtingen vast.

Bij het tweedelijns onderzoek wordt onderzoek gedaan naar de gereden snelheden en de impact ervan. Ook worden de betrokken voertuigen technisch onderzocht om de rol van het voertuig te plaatsen binnen het ongeval. De omgeving wordt geanalyseerd. Zijn er elementen die bijgedragen hebben aan het ontstaan van het ongeval, zoals weersomstandigheden of zicht-ontnemende objecten? Daarnaast wordt de relevante data van wegkantssystemen opgevraagd en uitgelezen, waarmee deze systemen bij kunnen dragen aan het bepalen van de toedracht en oorzaak van het ongeval. De ongevallenanalist ordent de verzamelde gegevens en maakt van het onderzoek een (deel)proces-verbaal op.



Afbeelding 1.2: Ongevallenanalisten die de plaats ongeval onderzoeken.

De analist dient bij het opstellen van het proces-verbaal gebruik te maken van de landelijk geldende standaard. Hij kan hierbij kiezen uit een verkort of een uitgebreid proces-verbaal. Het verkorte proces-verbaal is bedoeld voor het Openbaar Ministerie (OM) om een eerste indruk van de zaak te krijgen. Er kan op basis van dit proces-verbaal worden besloten tot het zetten van bepaalde vervolgstappen. Op verzoek van het OM kan de ongevallenanalist in dat geval een uitgebreid (deel)proces-verbaal opstellen.

In het uitgebreide (deel)proces-verbaal moet alle verzamelde informatie zijn opgenomen (zoveel mogelijk ondersteund door foto- of beeldmateriaal), de uitgevoerde onderzoeken of reconstructies en de daaruit volgende resultaten. Het is van belang dat bij deze rapportage in het proces-verbaal door de verbalisant ruim aandacht wordt besteed aan de reden van wetenschap die tot bepaalde conclusies hebben geleid. Dit houdt in dat foto's, checklisten en bijlagen moeten worden bijgevoegd (College van procureurs-generaal, 2015).

De processen-verbaal worden in het dossier gevoegd. Dit wordt het naar het OM verstuurd. Het proces-verbaal forensische opsporing verkeer kan de wegbeheerder opvragen bij Stichting Processen-Verbaal of bij het OM, mits hij kan aantonen dat hij belanghebbende is en specifiek vraagt naar het betreffende proces-verbaal. De stukken zal hij niet eerder ontvangen dan dat de strafvervolgning is afgerond, omdat het OM de stukken in principe niet eerder vrijgeeft, ter waarborging van een goede rechtsgang.

1.2. Probleembeschrijving en kaders

In de huidige situatie kan het voorkomen dat een wegbeheerder maandenlang op het proces-verbaal van de forensische opsporing moet wachten, als hij er überhaupt over mag beschikken. Volgens de Instructie afhandeling verkeersongevallen (College van procureurs-generaal, 2015) wordt het proces-verbaal binnen zestig dagen door de politie naar het Openbaar Ministerie verzonden. Stichting Processen Verbaal ontvangt alleen de geregistreerde verkeersongevalsgegevens uit de kenmerkenmelding (PLUS). Het proces-verbaal ontvangt Stichting Processen Verbaal niet gedurende de strafvervolgning. De stichting verwijst de belanghebbende door naar het Openbaar Ministerie om de stukken op te vragen. Hier kan geruime tijd overheen gaan. Tot het moment van de vrijgave van informatie, heeft de wegbeheerder slechts een beeld van de toedracht van het ongeval op basis van de publicaties in de media. Dit kan een vertekend beeld geven, want de media geeft niet altijd weer wat echt is gebeurd.

In de gewenste situatie wordt de tijdlijn tussen het plaatsvinden van het ongeval en het delen van de relevante informatie aan de wegbeheerder aanzienlijk verkort. Zodoende kan de wegbeheerder leren van het ongeval en (eerder) maatregelen treffen die passen binnen een risico-gestuurde aanpak.

Binnen het Kwaliteitsnetwerk Forensisch Omgevingsonderzoek en de Politieacademie is dit probleem onderkend. Binnen het werkveld van de forensische opsporing is er behoefte aan de opgedane kennis te delen met de wegbeheerder, om zo efficiënt bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast is het Kwaliteitsnetwerk - in samenwerking met de Politieacademie - voornemens een extra specialisme danwel verdieping binnen de forensische opsporing te implementeren: een tweedelijns Forensisch Omgevingsonderzoek. In het takenpakket van de onderzoeker zou naast het analyseren van de omgeving rond de plaats ongeval het netwerken met wegbeheerders passen. De vraag alleen is wat gedeeld mag worden en wat niet in verband met persoons- en politiegegevens en in verband met de strafrechtelijke procesgang. Ook is nog onduidelijk in welke vorm de informatie gedeeld mag worden, door wie en wanneer.

Het onderzoek naar de behoefte van de wegbeheerder is op landelijk niveau opgepakt. Het voorstel van het te leveren product is landelijk uit te rollen. Het probleem is een nationaal probleem. Om dit onderzoek uitvoerbaar te houden en haalbaar uit te voeren, is ervoor gekozen het onderzoeksgebied in eerste instantie te richten de politie-eenheid Noord-Holland. De overige eenheden zijn in mindere mate vertegenwoordigd.

1.3. Doel en probleemstelling

Het doel van het onderzoek is te formuleren op welke wijze het onderzoek van de forensische opsporing kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met name richting de wegbeheerder. Door de bevindingen uit het proces-verbaal om te zetten naar een format van een document voor de wegbeheerder, kan hij relevante maatregelen treffen.

De centrale vraagstelling is: ***Op welke wijze kan het onderzoek van de forensische opsporing verkeer gebruikt worden om te leren van ernstige verkeersongevallen, zodat de wegbeheerder eventuele maatregelen kan treffen?***

Dit levert een aantal deelvragen op. Door het beantwoorden van de deelvragen, kan de centrale vraagstelling beantwoord worden. De deelvragen zijn:

1. Hoe onderzoeken wegbeheerders ernstige verkeersongevallen en welke informatiebronnen gebruiken zij?
2. Aan welke informatie heeft de wegbeheerder behoefte als hij ernstige ongevallen onderzoekt?
3. Wat is de meerwaarde voor wegbeheerders om inzage te krijgen in de onderzoeksverslagen van de forensische opsporing?
4. Welke relevante onderzoeken zijn reeds uitgevoerd?
5. Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Algemene verordening gegevensbescherming?
6. Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Wet Politiegegevens?
7. Welke informatie mag van het Openbaar Ministerie gedeeld worden met de wegbeheerder? En wanneer?
8. In welke vorm mag de informatie aangeleverd worden?
9. Bij wie binnen de politie wordt het delen van de informatie ondergebracht?

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat de inleiding met probleembeschrijving en onderzoeksvragen.

Hoofdstuk 2 geeft inzicht in het wettelijke kader dat de mogelijkheid biedt om onderzoek te doen naar ernstige verkeersongevallen.

Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgevoerde onderzoeken, zowel de literatuuronderzoeken als de interviews en gesprekken. Daarbij is beschreven hoe de validiteit en betrouwbaarheid van de onderzoeken is gewaarborgd.

Paragraaf 3.2 beschrijft de interviews met de wegbeheerder en gaat antwoord geven op de onderzoeksvragen 1, 2 en 3:

- Hoe onderzoeken wegbeheerders ernstige verkeersongevallen en welke informatiebronnen gebruiken zij?
- Aan welke informatie heeft de wegbeheerder behoefte als hij ernstige ongevallen onderzoekt?
- Wat is de meerwaarde voor wegbeheerders om inzage te krijgen in de onderzoeksverslagen van de forensische opsporing?

Paragraaf 3.3 beschrijft de relevante onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd of nog in onderzoek zijn. Rijkswaterstaat heeft een onderzoek ingesteld naar de kwaliteitsverbetering van de informatieketen van de verkeersongevallenregistratie. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een spookrijongeval onderzocht met het doel te leren van verkeersongevallen. SWOV doet onderzoek naar de kwaliteitsverbetering van de processen-verbaal van de forensische opsporing verkeer.

Deze paragraaf geeft antwoord op onderzoeksvraag 4:

- Welke relevante onderzoeken zijn reeds uitgevoerd?

Paragraaf 3.4 beschrijft de diverse wetten die van toepassing kunnen zijn bij het delen van informatie over verkeersongevallen. In deze passage worden de onderzoeksvragen 5, 6 en 7 beantwoord:

- Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Algemene verordening gegevensbescherming?
- Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Wet op Politiegegevens?
- Welke informatie mag van het Openbaar Ministerie gedeeld worden met de wegbeheerder? En wanneer?

In paragraaf 3.5 worden de Europese richtlijn, de beschreven informatiebehoefte van Rijkswaterstaat en de informatiebehoefte van de ondervraagde wegbeheerders naast elkaar gelegd en vergeleken met de richtlijn. Ook zijn de behoeftes vergeleken met de informatieverzameling van de forensische opsporing verkeer.

De laatste paragraaf beschrijft hoe de informatie gedeeld mag worden. En bij welke discipline dit het beste ondergebracht kan worden. Deze paragraaf beantwoordt de onderzoeksvragen 8 en 9:

- In welke vorm mag de informatie aangeleverd worden?
- Bij wie binnen de politie wordt het delen van de informatie ondergebracht?

Hoofdstuk 4 geeft de conclusie van het onderzoek weer en de aanbevelingen voor nader onderzoek.

2. Beleid en wettelijk kader

Om te leren van verkeersongevallen, is het nodig ongevallen vast te leggen en te onderzoeken. Met als insteek de verkeersveiligheid te verbeteren, heeft de Europese en Nederlandse overheid doelen, taken en bevoegdheden in wetgeving en plannen vastgelegd. In dit hoofdstuk worden de wettelijke kaders en het beleid beschreven dat het doen van onderzoek bij ernstige verkeersongevallen verantwoord en aangeeft dat samengewerkt moet worden om de verkeersveiligheidsdoelen te halen.

2.1. Wetgeving



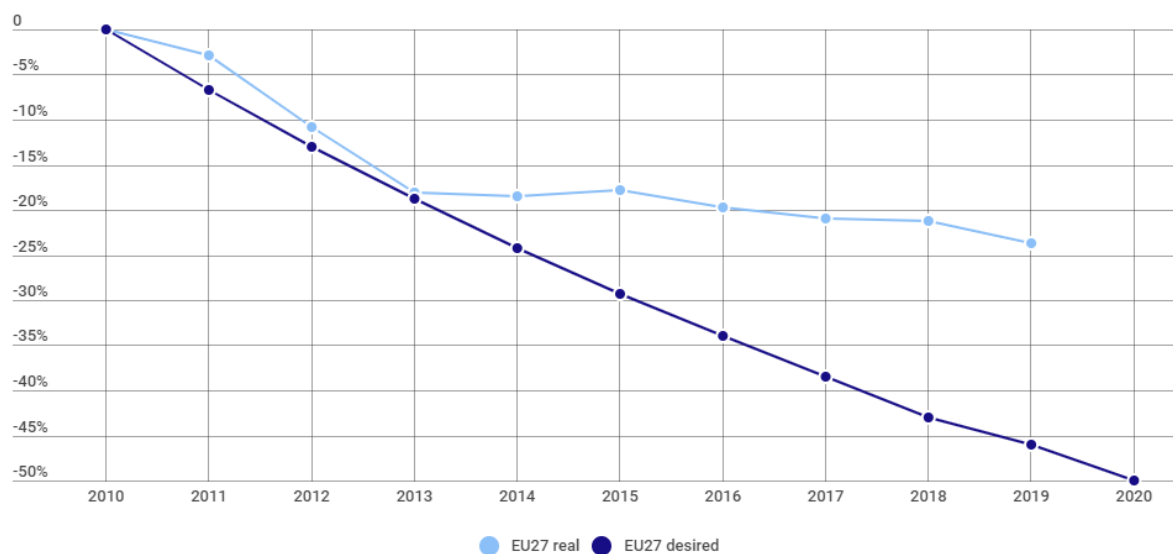
De Europese richtlijn 2008/96/EG met aanvulling 2019/1936:

De richtlijn begint met een duidelijk doel. Wat betreft het aantal verkeersdoden moet in 2020 het aantal gehalveerd zijn ten opzichte van 2010. In 2050 moet het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Europa gereduceerd zijn tot 0.

Wat betreft het aantal verkeersdoden in Europa, zal het doel niet gehaald worden. In 2019 was de afname van het aantal doden slechts 23,66%. Om de doelstelling te halen had dit 46% moeten zijn (zie grafiek 2.1).

Omdat de afname van het aantal verkeersdoden stagneert, heeft de Raad een tussendoel aan de richtlijn toegevoegd dat aangeeft dat in 2030 het aantal ernstige verkeersletsels gehalveerd moet zijn ten opzichte van 2020. Om deze doelen alsnog te halen, zullen de landen meer inspanningen moeten verrichten.

Widening gap between the actual and desired progress towards the EU 2020 target



Grafiek 2.1: Het aantal verkeersdoden vanaf 2010 met een werkelijke aantal en het gewenste aantal
Bron data: ETCS.eu

De richtlijn gaat over het hoofdwegennet en – vanaf eind 2021 – ook over een nog nader te bepalen onderliggend wegennet. Volgens de “Safe System”-benadering kunnen ernstige verkeersongevallen bijna volledig worden voorkomen. Het moet een gedeelde verantwoordelijkheid op alle niveaus zijn ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstig letsel of dood tot gevolg hebben. Met name goed ontworpen en onderhouden wegen - die voorzien zijn van duidelijke markering en bebording - moeten de kans op verkeersongevallen beperken. Vindt er toch een ongeval plaats, moeten vergevingsgezinde wegen de ernst van ongevallen beperken. Vergevingsgezinde wegen zijn intelligent aangelegde wegen die ervoor zorgen dat fouten van weggebruikers niet onmiddellijk ernstige of dodelijke gevolgen hebben.

De weginfrastructuur moet een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van het aantal ernstige verkeersongevallen en hoort daarmee thuis in het verkeersveiligheidsbeleid.

Ook beschrijft de richtlijn dat door de bevoegde instantie van elk dodelijk verkeersongeval een ongevalsverslag wordt opgesteld. Dit verslag moet aan bepaalde criteria voldoen (Europees Parlement, 2008 en 2019).

Nederlandse wetgeving en richtlijnen



Wegenverkeerswet 1994 (WVV'94):

De Wegenverkeerswet 1994 (WVV'94) vormt de basis van de regelgeving wat betreft het wegverkeer in Nederland. Hierin staat beschreven wat de verkeersdelicten zijn, zowel voor misdrijven als overtredingen. De in deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

De regels die het strafbaar maken zich dusdanig te gedragen, dat door zijn toedoen een verkeersongeval wordt veroorzaakt, is geregeld in de artikelen 5, 5a, 6 en 7. Daarbij is artikel 5 – gevaar of hinder op de weg veroorzaken – een overtreding. Artikel 5a – opzettelijk verkeersregels schenden met gevaar voor anderen – is een misdrijf. Ook artikel 6 – door gedrag een verkeersongeval veroorzaken waardoor een ander ernstig letsel oploopt of zelfs overlijdt – is aangemerkt als misdrijf. Artikel 7 – het verlaten van een plaats ongeval zonder zijn identiteit kenbaar te maken – valt ook onder een misdrijf (Overheid, 2021).

Instructie Afhandeling verkeersongevallen

Het college van procureurs-generaal heeft op basis van de genoemde artikelen uit de Wegenverkeerswet de Instructie afhandeling verkeersongevallen opgemaakt. Deze instructie beschrijft voor iedere politiemedewerker wat de criteria zijn voor het opmaken van een proces-verbaal bij verkeersongevallen. Bijvoorbeeld “wanneer bij een verkeersongeval uit het oogpunt van verkeersveiligheid sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, waarbij de verdachte een voorzienbaar gevaar heeft doen ontstaan, wordt altijd proces-verbaal opgemaakt” (College van procureurs-generaal, 2015).

Er is ook een deel geschreven voor de forensische opsporing verkeer. Hier staat beschreven aan welke eisen het forensisch onderzoek naar de toedracht van verkeersongevallen moet voldoen. De instructie geeft aan wanneer de forensische opsporing onderzoek doet, aan welke eisen het onderzoek moet voldoen en waar het (deel)proces-verbaal aan moet voldoen (College van procureurs-generaal, 2015). Op basis van deze instructie heeft de politie de inzetcriteria voor de forensische opsporing verkeer opgesteld:

Categorie A - altijd inzet	
Verkeersongeval met dodelijke afloop	Denk ook aan artikel 287 (Doodslag)/289 (Moord) SR etc.
Verkeersongeval met art. 6 WVV indicatie	Denk ook aan artikel 287 (Doodslag)/289 (Moord) SR etc.
Verlaten plaats ongeval waarbij een betrokkene meer dan licht letsel heeft opgelopen.	Denk ook aan artikel 287 (Doodslag)/289 (Moord) SR etc.
Verkeersongeval met politievoertuig of verkeersongeval waar een politiefunctionaris in uniform bij betrokken is, waarbij een betrokkene meer dan licht letsel heeft opgelopen.	Tactisch Verkeersteam (OTV) en/of aanrijdingselecteur heeft overleg met Officier van Justitie /Team Veiligheid, Integriteit en Klachten (VIK) over welke VOA-eenheid onderzoek gaat uitvoeren.
Verkeersongeval met voorrangvoertuig waarbij een betrokkene meer dan licht letsel heeft opgelopen.	
Lijkschouw verkeersslachtoffer	

Categorie B - wel inzet, tenzij..	
Verkeersongeval (zonder letsel) waarbij sprake is van ernstig gevaarzettend gedrag.	Artikel "5a". FO/VOA inzet slechts indien forensisch onderzoek noodzakelijk is om tot bewijs te komen.

Categorie C - geen inzet, tenzij	
Verkeersongeval met politievoertuig of verkeersongeval waar een politiefunctionaris in uniform bij betrokken is, waarbij er slechts sprake is van materiele schade.	Tactisch Verkeersteam (OTV) en/of de aanrijdingselecteur heeft, als deze dit op basis van overwegingen nodig acht, overleg met de Officier van Justitie/VIK. Er wordt FO/VOA ingezet als deze dat nodig acht.
Verkeersongeval met voorrangvoertuig met uitsluitend materiële schade.	Tactisch Verkeersteam (OTV) en/of de aanrijdingselecteur heeft, als deze dit op basis van overwegingen nodig acht, overleg met de Officier van Justitie/VIK. Er wordt FO/VOA ingezet als deze dat nodig acht.
Verlaten plaats ongeval met uitsluitend materiële schade.	Inzet als forensisch onderzoek noodzakelijk is om tot bewijs te komen.
Verkeersongeval met hoge media gevoeligheid of zeer grote schade	Overleg Officier van dienst Politie – motivatie gewenst

Tabel 2.1: De Inzetcriteria voor forensische opsporing verkeer in Categorie A, B en C.

Planwet Verkeer en Vervoer:

In de Planwet Verkeer en Vervoer staat dat er een nationaal verkeers- en vervoerplan is, dat richting geeft aan de te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Oftewel overheden zijn verplicht integrale beleidsplannen op te stellen voor verkeer en vervoer. In deze plannen worden doelen gesteld op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarbij worden projecten beschreven die zorgen voor de haalbaarheid van de doelen. Jaarlijks moet een voortgang van de uitvoering van deze plannen gerapporteerd worden, inclusief daaraan verbonden conclusies. Zo wordt gepolst of de nationale doelen gehaald worden of dat een aanpassing in het beleid plaats moet vinden (Overheid, 2015).

Met de komst van de Omgevingswet zal de Planwet Verkeer en Vervoer opgaan in de Omgevingswet. De Omgevingswet heeft in artikel 1.3 beschreven dat een van de maatschappelijke doelen een veilige en gezonde fysieke leefomgeving is. Bij het verdelen van de ruimte of het aanwijzen van gebieden voor een

bepaalde functie behoort verkeersveiligheid een onderdeel van de afweging te zijn. In de omgevingsvisie van de overheden zal een visie op verkeer en vervoer terug te vinden zijn (Informatiepunt Leefomgeving, z.d.).

2.2. Visie

In deze paragraaf staan de beleidsstukken gericht op de verkeersveiligheid en het belang van samenwerking om de veiligheid te verbeteren.

Verkeersveiligheidsmanifest 2.0. De ambities waarmaken



Verkeersveiligheidscoalitie

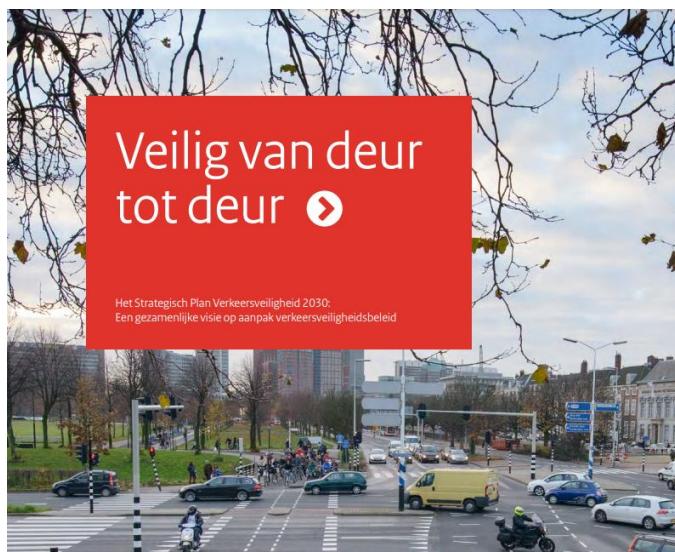
Een manifest ondertekend door 36 organisaties, met als doel dat verkeersveiligheid in het regeerakkoord prioriteit blijft houden. Het is nodig concrete doelstellingen te formuleren en daar een goed budget voor vrij te maken om deze doelen haalbaar te maken. Het aantal verkeersdoden, verkeersgewonden en aanrijdingen neemt toe. Internationaal gezien verliest Nederland haar koppositie als het gaat om de verkeersveiligheid. Daarbij bedragen de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen jaarlijks rond de 17 miljard euro. Het Verkeersveiligheidsmanifest 2.0 biedt concrete aanknopingspunten voor een succesvol en samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op weg naar een afname van 50% van het aantal verkeersdoden in 2030 en nul verkeersdoden in 2050. Een gezamenlijke inzet van overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en wetenschap is nodig om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

In dit manifest benoemt de Verkeersveiligheidscoalitie oplossingsrichtingen die integraal moeten worden uitgevoerd om de genoemde doelstellingen te kunnen halen. Denk daarbij aan het vergevingsgezind en veiliger inrichten van de Nederlandse weg-, voetgangers- en fietsinfrastructuur. Het beter onderhouden van de infrastructuur en het implementeren van innovatieve infrastructuur worden als oplossingen voorgesteld. Ook het investeren in veiligere en slimmere voertuigen wordt beschreven. Daarbij moet meer geïnvesteerd worden op afleiding en gedrag van verkeersdeelnemers. Zowel in de vorm van beïnvloeding, educatie als handhaving.

Als laatste wordt gepleit voor een betere ongevallenregistratie. Met betrekking tot het aantal verkeersdoden missen we nog steeds essentiële informatie. Ook bij zeer ernstige ongevallen is het niet altijd geborgd dat er systematische analyse plaatsvindt van wat er mis heeft kunnen gaan, welke factoren op het gebied van infrastructuur, voertuig en/of gedrag een rol hebben gespeeld. Daarnaast wordt niet altijd onderzocht welke veiligheidslessen men uit deze ongevallen kan trekken. Het is dus van belang beter zicht te krijgen op zowel de oorzaken en toedracht van ongevallen als manieren om ongevallen te voorkomen.

Een van de ambities is de verbinding tussen gemeente, politie en Openbaar Ministerie te versterken, om de benodigde maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid beter op elkaar af te kunnen stemmen. Systematische samenwerking tussen alle betrokkenen is essentieel als het gaat om verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid kunnen we niet als enkele overheid aanpakken, alleen samen staan we sterk (ANWB, 2021).

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030:



Het Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV2030) is opgesteld door de centrale overheid en het vormt voor decentrale overheden de basis voor het te voeren verkeersveiligheidsbeleid.

Het SPV2030 beschrijft de visie voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming aan komen. De doelstelling van 500 verkeersdoden in 2020 en de ambitie van 0 verkeersdoden in 2030 wordt hierin genoemd. Voor het aantal verkeersgewonden is het doel voor 2020 op 10.600 gesteld. De doelstelling voor 2020 is niet gehaald. De doelstelling van 2030 wat betreft de nulambitie heeft nog kans op haalbaarheid. Om deze doelstelling te halen moet wel structureel meer aandacht zijn voor verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheidsbeleid moet integraal worden aangepakt. Het moet vanzelfsprekend worden dat verkeersveiligheid onderdeel wordt van planvorming op het gebied van mobiliteit, zorg en welzijn, ruimtelijke ordening en stedelijke inrichting. Daarnaast moet meer risicogestuurd gewerkt worden om op voorhand ongevallen te voorkomen. Het beleid kan alleen effectief zijn als er sprake is van samenwerking binnen elke overheid, tussen de overheden en tussen overheid en maatschappelijke partijen. Een deel van deze samenwerking bestaat uit het delen van successen, het leren van elkaars verbeterpunten en het aanspreken op elkaars verantwoordelijkheid.

Het SPV2030 beschrijft een negental beleidsthema's die in het verkeersveiligheidsbeleid horen. Het basisthema is een veilige infrastructuur, die eventuele menselijke fouten kan opvangen. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor veilige nieuwe infrastructuur en aanpassing van risicovolle bestaande infrastructuur.

Ook staat er een citaat uit het regeerakkoord van oktober 2018 vermeld, waarin de verkeersveiligheid als nationale prioriteit wordt genoemd, die samen met de branche organisaties, de provincies, de gemeenten en de handhavende instanties moet worden gerealiseerd. Want alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd. Iedere partij levert zijn bijdrage, vanuit zijn verantwoordelijkheid en met zijn kennis. (Ministerie van IenW, 2018).

Begin dit jaar is de Taskforce Verkeersveiligheidsdata van start gegaan. Het doel is alle benodigde data relevant voor risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid voor alle wegbeheerders beschikbaar te maken. Het plan is bedoeld om de doelen van het SPV2030 te halen. Onder deze benodigde data vallen ook de data over verkeersongevallen (kennisnetwerk spv, 2021).

Leidraad Handhavingsplan Verkeer

In het Addendum Leidraad Handhavingsplan Verkeer CVOM staat dat handhaving een bijdrage kan leveren aan de lokale verkeersveiligheid en dat altijd in gezamenlijkheid naar de situatie gekeken zou moeten worden. Het versterken van de samenwerking tussen politie en gemeente is hierbij cruciaal. Er moet jaarlijks een analyse gemaakt worden van de verkeersonveiligheid (Parket CVOM, 2019).

Duurzaam Veilig Wegverkeer:



“De Duurzaam Veilig-visie is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat' door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt” (SWOV, 2018).

Duurzaam Veilig Wegverkeer is geïnitieerd door diverse Nederlandse overheden en is sinds 1992 gepubliceerd in de vorm van een Duurzaam Veilig-visie. De visie beschrijft wegen die worden gecategoriseerd op basis van functie en vorm naar stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Het hoofdthema is een duurzaam veilig wegverkeer, waarbij de mens de maat der dingen is. Dit is vertaald naar een infrastructuur die qua vormgeving aan de mens moet worden aangepast. Ook voertuigen moeten dusdanig ontwikkeld worden dat het aantal uit te voeren menselijke handelingen verminderd en vereenvoudigd wordt. De visie bevat drie Duurzaam Veilig-principes:

Naar een Duurzaam Veilig Wegbeheer	
Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functioneel gebruik</i>	Voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur
<i>Homogeen gebruik</i>	Voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
<i>Voorspelbaar gebruik</i>	Voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers

Tabel 2.2: De Duurzaam Veilig-principes uit fase 1.

Deze visie is in de praktijk gebracht. In 1997 is het Startprogramma Duurzaam Veilig uitgerold. Het Startprogramma Duurzaam Veilig is een convenant tussen het Rijk en de decentrale overheden. In dit convenant staan afspraken voor de implementatie van de eerste fase van Duurzaam Veilig. Daar blijft het niet bij. Er wordt in 2005 een tweede fase ingeluid als Door met Duurzaam Veilig. Er is

lering getrokken uit de opgedane ervaringen van Naar een Duurzaam Veilig Wegbeheer. De visie is geactualiseerd en de Duurzaam Veilig-principes zijn aangepast:

Door met Duurzaam Veilig	
Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functionaliteit van wegen</i>	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
<i>Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting</i>	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
<i>Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling</i>	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
<i>Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers</i>	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp
<i>Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer</i>	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Tabel 2.3: De Duurzaam Veilig-principes uit fase 2.

Duurzaam Veilig 3 betreft een herijking van de visie Door met Duurzaam Veilig. Het beschrijft de optimale aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren, door volgens Duurzaam Veilig 3 systematisch te werken aan een slachtoffervrij verkeerssysteem. Ten opzichte van de vorige visies zijn er een aantal vernieuwingen.

- Kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers worden als de norm gehanteerd als het gaat om de weginrichting.
- Er is meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer.
- Verantwoordelijkheid wordt benadrukt als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een veilig verkeerssysteem.
- Er wordt gestuurd op diepgaande analyses van alle dodelijke verkeersongevallen om lessen te kunnen trekken wat er mis is gegaan.
- De visie gaat uit van proactief en risicogestuurd werken. Naast de analyse van ongevallen ook risicofactoren inzetten als veiligheidsindicator (SWOV, 2018).

Daarnaast zijn de vijf Duurzaam Veilig-principes aangepast:

Duurzaam Veilig 3	
Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functionaliteit van wegen</i>	Wegvakken en kruispunten hebben idealiter maar één verkeersfunctie voor alle vervoerswijzen (monofunctionaliteit): stromen of uitwisselen. Het wegennet heeft idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies.
<i>(Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer</i>	Verkeersstromen en vervoerswijzen zijn idealiter op elkaar afgestemd (compatibel) in snelheid, richting, massa, afmetingen en mate van bescherming. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de weg en de wegomgeving, het voertuig en zo nodig aanvullende beschermingsmiddelen. Voor tweewielers is het van belang dat de weg en wegomgeving bijdragen aan de balans van de berijder.
<i>Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers</i>	De inrichting van het verkeerssysteem is goed afgestemd op de gangbare competenties en verwachtingen van vooral oudere verkeersdeelnemers. Dit betekent dat ook voor hen de informatie vanuit het verkeerssysteem waarneembaar, begrijpelijk ('self-explaining'), geloofwaardig, relevant en uitvoerbaar is. Verkeersdeelnemers zijn bovendien taakbekwaam en in staat om hun gedrag goed af te stemmen op de taakeisen van veilige verkeersdeelname in de betreffende omstandigheden. Dit geldt zowel voor bestuurders (rijvaardig en rijgeschikt) als voor niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers (verkeersvaardig en verkeersgeschikt).
<i>Effectief belegde verantwoordelijkheid</i>	Verantwoordelijkheden zijn zodanig belegd en institutioneel verankerd dat deze een maximaal verkeersveiligheidsresultaat garanderen voor iedere verkeersdeelnemer en optimaal aansluiten bij de natuurlijke rollen en beweegredenen van partijen. Verkeersdeelnemers houden zich in principe aan de regels en geven het goede voorbeeld aan kinderen en jongeren. Dankzij een vergevingsgezind verkeerssysteem worden ze voor hun fouten en zwakheden niet afgestraft met ernstig letsel.
<i>Leren en innoveren in het verkeerssysteem</i>	Verkeersprofessionals leren doorlopend wat oorzaken zijn van ongevallen en ontwikkelen daarop effectieve en preventieve systeeminnovaties (Plan). Door deze innovaties te implementeren (Do), te controleren of ze werken zoals gedacht (Check) en zo nodig bij te stellen (Act) leidt systeeminnovatie uiteindelijk tot minder ongevallen en slachtoffers.

Tabel 2.4: De Duurzaam Veilig-principes uit fase 3.

3. Het onderzoek

Om helder te krijgen op welke wijze het onderzoek van de forensische opsporing verkeer kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, is het nodig stapsgewijs de onderzoeksvragen te beantwoorden.

Binnen het onderzoek gaat het om de vraag hoe informatie aangeleverd wordt. Dit is een niet-cijfermatig proces, waardoor het valt onder een kwalitatief onderzoek (Verhoeven, 2018). Dat betekent dat er geen grote aantallen respondenten worden bevraagd, maar de ondervraagde respondenten leveren wel meer informatie op. Er is geen sprake van een volledig aselechte steekproeftrekking, de respondenten worden bewust gekozen. Het doel is een dieper inzicht te verkrijgen in de (on)mogelijkheden van de informatieoverdracht (Overkamp, 2010).

Per cluster deelvragen worden de onderzoeksmethode met de resultaten beschreven. De volgorde van beschrijven is de chronologie in het onderzoek. In paragraaf 1.3 zijn de onderzoeksvragen geformuleerd. Deze worden in dit hoofdstuk beantwoord in de volgende paragrafen:

- Paragraaf 3.2 onderzoeksvragen 1, 2 en 3;
- Paragraaf 3.3 onderzoeksvraag 4;
- Paragraaf 3.4 onderzoeksvragen 5, 6 en 7;
- Paragraaf 3.5 onderzoeksvragen 8 en 9.

3.1. Betrouwbaarheid en validiteit

Alle metingen moeten betrouwbaar en valide zijn, om waarde te mogen hechten aan de uitkomst van het onderzoek.

Betrouwbaarheid is de mate waarin een meting wordt beïnvloed door toevallige fouten (Baarda, 2017). Enkele factoren die deze betrouwbaarheid kunnen beïnvloeden zijn:

- De omgeving. Kan de onderzoeker of de onderzochte zich concentreren op het onderzoek, of wordt hij afgeleid door externe factoren?
- De onderzoeker/interviewer. Gaat de onderzoeker neutraal in het onderzoek of is hij vooringenomen? Heeft de onderzoeker tijdens het onderzoek interne factoren, die hem afleiden (denk aan andere gedachten of moeheid)?
- De onderzochte/geïnterviewde. Ook de onderzochte kan afgeleid zijn of reageren uit emotie of vermoeidheid, waardoor de reactie anders kan zijn dan onder ideale omstandigheden.
- Het instrument. Zijn de vragen duidelijk en niet tweeledig te interpreteren? Zijn de vragen wel neutraal gesteld en niet sturend?

Deze betrouwbaarheid kan bepaald worden door middel van een hertest op de ondervraagden.

Een manier is homogene vragen in het interview te verwerken. Door een vraag diverse keren terug te laten komen, test je de betrouwbaarheid van de vragen. De antwoorden moeten overeen komen, omdat ze hetzelfde meten (Baarda, 2017). Tijdens het interview is de hoofdvraag gesteld: Welke informatie mist u en is belangrijk voor uw onderzoek? Na het interview is deze nogmaals gesteld.

Door triangulatie toe te passen neemt de betrouwbaarheid verder toe. De probleemstelling wordt namelijk op meer dan een manier beantwoord. Bijvoorbeeld door naast het interview literatuuronderzoek uit te voeren (Verhoeven, 2018). In dit onderzoek is naast de interviews een onderzoek van Rijkswaterstaat gelegd en is de Europese richtlijn geraadpleegd.

Validiteit wil zeggen dat je meet wat je wilt meten (Baarda, 2017). Klopt de wijze van meten of is er sprake van een systeemfout? Bij validiteit wordt er gekeken naar de echtheid en het waarheidsgehalte van het onderzoek.

Interne validiteit zegt iets over de juistheid van de getrokken conclusies. Gelden de getrokken conclusies ook voor personen die niet zijn geïnterviewd? Geeft de ondervraagde het echte antwoord of een gewenst antwoord omdat het antwoord gevoelig ligt of omdat hij weet dat hij aan het onderzoek meedoet? Doorvragen en terugkoppeling helpen bij het zuiver houden van de antwoorden. De antwoorden zijn door de ondervrager herhaald en getoetst op juiste interpretatie.

Begripsvaliditeit zegt iets over de meetmethode. Is het gebruikte meetinstrument de juiste? Meet het wat je wilt meten? Door diverse instrumenten te gebruiken, wordt de validiteit verhoogd. Denk daarbij aan het onderzoeken van diverse literatuur en het benaderen van specialisten over de te gebruiken indicatoren. Ook verhoogt het de validiteit door een interview eerst te testen op een ander persoon om te verifiëren of de vraagstelling helder is (Baarda, 2017). Zoals eerder beschreven is een onderzoek van Rijkswaterstaat meegenomen in het onderzoek. Het interview is vooraf getest op een wegbeheerder en verkeerskundige om te bepalen of de vraagstelling begrijpelijk is.

Het onderzoek is controleerbaar en reproduceerbaar vastgelegd. Alle namen van de personen die zijn gesproken in verband met dit onderzoek zijn reproduceerbaar. Vanwege het recht op privacy zijn de namen niet in het onderzoeksrapport geplaatst. Indien noodzakelijk kunnen zij, mits degene toestemming verleend, worden geleverd.

3.2. De wegbeheerder

De wegbeheerder heeft volgens het Burgerlijk Wetboek Boek 6 artikel 174 een risicoaansprakelijkheid voor gebreken aan de weg, weglichaam of wegwitruiming. De weginrichting moet voldoen aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden mag stellen en mag geen gevaar voor personen of zaken opleveren. Gebeurt dit wel, dan is de wegbeheerder aansprakelijk.

Volgens hetzelfde wetboek artikel 162 heeft de wegbeheerder ook schuld aansprakelijkheid voor losse voorwerpen en substanties op de weg. Daarbij wordt gecontroleerd of de wegbeheerder aan de zorgplicht heeft voldaan (Overheid, boek 6, 2020). De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de weginrichting en moet hierin een actieve rol aannemen.

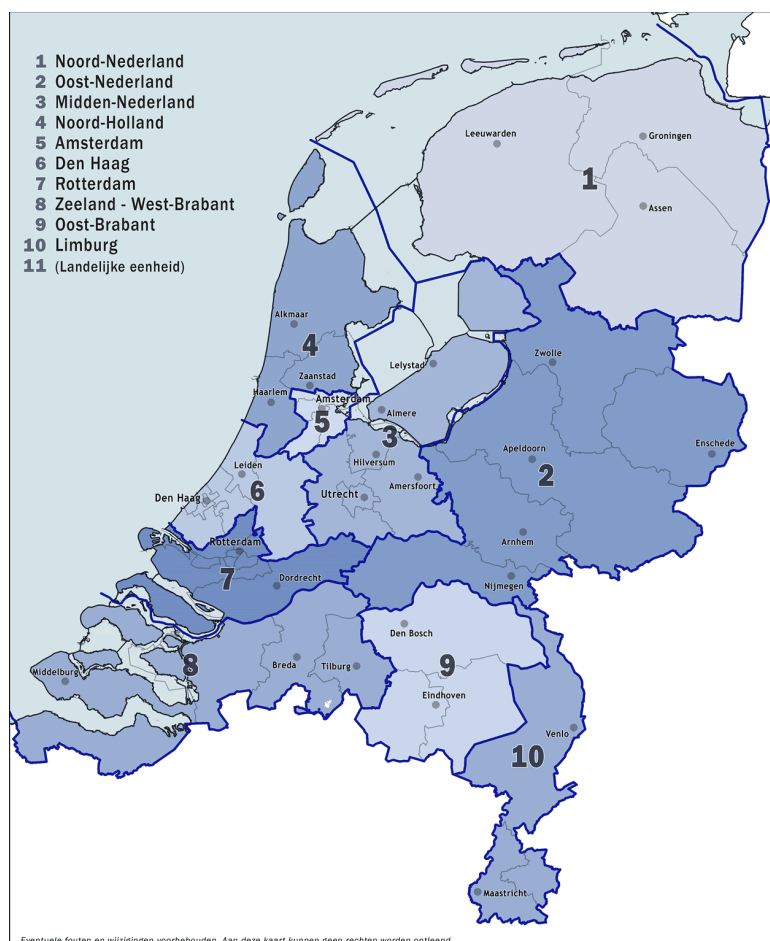


Afbeelding 3.1: Slecht wegdek als gevolg van een ongeval.

Bron: bndestem.nl

Om te kunnen bepalen of de weginrichting verkeersveiliger ingericht kan worden, heeft de wegbeheerder informatie nodig over een verkeersongeval. Hoe de wegbeheerder zijn informatie vergaart, is in dit onderzoek uitgezocht door de wegbeheerder te interviewen. In dit onderzoek wordt er met de

wegbeheerder geen persoon bedoeld, maar een overheidsinstantie: de wegbeheerder als gemeente, provincie of het Rijk. Het waterschap als wegbeheerder is buiten beschouwing gelaten. Binnen de eenheid Noord-Holland is het waterschap in onderhandeling met de gemeentes om hun wegenbestand aan hen over te dragen om zich meer te richten op water.



Afbeelding 3.2: De 10 politie-eenheden

Bron: wikipedia.org

Nederland telt 355 gemeentes waarvan een aantal samenwerkingsverbanden zijn aangegaan. We kennen 12 provincies en Rijkswaterstaat, opgedeeld in 7 regio's.

In totaal zijn 51 wegbeheerders geïnterviewd. Door de samenwerkingsverbanden zijn daarmee 53 gemeentes representatief, 6 provincies en een regio binnen het Rijk.

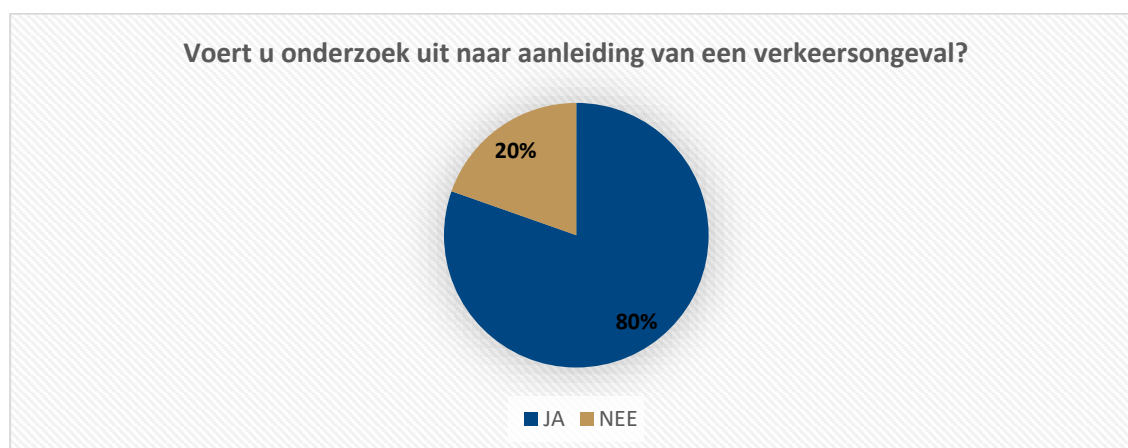
Binnen de politie-eenheid Noord-Holland bevinden zich 27 wegbeheerders. Er zijn hiervan 20 wegbeheerders geïnterviewd. Met dit aantal is de meerderheid gehoord en is deze eenheid voldoende representatief. Door binnen elke politie-eenheid enkele wegbeheerders te interviewen, geeft het onderzoek ook een eerste inkijk in de landelijke mening, hoewel Noord-Holland uiteraard niet volledig beeld kan geven hoe de rest van het land over het onderwerp denkt. De steekproef is divers: enkele wegbeheerders zijn doelgericht benaderd door gebruikmaking van het netwerk van de collega's van andere eenheden. Andere wegbeheerders zijn volgens de sneeuwbalmethode benaderd: geïnterviewde wegbeheerders hebben namen van andere wegbeheerders genoemd. Nog een deel is aselekt gekozen, door willekeurige gemeentes te benaderen en te vragen naar de verkeerskundige. Als laatste zijn er per eenheid bewust grote of kleine gemeentes benaderd, om een zo representatief mogelijk beeld te geven. Zowel wegbeheerders van grote steden als grote en kleine gemeentes zijn bij dit onderzoek ondervraagd.

Bijlage 2 start met een lijst van geïnterviewde wegbeheerders. Voor het interview is gebruik gemaakt van een set open vragen, die voor iedereen hetzelfde is (zie bijlage 2). Door gebruik te maken van een gestructureerd interview, krijgt iedereen dezelfde vragen te beantwoorden, maar kan iedere ondervraagde zijn eigen invulling aan de vraag geven en is er geen sprake van “aanvinken wat van toepassing is”. Dat betekent dat de antwoorden persoonsgebonden zijn. Bij het interviewen van een ander persoon binnen de organisatie kan het zijn dat de antwoorden dan iets anders zijn. De interviewer heeft aandacht gehad voor de zuiverheid van de antwoorden, door deze terug te koppelen met de geïnterviewde. Om de validiteit te verhogen, is het interview vooraf getest op een verkeerskundige en wegbeheerder, om te verifiëren of de vraagstelling helder is (Overkamp, 2010). Het merendeel van de geïnterviewden zijn verkeerskundigen of beleidsmedewerkers binnen de sector verkeersveiligheid. De interviews zijn telefonisch of via beeldbellen afgenomen.

De verwerking van de interviews

De antwoorden zijn verwerkt in Excel. In dit hoofdstuk wordt de samenvatting van de uitkomsten beschreven. Voor gedetailleerde informatie, zie bijlage 3. De vragen gaan in op de werkwijze en informatiebehoefte van de wegbeheerder en worden in die volgorde beschreven.

Van de ondervraagden doet 80% onderzoek naar aanleiding van een verkeersongeval in zijn areaal. Gemeentes onderzoeken zowel ernstige als dodelijke ongevallen, terwijl provincies en het Rijk zich beperken tot de dodelijke ongevallen.



Grafiek 3.1: De verdeling over de vraag naar eigen onderzoek.

Werkwijze wegbeheerder

Heel globaal kan er een wijze van onderzoek door de wegbeheerder worden geformuleerd: Als de verkeerskundige in de media verneemt dat er een ongeval heeft plaatsgevonden, gebruikt hij vier verschillende informatiebronnen; de media, politie, VIA en eigen waarneming. Uit de media bekijkt hij het aangeleverde fotomateriaal en krijgt daarmee een globale indruk wat er is gebeurd. Vervolgens neemt hij contact met de politie (dit varieert van verkeersadviseur, medewerker basisteam, teamchef tot medewerker van de forensische opsporing) en vraagt om informatie over het verkeersongeval. Deze informatie wisselt sterk per politiemedewerker. De informatie wisselt van nauwelijks tot antwoord op de vragen van de verkeerskundige. Vooral de gemeentes die een ongevallenprotocol hanteren hebben soms een contract getekend met de lokale politie of hebben een nauw samenwerkingsverband, waardoor er meer informatie gedeeld wordt.

Na het contact met de politie raadpleegt de verkeerskundige VIA Statistiek om te bepalen of er op deze locatie meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden en wat de aard van die ongevallen is. Met de verzamelde informatie gaat de verkeerskundige de locatie schouwen. Dit kan met 360°

kaartmateriaal, maar ook fysiek op locatie. Sommige verkeerskundigen doen dit alleen, anderen in samenwerking met de wegbeheerder en de politie.

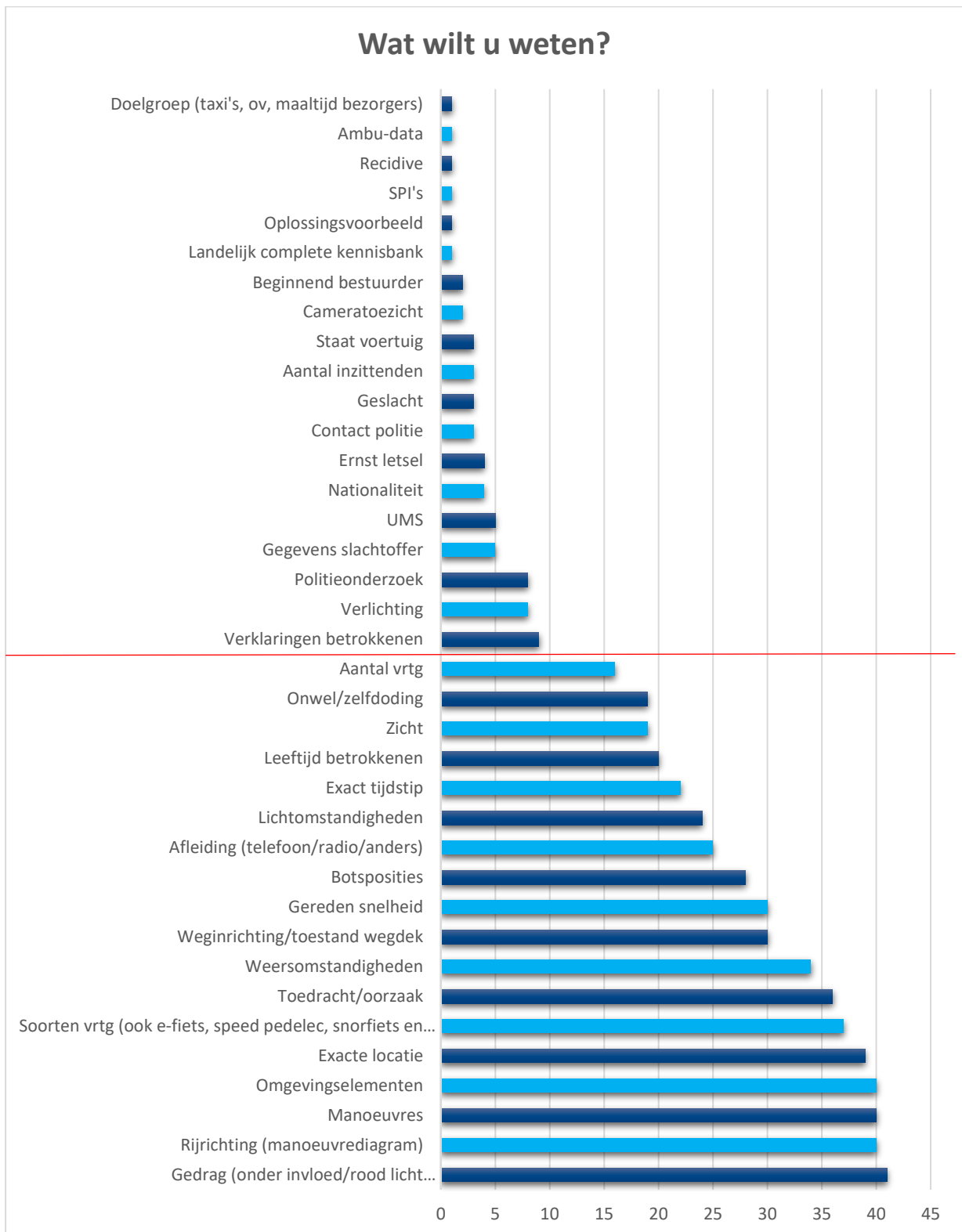
Vaak heeft de verkeerskundige dan een redelijk beeld van het ongeval en de locatie. Besluit hij dat de wegbeheerder geen aandeel heeft in het ongeval, dan wordt het onderzoek afgesloten. Bij twijfel wordt het onderzoek verdiept. Er wordt nagedacht over een maatregel of er wordt een extern bureau gevraagd om de situatie te onderzoeken.

Informatiebehoefte

Van de 51 geïnterviewden, doen er 40 onderzoek naar verkeersongevallen. Gevraagd is wat de wegbeheerders zouden willen weten over een ongeval. Dit staat in grafiek 3.2.

Om de behoefte van de meeste wegbeheerders inzichtelijk te krijgen, wordt de wens van enkele wegbeheerders buiten beschouwing gelaten. De grens wordt getrokken rond de onderwerpen die 16 keer als wenselijk werden aangegeven. Daarmee is de behoefte van de meerderheid die onderzoek doet gewaarborgd (zie grafiek 3.2). Er is een groot verschil tussen 9 maal gewenst (verklaring betrokkenen) en 16 maal (aantal voertuigen), wat de keuze voor deze grens bevestigt.

Op de grafiek staan de aangegeven informatiebehoeftes op de verticale as en het aantal wegbeheerders dat dit aangeeft op de horizontale as.



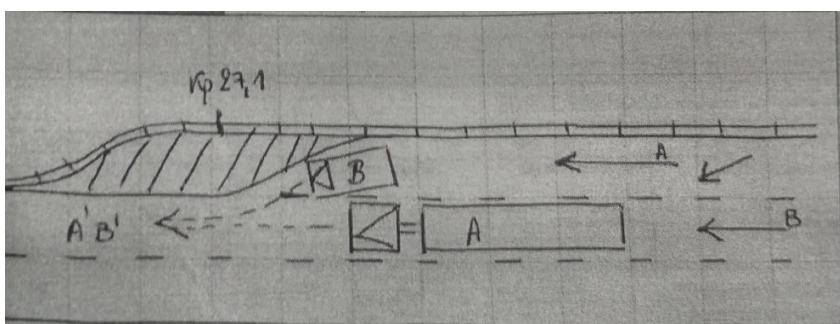
Grafiek 3.2: De spreiding/verdeling van informatiebehoefte van wegbeheerders en de getrokken grens.

De onderwerpen die vanaf 16 wegbeheerders zijn genoemd als zaken die gemist worden, danwel belangrijk zijn in het onderzoek, zijn de volgende:

- Het [aantal voertuigen](#) dat betrokken is bij het ongeval. VIA en BRON geven daar wel informatie over, maar deze wordt niet altijd goed begrepen. Ook is een betrokkene niet altijd duidelijk gekoppeld aan een voertuig, waardoor het niet altijd duidelijk is wat er precies is gebeurd. Maar nog belangrijker: [het soort voertuig](#). Een speed-pedelec is geen gewone fiets en ook geen

gewone fiets met trapondersteuning. Een snorfiets is een ander voertuig dan een bromfiets en ook voetgangers zijn een aparte categorie. In VIA en BRON ontbreken deze categorieën vaak. Deze informatie is wel belangrijk voor de wegbeheerder om duidelijk te hebben welke verkeerssoorten behoefte hebben aan meer verkeersveiligheid. Zowel VIA als BRON krijgen hun informatie uit de kenmerkenmeldingen (PLUS), afkomstig uit de politiesystemen. De politie registreert en meldt dit soms onvolledig bij het leveren van informatie.

- Heeft het ongeval plaatsgevonden omdat iemand onwel is geworden of heeft iemand bewust een ongeval veroorzaakt om suicide te plegen? In die gevallen hoeft de wegbeheerder geen verder onderzoek te doen, omdat het niet waarschijnlijk is dat de infrastructuur hier een aandeel in heeft.
- Wat was het zicht voor de betrokkenen? Zijn er elementen die het zicht beperkten en zijn die elementen te beïnvloeden door de wegbeheerder? Dit blijft nu vaak een onbeantwoorde vraag.
- In VIA wordt gebruik gemaakt van leeftijdsgroepen. De wegbeheerder wil liever de leeftijd van de betrokkenen weten, zodat zij zelf een leeftijdsgroep kan bepalen.
- Het exacte tijdstip van het ongeval is niet altijd duidelijk. Dit is wel gewenst, want dat helpt de wegbeheerder in het onderzoek. Denk bijvoorbeeld aan het analyseren van de vri-data of het bepalen van de intensiteit/gereden snelheid rond de locatie van het ongeval. Ook is het tijdstip van belang om te bepalen of er sprake was van daglicht, schemer of duisternis. Deze elementen hebben invloed op het onderzoek. Bij duisternis spelen anderen elementen als bij daglicht (denk aan verlichting, zichtbaarheid, enz)
- Zelden vermelden VIA of BRON of er sprake is van afleiding. Ook de politie doet hier zelden uitspraken over. Maar een wegbeheerder wil graag weten of een betrokkene bijvoorbeeld met de telefoon, navigatie of radio bezig was ten tijde van het ongeval. Als dit namelijk het geval is, hoeft de wegbeheerder minder onderzoek te verrichten. Anderzijds: als dit een grote oorzaak is van ongevallen, dan kan de wegbeheerder investeren in bijpassende educatie.
- Botsposities, exacte locatie van het ongeval, manoeuvres en rijrichting zijn cruciale onderdelen die nu alleen uit de media gehaald kunnen worden. Veel wegbeheerders geven aan behoefte te hebben aan het vanoudse manoeuvredigram. Want zonder deze elementen blijft een ongeval soms hangen in het onbekende: waar is het nu eigenlijk echt gebeurd?



Afbeelding 3.3: manoeuvredigram

Bron: juridischforum.be

- De gereden snelheid van de betrokkenen is een interessant element. Want vond het ongeval plaats door gedrag of waren er andere omgevingselementen die een rol speelden?
- Omgevingselementen en weginrichting wordt vooral door gemeentes gevraagd. Heeft de infrastructuur een rol gespeeld in het ongeval? Wat was de toestand van de weg? Was het glad? Speelden er andere zaken mee, bijvoorbeeld een onhandig geplaatst bord of was de situatie onbegrijpelijk?

- Iedere wegbeheerder die contact zoekt met de politie doet dit om [de toedracht](#) (de manier waarop iets gebeurt) of [de oorzaak](#) (datgene waardoor iets gebeurt) helder te krijgen. Want het antwoord op deze vraag bepaalt het vervolgonderzoek en de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen.
- Is er sprake van een [gedraging](#) door een van de betrokkenen? Was er drugs of alcohol in het spel? Werd er te hard gereden of was er sprake van roodlicht negatie? Werd er geen voorrang verleend? Al deze gedragingen hebben invloed op het onderzoek van de wegbeheerder. Moet hij inzetten de infrastructuur of op educatie?

Onderzoek forensische opsporing verkeer

Veel van de vragen van de wegbeheerder worden onderzocht door de forensische opsporing verkeer. Deze bevindingen worden beschreven in het (deel)proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Als de wegbeheerder inzage zou mogen krijgen in een variant van dit proces-verbaal zouden de meeste vragen van de wegbeheerder worden beantwoord. Mogelijk is het opstellen van een format van een document met de gewenste informatie al voldoende.

Het onderzoek van de forensische opsporing verkeer heeft al een meerwaarde bij de strafvervolgning in de vorm van bewijslast. Daarnaast kan het ook zijn meerwaarde hebben in de verkeersveiligheid, doordat het de kans biedt te leren van verkeersongevallen.

Voor de input van een ongevallendatabase kan het proces-verbaal forensische opsporing verkeer van meerwaarde zijn. VIA heeft geen wettelijke grondslag over deze processen-verbaal te beschikken. Ook Rijkswaterstaat nog niet. Om toch data uit de processen-verbaal te kunnen gebruiken binnen BRON, heeft Rijkswaterstaat het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de opdracht gegeven alle dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen te onderzoeken. SWOV heeft wel een wettelijke grondslag om over de processen-verbaal forensische opsporing verkeer te mogen beschikken. Aan het inhuren van SWOV zitten kosten verbonden. Gemeentes en provincies hebben vaak niet zoveel budget en zijn daarmee afhankelijk van de politie. Daarnaast is het opmerkelijk dat de wegbeheerder een instituut moet inhuren om te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichting.

3.3. Bestaande onderzoeksrapporten

De informatiebehoefte en het leren van verkeersongevallen is vaker onderwerp van onderzoeken geweest. Rijkswaterstaat heeft een onderzoek afgerond in 2018, waarin de ongevallenregistratie ten behoeve van hun database is onderzocht (Rijkswaterstaat, 2018). De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in 2021 een rapport gepubliceerd waarin onder andere is onderzocht hoe betrokken partijen beter kunnen leren van verkeersongevallen (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2021). SWOV doet momenteel onderzoek naar de kwaliteitsverbetering van de processen-verbaal van de forensische opsporing verkeer. Uit deze onderzoeken zijn de relevante onderwerpen gefilterd en in eigen bewoording beschreven in onderstaande paragraaf.



Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat is een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze organisatie werkt dagelijks aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. In 1798 werd Rijkswaterstaat opgericht onder de naam Bureau voor den Waterstaat. In 1848 kreeg het de naam Rijkswaterstaat. In eerste aanleg lag het werk van de organisatie bij de aanleg, beheer en onderhoud van rivieren, kanalen, waterkeringen en polders. Pas in 1839 – met de komst van de Nederlandse spoorlijn – werden de werkzaamheden uitgebreid. Onder het takenpakket vielen nu ook trein en auto, met de daarbij behorende hoofdinfrastructuur. Pas na de Tweede Wereldoorlog groeide het rijkswegennet van 100 naar 600 km. De autowegen werden verbreed en met elkaar verbonden.

Momenteel beheert en ontwikkelt Rijkswaterstaat de rijkswegen, rijksvaarwegen en rijkswateren. Daarbij zet de organisatie in op een duurzame leefomgeving.

Rijkswaterstaat is onderverdeeld in diverse regionale en landelijke organisatieonderdelen. Een van de landelijke organisatieonderdelen is Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL). Dit onderdeel is verantwoordelijk voor het overzicht van de kennisbehoefte bij Rijkswaterstaat. WVL is de afdeling die de beschikbare kennis deelt met de eigen organisatie en met ketenpartners. Dit onderdeel organiseert de inkoop van kennis en is het aanspreekpunt voor alle kennisinstellingen en kennisorganisaties (Rijkswaterstaat, z.d.).

WVL (Rijkswaterstaat) heeft in opdracht van het toenmalige Ministerie Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan naar de verbetering van de registratie van verkeersongevallen. Het doel van het onderzoek is de registratiegraad van de database voor BRON te verhogen, zodat deze data de werkelijkheid beter weergeven. Deze database is zinvol bij het maken van verkeersveiligheidsbeleid.

Het onderzoek staat beschreven in het rapport “Eindrapport kwaliteitsverbetering informatieketen verkeersongevallenregistratie” (Rijkswaterstaat, 2018). Naast het bestuderen van dit rapport, heeft er ook een gesprek met een van de onderzoekers plaatsgevonden.

Het eindrapport is een samenvoeging van diverse onderzoeken. Een van de onderzoeken betreft een onderzoek naar de informatiebehoefte van wegbeheerders. Uit het gesprek met de onderzoeker is naar voren gekomen dat het onderzoek naar informatiebehoefte uit een schriftelijke enquête bestond. Er zijn 100 enquêtes verstuurd naar BRON gebruikers (gemeente, provincie, waterschappen, onderzoeksinstituten (SWOV, universiteiten en NHTV), CBS, EUROSTAT, internationale organisaties (WHO, ETSC, IRTAD, IRF en Europese Commissie)). Van deze 100 enquêtes zijn er 70 à 80 enquêtes ingevuld en geretourneerd. De meeste vragen bestonden uit gesloten vragen, waarbij ja of nee kon worden aangevinkt.

De onderzoeker heeft onderscheid gemaakt in wat hij als noodzakelijk acht aan informatiebehoefte van de wegbeheerder en wat hij niet langer noodzakelijk acht:

- De [locatie en het soort weg](#) worden als noodzakelijk beschreven. Door onderscheid te maken in het soort weg, kan de wegbeheerder zien op welke wegen, bijvoorbeeld 50 km/h wegen, de meeste ongevallen plaatsvinden.

- Een manoeuvrediagram is niet noodzakelijk, want dit is nodig voor AVOC-analyses en deze analyses dragen nauwelijks nog bij aan verkeersveiligheid. Enkel de [botsposities/aard ongeval](#) (frontaal, flank, kop-staart, enz.) is noodzakelijke informatie.
Hierbij wordt voorbij gegaan aan de behoefte naar een exacte locatie op bijvoorbeeld een kruispunt. Een exacte locatie gaat namelijk verder dan alleen de GPS-locatie en de aard van het ongeval. De wegbeheerder wil de plaats op de weg weten, maar ook welke armen van het kruispunt betrokken zijn. Deze informatie is nodig om de goede locatie te schouwen en te begrijpen wat zich heeft afgespeeld.
Tijdens het gesprek met de onderzoeker is naar voren gekomen dat de wens naar het manoeuvrediagram ook bij Rijkswaterstaat aanwezig is. De politie heeft deze functie niet in het politieregistratiesysteem BVH ingevoerd en ziet op dit moment geen noodzaak dit alsnog in te voeren.
- De [ernst van het letsel](#) en de [aantallen letsels](#) worden als noodzakelijk beschreven. Alleen als de gezondheidsgegevens bekend zijn, kan men het aantal ernstige en dodelijke ongevallen tellen. Deze gegevens zijn nodig binnen het verkeersveiligheidsbeleid, dat erop gericht is ernstige ongevallen te voorkomen.
- De toedracht van het ongeval (de manier waarop iets gebeurt) wordt als niet noodzakelijk beschreven, omdat het verward wordt met de oorzaak (datgene waardoor iets gebeurt) bij het invoeren door de politie. Ook kan soms de toedracht niet zonder de oorzaak gezien worden, bijvoorbeeld een voorrangsfout, waarbij een betrokkene te hard reed. Daarbij levert de automatische invoer van data problemen met de open invulvelden uit BVH. De oorzaak is dat zo'n open invulveld niet wordt geëxporteerd naar BRON. De beschreven tekst kan niet vertaald worden naar waarden in de database.
Daarom is ervoor gekozen enkel de aard van het ongeval/ de botsposities als noodzakelijk aan te merken.
Hierbij wordt het ongeval zo uitgekleed, dat het weinig meer over het ongeval zelf zegt, bijvoorbeeld: een flank-ongeval geeft alleen aan hoe men zich ten opzichte van elkaar bevindt (aard ongeval), een voorrangsfout geeft al meer informatie over het ongeval (toedracht) en door snelheid toe te voegen wordt het duidelijker wat zich heeft afgespeeld (oorzaak).
- Van gedrag vindt de onderzoeker alleen [rijden onder invloed en afleiding](#) noodzakelijk, en dan alleen voor wetenschappelijk onderzoek. Voor de wegbeheerder zou deze informatie niet relevant zijn bij het schrijven van beleid. Daarnaast zou de wegbeheerder de verantwoording van het ongeval bij deze betrokkene kunnen leggen, terwijl er mogelijk andere elementen ook invloed hebben gehad op het ongeval.
De wens van de wegbeheerder is wel over deze informatie te beschikken. Deels om het ongeval te kunnen verklaren, maar ook deels om te weten wat zich in het areaal afspeelt. Zijn er namelijk veel drugs-gerelateerde ongevallen, dan kan de wegbeheerder/verkeerskundige investeren in voorlichting of handhaving.
- [Datum en tijd](#) zijn wel relevant, maar hoeven niet nauwkeurig. Het weeknummer en het dagdeel van het ongeval zijn nauwkeurig genoeg.
Door deze anonimisering is het voor de wegbeheerder onmogelijk om zelf nadere informatie te verzamelen over bijvoorbeeld de regeltoestand van de verkeersregelinstantie. De wegbeheerder wordt afhankelijk van de geleverde informatie. Deze grove tijdsweergave wijkt erg af van de behoefte van de wegbeheerder die is ondervraagd voor dit onderzoek.
- [Soort voertuig/vervoerswijze en objecten](#) zijn noodzakelijk om te begrijpen om wat voor ongeval het gaat.

- [Leeftijd van de bestuurder](#) is noodzakelijk, maar kan in grove leeftijdsindeling aangeleverd worden. Dat levert voldoende informatie voor het doelgroepenbeleid. De wegbeheerder heeft behoefte aan exacte leeftijden. Zo kan hij zelf doelgroepen samenstellen en investeren in de doelgroep die hij heeft samengesteld.
- Van ongevalskenmerken zijn alleen de [gereden snelheden, de aard van het ongeval met een kleine aanvulling](#) van belang. Met de kleine aanvulling wordt bijvoorbeeld “auto te water” bedoeld. De rijrichtingen worden door wegbeheerders als cruciale informatie gewaardeerd. Zonder dit ongevalskenmerk, blijft het onduidelijk waar het ongeval exact heeft plaatsgevonden en wat er is gebeurd.
- Omstandigheden worden als gewenste informatie beschreven. Daarbij valt te denken aan de [toestand van het wegdek](#), was er sprake van [duisternis](#), was de [verlichting](#) in werking en waren er [wegwerkzaamheden](#).

In het rapport van Rijkswaterstaat wordt onwelwording/zelfdoding niet genoemd. De wegbeheerder geeft aan daar wel behoefte aan te hebben. De overige onderwerpen komen grofweg overeen in beide onderzoeken. Daarmee lijkt de behoefte van de BRON-gebruiker aan te sluiten op de informatiebehoeftes van de in dit rapport ondervraagde wegbeheerders.

Het verschil tussen het onderzoek van Rijkswaterstaat en dit onderzoek is het doel van het delen van informatie. Rijkswaterstaat heeft de verplichting een database aan te leggen waarin zoveel mogelijk verkeersongevallen worden verwerkt. Deze data moet zo dicht mogelijk bij de waarheid liggen: de registratiegraad mag zoveel mogelijk bij de 100% liggen, elk ongeval wordt maar eenmaal in de database gevoegd en het soort ongeval moet overeen komen met wat op straat daadwerkelijk is gebeurd.

Dit onderzoek is meer gericht op de enkele ongevallen. Het doel is niet een zuivere registratiegraad, maar hoe kan de wegbeheerder bij dat ene ernstige ongeval zo snel mogelijk over de juiste informatie van dat ongeval beschikken. Want aan de hand van deze informatie kan hij een relevante bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.



Daar waar het onderzoek van Rijkswaterstaat gericht was op het verbeteren van de registratie, is het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid gericht op het leren van verkeersongevallen. Het onderzoek staat beschreven in rapport “Spookrijongeval A73; Leren van verkeersongevallen” (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2020).

De Onderzoeksraad is in 1909 opgericht, zij het onder de naam Raad voor Scheepsvaart. In de jaren daarna zijn diverse onderzoeksraden opgericht, allen voor hun eigen sector. In 1999 werd de Raad voor Transportveiligheid opgericht, waarin alle onderzoeken uit de transportsector werden uitgevoerd. Op verzoek van de Tweede kamer is in 2005 de Onderzoeksraad voor Veiligheid opgericht, waarin alle sectoren met betrekking tot de veiligheid zijn opgenomen. Tot 2011 werd de Onderzoeksraad voorgezeten door prof. mr. Pieter van Vollenhoven. Hij werd opgevolgd door mr. Tjibbe Joustra. Vanaf 2019 is de voorzitter ir. Jeroen Dijsselbloem.

De Onderzoeksraad richt zich op het verbeteren van de veiligheid in Nederland. Het doel van de onderzoeken zijn lessen te trekken die bijdragen aan de verbetering van de veiligheid in het land. De Onderzoeksraad stelt zich kritisch op richting alle partijen, is onafhankelijk, transparant en deskundig. De Raad bepaalt zelf welke voorvallen en onderwerpen worden onderzocht. De afweging die daarbij wordt gemaakt: wat is de toegevoegde waarde is voor de Onderzoeksraad.

Als de Onderzoeksraad besluit dat een voorval of onderwerp voldoende relevant is, zal het onderzoek een bijdrage leveren aan een van de speerpunten:

- Het biedt zekerheid over de oorzaak van het voorval;
- Het zet veiligheidsvraagstukken op de agenda die onvoldoende aandacht krijgen;
- Het lerend vermogen wordt versterkt;
- Het doorbreekt een impasse (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2021).

Het onderzoek van het Spookrijongeval A73 gaat voornamelijk over het leren van verkeersongevallen, maar toont ook de oorzaak van het spookrijden en het vraagt de aandacht van de partijen verkeerveiligheid naar een hoger niveau te tillen.

De Onderzoeksraad verstaat in het rapport onder “leren van verkeersongevallen” de mate waarin het onderzoek leidt tot inzichten die nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook valt daaronder het omzetten van de inzichten in het toepassen van maatregelen die toekomstige ongevallen kunnen voorkomen.

Om te kunnen leren van verkeersongevallen is het nodig een ongeval volledig te verklaren waardoor een ongeval heeft plaatsgevonden. Dit kan alleen door de toedracht, oorzaak en gevolgen in kaart te brengen. Dit wordt door de politie onderzocht. Deze informatie kan de wegbeheerder helpen inzicht in het ongeval te krijgen.

Leren van verkeersongevallen vraagt dus om een samenhangende aanpak van alle betrokken partijen. Het onderzoek van de politie vormt een belangrijke bron van informatie bij het onderzoek naar specifieke ongevallen, maar ook bij het monitoren van onveiligheid en het onderzoeken naar effectieve verkeersmaatregelen ter verbetering van de veiligheid. Door samen te werken, hebben alle betrokken partijen beschikking over de relevante informatie. Dit is essentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het onderzoek van de forensische opsporing verkeer is beperkt door wettelijke voorschriften. Alleen als er strafrechtelijke vervolging mogelijk is, mag het opsporingsonderzoek plaatsvinden. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Vanuit maatschappelijk oogpunt bezien, kan de politie een bijdrage leveren door alle ernstige ongevallen te onderzoeken. Zo zou van elk ongeval geleerd kunnen worden en levert de politie een bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De aanbeveling richting de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid is het wettelijke kader voor onderzoek naar verkeersongevallen aan te passen, zodat de politie in staat wordt gesteld alle relevante ongevalsinformatie vast te leggen, ook als er geen strafvervolging plaatsvindt.

De Onderzoeksraad toont de beperkingen van het onderzoek van de forensische opsporing verkeer: niet elk dodelijk of ernstig ongeval wordt uitgebreid onderzocht. Maar diegenen die onderzocht worden, kunnen de bron vormen voor effectieve maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. In het rapport is de wettelijke beperking van het delen van informatie niet onderzocht en beschreven (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2020).



SWOV is een onafhankelijk Nederlands wetenschappelijk onderzoeksinstituut op het gebied van verkeersveiligheid. SWOV werd opgericht in 1962.

Het instituut heeft vier onderzoeksafdelingen, namelijk Infrastructuur & Verkeer, Gedrag in het Verkeer, Interactie met zelfrijdende Voertuigen en Data & Analyse voor Beleid.

De onderzoeken van de afdeling Infrastructuur & Verkeer richten zich op de relatie tussen verkeersveiligheid en opbouw, gebruik en inrichting van het wegennet (SWOV, 2021). Sinds 2010 voert deze afdeling van SWOV - op verzoek van het Ministerie en TNO - diepteonderzoeken uit naar aanleiding van ernstige verkeersongevallen. Dit doet SWOV op basis van thema's. Gedurende circa anderhalf jaar verzamelt SWOV alle relevante ongevallen (uit andere bronnen zoals BRON en de relevante processen-verbaal), bijvoorbeeld bermongevallen. Als er 40 tot 50 ongevallen met een gelijk thema zijn, maakt SWOV een onderzoeksrapport op van dit thema. Het doel van deze onderzoeken is handvatten geven die bijdragen aan het verkeersveiliger maken van de (weg)infrastructuur.

Naast deze thema-onderzoeken doet SWOV ook onderzoek in opdracht van regio's (bijvoorbeeld provincies) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Sinds 2015 voert de afdeling Infrastructuur & Verkeer onderzoeken uit in opdracht van Rijkswaterstaat. De opdracht is alle dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen te analyseren. Daarbij maakt SWOV gebruik van de processen-verbaal forensische opsporing verkeer.

Met de komst van de nationale Politie is de wens uitgesproken richting SWOV een onderzoek te doen naar de kwaliteit van de processen-verbaal forensische opsporing verkeer. Zowel SWOV als de nationale Politie hebben de wederzijdse behoefte aan een uniform proces-verbaal bij de forensische opsporing verkeer. Momenteel verschillen de processen-verbaal erg tussen de eenheden. Sommige eenheden leveren een kort proces-verbaal aan zonder foto's terwijl andere eenheden een uitgebreid proces-verbaal aanleveren.

In het gesprek met de projectmanager diepteonderzoek verkeersongevallen kwam naar voren dat het streven is dit onderzoeksrapport in de zomer van 2021 af te ronden.

Daarmee komt het rapport te laat om meegewogen te worden in dit onderzoek. Wel zijn er enkele onderwerpen besproken die het proces-verbaal kunnen verbeteren of die de bijdrage aan de verkeersveiligheid zullen verhogen:

- Er zou standaard een beschrijving over de weginrichting in horen. Zoals er in elk proces-verbaal uitgebreid aandacht is voor voertuigonderzoek, zo mag de infrastructuur ook meer belicht worden. De zin: "De weginrichting was conform de richtlijnen van het CROW" is onvoldoende. De vraag "Welke rol heeft de weginrichting gespeeld in het verkeersongeval?" zou beantwoord moeten worden in elk proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Niet alleen de plaats ongeval, maar ook de aanrijdroutes horen thuis in deze analyse. Welke omgevingselementen hebben in de loop naar de aanrijding een rol gespeeld? Was de inrichting begrijpelijk? De weginrichting heeft mogelijk een grotere rol dan tot op heden in de meeste processen-verbaal worden benoemd. Het is daarom belangrijk dat de omgeving meer beschreven wordt in plaats van kort aangeduid en afgedaan met "De weginrichting was conform de richtlijnen van het CROW".
- Veel eenheden hebben een eigen werkwijze. Sommige maken standaard een verkort proces-verbaal op, terwijl anderen standaard een uitgebreid proces-verbaal opmaken. Ook verschillen de lay-outs van de processen-verbaal. De ene medewerker gebruikt een andere format dan de

andere. Dit zou uniform moeten. Elke eenheid moet dezelfde standaard gebruiken, zodat landelijk een gelijk product wordt geleverd. Dit draagt bij aan een verhoogde informatiewaarde van alle processen-verbaal forensische opsporing verkeer.

- Als de wegbeheerder toegang kan krijgen tot de informatie uit de processen-verbaal forensische opsporing verkeer zal dit een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren. Zeker als de processen-verbaal een grotere bijdrage leveren aan het omgevingsonderzoek.

3.4. Wetgeving en richtlijnen

Het delen van informatie is het fundament van goede samenwerking. Wetgeving kan daar aan bijdragen, maar kan de samenwerking ook tegenwerken. Met de komst van de privacywetgeving is men erg terughoudend in het delen van informatie, uit angst om geen regels te overtreden.

De Europese richtlijnen, de wet Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de wet Politiegegevens (WPG), de Wet Justitiële en Strafvorderlijke Gegevens (WJSG) en de concept aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 zijn bestudeerd. Vervolgens zijn - met hulp van privacyfunctionarissen van politie Noord-Holland en het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) - de mogelijkheden voor het delen van informatie besproken. De geraadpleegde privacyfunctionarissen geven aan geautoriseerd te zijn om te spreken namens de nationale politie en het gehele Openbaar Ministerie.

Hieruit zijn de (on)mogelijkheden naar voren gekomen, voor het delen van de gevraagde informatie.

Europese richtlijnen



De Europese richtlijnen 2008/96/EG en 2019/1936 schrijven voor dat op tenminste alle autosnelwegen en andere hoofdwegen in Nederland een rapport moet worden opgesteld bij dodelijke verkeersongevallen. In dat rapport moeten de volgende elementen worden opgenomen:

- plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten;
- foto's en/of schema's van de plaats van het ongeval;
- datum en tijdstip van het ongeval;
- informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken,
- markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
- ernst van het ongeval;

- gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting;
- gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving);
- gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder;
- indien mogelijk, gegevens over de tijd die is verstreken tussen het tijdstip van het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten.

Richtlijn 2008/96/EG heeft uitsluitend betrekking op weginfrastructuur. Deze richtlijn laat daarom de wegverkeerswetgeving en de bevoegdheid van de lidstaten om op eigen gezag besluiten te nemen met betrekking tot wegverkeerswetgeving onbelemmerd. Oftewel: de Wegenverkeerswet 1994 blijft van toepassing. De AVG of de WPG worden niet genoemd. Dat zou betekenen dat bovenstaande lijst gedeeld mag worden met de wegbeheerder, want Europese wetgeving gaat boven nationale wetgeving.

Daarnaast geeft de richtlijn aan dat het een gedeelde verantwoordelijkheid op alle niveaus moet zijn ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstige of dodelijk letsel tot gevolg hebben. Vrij vertaald moet samengewerkt worden, allen met verkeersveiligheid als doel voor ogen, waarin iedere betrokkene zijn bijdrage als noodzakelijk ziet.

Als de forensische opsporing verkeer onderzoek doet, heeft een ernstig ongeval plaatsgevonden. De opgedane kennis kunnen zij overdragen aan de wegbeheerder, zodat deze eventueel maatregelen kan treffen om herhaling te voorkomen. Op deze wijze draagt de forensische opsporing verkeer bij aan de verkeersveiligheid.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)



AUTORITEIT
PERSOONSgegevens

De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) vindt zijn basis in de Europese richtlijn 2016/679. De AVG is in 2018 in werking getreden voor de hele Europese Unie. De verordening stelt regels aan de verwerking van persoonsgegevens door bedrijven en organisaties.

Volgens de AVG is een persoonsgegeven alle informatie over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijk persoon. Dit betekent dat de informatie direct over iemand gaat, of naar deze persoon te herleiden is. Gegevens van overleden personen of van organisaties zijn geen persoonsgegevens.

Het doel van de AVG is naast het beschermen van persoonsgegevens binnen de Europese Unie, ook het vrije verkeer van gegevens binnen de Europese markt te waarborgen. De verordening geldt wereldwijd voor alle ondernemingen en organisaties die persoonsgegevens verwerken van natuurlijke personen binnen de Europese Unie. Men mag alleen persoonsgegevens verwerken wanneer dit echt noodzakelijk is om het doel te bereiken en het niet op een andere manier kan. Er moet dus een grondslag zijn.

Er staan 6 grondslagen in de AVG:

1. Men heeft toestemming van de persoon in kwestie.
2. Het is noodzakelijk om gegevens te verwerken om een overeenkomst uit te voeren.
3. Het is noodzakelijk om gegevens te verwerken omdat men dit wettelijk verplicht is.
4. Het is noodzakelijk om gegevens te verwerken om vitale belangen te beschermen.
5. Het is noodzakelijk om gegevens te verwerken om een taak van algemeen belang of openbaar gezag uit te oefenen.
6. Het is noodzakelijk om gegevens te verwerken om zijn/haar gerechtvaardigde belang te behartigen (Autoriteit persoonsgegevens, z.d.).

Alle op een persoon terug te brengen gegevens die worden verwerkt in het kader van een politietaak zijn politiegegevens (en geen persoonsgegevens) en vallen onder de Wet Politiegegevens. Het veroorzaken van een verkeersongeval is een overtreding of een misdrijf en het vastleggen van ongevalsgegevens behoort tot de politietaak. Voor het delen van ongevalsinformatie door de politie is daarom de AVG niet van toepassing.

Wet Politiegegevens (WPG)



Voor het verwerken van gegevens in het kader van het onderzoek, de opsporing en vervolging is er een Europese richtlijn 2016/680, waarop de Wet Politiegegevens (WPG) is gebaseerd.

Het opnemen en vastleggen van een verkeersongeval is een politietaak en bij deze uitvoering worden politiegegevens vastgelegd. Denk daarbij aan namen, adressen, telefoonnummers, Burgerservicenummers, kentekens en framenummers. Allemaal gegevens die op een persoon terug te brengen zijn. In de WPG is vastgelegd dat voor het verstrekken van deze politiegegevens er op voorhand een grondslag aanwezig dient te zijn. Is deze grondslag aanwezig, dan mogen de politiegegevens worden verstrekt. Ontbreekt de grondslag, dan ontbreekt ook de bevoegdheid om politiegegevens te delen. De politie verstrekt processen-verbaal met betrekking tot verkeersongevallen aan Stichting Processen Verbaal op grond van artikel 18 lid 1 WPG en artikel 4:2 lid 1 onder c van het Besluit Politiegegevens. Hierbij is de grondslag structurele verstrekking aan de met name genoemde Stichting processen verbaal.

Ook gaan er rapportages naar Rijkswaterstaat op grond van een artikel 22 WPG en artikel 4:7 Besluit Politiegegevens. Hierbij is de grondslag ten bate van onderzoek en beleid.

Als het gaat om het delen van zaakgegevens – in dit geval ongevalsgegevens - die geen op personen terug te brengen informatie bevatten, dan mogen deze gegevens gedeeld worden. Het is de verwerkingsverantwoordelijkheid van de wegbeheerder hoe hij omgaat met de ontvangen zaakgegevens. Als hij de gegevens koppelt aan andere gegevensbronnen om zo de betrokken personen te achterhalen, veranderen de zaakgegevens in persoonsgegevens en is de AVG van toepassing. De wegbeheerder heeft dan een grondslag nodig om de gegevens te verwerken, als bedoeld in artikel 6 lid 1 van de AVG. Ook veranderen de zaakgegevens over gedrag en afleiding in bijzondere persoonsgegevens en is voor deze verwerking van persoonsgegevens toestemming voor verwerking nodig.

Zaakgegevens, die niet op een persoon terug te brengen zijn, zijn de data waar de wegbeheerder behoefte aan heeft: exacte locatie en tijdstip, rijrichting en manoeuvre, soorten en aantal voertuigen, botsposities, gedrag en afleiding, omgevings- en wegelementen, licht, zicht en weer, toedracht, oorzaak, gereden snelheid en leeftijd.

Of er sprake is van een onwelwording of zelfdoding zijn gegevens waar de politie geen eigenaar van is. Het is de forensische arts die dit onderzoek uitvoert, danwel een medisch specialist uit een ziekenhuis. Deze gegevens behoort de politie niet te verstrekken omdat dat onderzoek niet onder de politietaak valt. Als de wegbeheerder behoefte heeft aan deze informatie, zal hij ze op moeten vragen bij de eigenaar: dat is meestal het Openbaar Ministerie in de rol van opdrachtgever.

Volgens de WPG zijn de bovengenoemde behoeftes van de wegbeheerder geen politiegegevens en mogen deze aan de wegbeheerder verstrekt worden. Deze verstrekking moet wel vermeld worden in de politiesystemen. Bij de vermelding wordt ook het doel van de verstrekking vermeld, namelijk een bijdrage aan de verkeersveiligheid

(Overheid, 2020).

Wet Justitiële en Strafvorderlijke Gegevens (WJSG)



Voor het verwerken van gegevens in het kader van het onderzoek, de opsporing, vervolging en ten uitvoer leggen straffen is er een Europese richtlijn 2016/680, waarop de Wet Justitiële en Strafvorderlijke Gegevens (WJSG) is gebaseerd.

Als het politieonderzoek is afgerond en de processen-verbaal naar het Openbaar Ministerie (OM) worden

gezonden - in de vorm van een strafdossier - worden de politiegegevens strafvorderlijke gegevens. Op dat moment is de WJSG van toepassing. In art. 39f WJSG staan de grondslagen op basis waarvan het OM informatie mag en kan delen met derden voor buiten de strafrechtspleging gelegen doelen. In de Aanwijzing Justitiële en Strafvorderlijke Gegevens is dat verder uitgewerkt. Er zijn bijvoorbeeld mogelijkheden om aan de Dienst voor het Wegverkeer strafvorderlijke gegevens te verstrekken ten behoeve van het voorkomen en opsporen van strafbare feiten. Ook kunnen strafvorderlijke gegevens verstrekt worden aan de Stichting processen-verbaal. De wegbeheerder staat niet als zodanig benoemd.

De wens is om eerder de informatie te delen met de wegbeheerder dan dat het strafdossier door het OM is behandeld. Daarom is er overleg gepleegd met de officier van Justitie van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM). Uit dit overleg blijkt dat het wel mogelijk de wegbeheerder eerder te informeren, zij het met een mits.

Een optie is het verstrekken van de geanonimiseerde versie van het proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Dit proces-verbaal maakt onderdeel uit van het strafdossier. De (zaaks)officier van Justitie bepaalt per zaak of, op welk moment en in welke vorm informatie uit dat dossier wordt verstrekt aan de wegbeheerder. Daarbij staat het belang van strafvordering steeds voorop. Hier wordt ook het belang van slachtoffer of nabestaanden onder begrepen.

Een andere optie is de informatie uit het proces-verbaal forensische opsporing verkeer op een andere wijze te delen. De politie zou vanuit de adviserende rol bevindingen kunnen beschrijven in een apart op te maken bestuurlijke rapportage. Hoewel dit strikt genomen een politietaak en verantwoordelijkheid is, is ook daarover inhoudelijke afstemming met de (zaaks)officier van Justitie nodig. Het moet namelijk voorkomen worden dat bepaalde - uit het strafrechtelijk onderzoek naar voren gekomen - informatie via de route van de bestuurlijke rapportage bij de verdachte bekend wordt voordat hij of zij is gehoord. Ook moet voorkomen worden dat die informatie bekend wordt bij het slachtoffer of de nabestaanden voordat een slachtoffergesprek is gevoerd.

Het delen van informatie is dus mogelijk, maar niet zonder eerst te overleggen met de officier van Justitie die de zaak in behandeling heeft of gaat nemen. Er kan geen algemene beleidslijn worden gegeven voor de verstrekking. Het is maatwerk.

Concept aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW94)

Het komt regelmatig voor dat een verkeersslachtoffer voorkomt in verschillende gegevenssets die voor de verkeersongevallenregistratie worden ontvangen. Voor een zo volledig mogelijke en betrouwbare registratie is het noodzakelijk dat dergelijke dubbelingen in de aangeleverde gegevens zo veel mogelijk worden voorkomen. Rijkswaterstaat wil hiervoor gebruik maken van het Burgerservicenummer (BSN). Dit maakt het namelijk mogelijk data te koppelen en deze daarna te verrijken of te ontdebelen. Als gebruik gemaakt wordt van een BSN worden gegevens persoonsgegevens of zelfs bijzondere persoonsgegevens. Hiervoor is nog geen wettelijke grondslag. Er ligt momenteel een concept Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voor deze wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie.

De concept wettekst is als bijlage 4 gevoegd. Het streven is deze eind 2021 in te voeren.

3.5. Samenvoeging informatie

De Europese richtlijn geeft onderwerpen aan die terug moeten komen in het onderzoek naar dodelijke verkeersongevallen. In het onderzoeksrapport van Rijkswaterstaat staan diverse onderwerpen die de onderzoeker als essentiële informatie van verkeersongevallen bestempelt. Ook de wegbeheerders die ondervraagd zijn in dit onderzoek geven onderwerpen aan die zij nodig hebben voor de analyse van ernstige verkeersongevallen.

Door al deze bronnen naast elkaar te leggen en te vergelijken met de informatie die de forensische opsporing verkeer verzamelt, geeft dit een overzichtelijk beeld van de informatiebehoefte en de verzamelde informatie door de forensische opsporing verkeer. Het overzicht is verwerkt in tabel 3.1. Per onderwerp is aangevinkt of de wens kenbaar is gemaakt danwel of het onderzocht wordt.

Informatiebehoefte	Europese richtlijn	Rijkswaterstaat	Wegbeheerder	Forensische Opsporing
Datum en tijdstip	✓	✓	✓	✓
Exacte locatie	✓	✓	✓	✓
Aantal voertuigen	✓		✓	✓
Soort voertuig	✓	✓	✓	✓
Bouwjaar voertuig	✓			✓
APK vervaldatum	✓			✓
Veiligheidsvoorzieningen	✓			Indien relevant
Rijrichting	✓		✓	✓
Manoeuvre(diagram)	✓		✓	✓
Botsposities	✓	✓	✓	✓
Toedracht/oorzaak			✓	✓
Weginrichting/toestand wegdek	✓	✓	✓	✓
Omgevingselementen	✓		✓	In ontwikkeling
Wegwerkzaamheden		✓		✓
Zicht	✓		✓	✓
Weersomstandigheden	✓		✓	✓
Lichtomstandigheden	✓	✓	✓	✓
Leeftijd	✓	✓	✓	Voor OTV
Geslacht	✓			Voor OTV
Nationaliteit	✓			Voor OTV
Gedrag	✓	✓	✓	✓
Gereden snelheid		✓	✓	Indien mogelijk
Afleiding		✓	✓	Indien mogelijk
Onwel/zelfdoding			✓	Voor OM
Tijdsverschil ongeval en aankomst hulpdiensten	✓			Indien relevant
Foto's en schema's	✓			✓
Ernst van het ongeval	✓	✓		Voor OM

Tabel 3.1: Overzicht van de wensen van de wegbeheerder en de informatie van forensische opsporing verkeer.

Wat opvalt, zijn de grote overeenkomsten tussen de onderwerpen die de Europese richtlijn aangeeft als verplichte onderwerpen en de informatiebehoefte van de ondervraagde wegbeheerders. De Europese richtlijn wil informatie over het bouwjaar van de betrokken voertuigen, de APK vervaldatum en de aanwezige veiligheidsvoorzieningen in de voertuigen. Door een enkele wegbeheerder was deze behoefte wel kenbaar gemaakt, maar niet door het merendeel van de geïnterviewden. Ditzelfde geldt voor de nationaliteit en het geslacht van de betrokkenen.

In de richtlijn wordt gevraagd om het tijdsverschil tussen het ongeval en de aankomst van de hulpdiensten. Dit onderwerp is niet door Rijkswaterstaat of de wegbeheerders opgenoemd als informatiebehoefte.

Het is onduidelijk wat de richtlijn bedoelt met foto's. Zijn dit foto's van het verkeersongeval of foto's van de locatie. In het geval van foto's van de locatie is het begrijpelijk dat de wegbeheerder hier niet om vraagt, omdat zij daar zelf over kunnen beschikken. Hetzij door zelf op locatie te fotograferen, hetzij met behulp van een screendump van een 360° digitaal beeldmateriaal. Schade aan het wegmeubilair kan de wegbeheerder ook nog zelf fotografisch vastleggen, maar voor vastlegging van voertuigschade en botsposities is de wegbeheerder afhankelijk van de media of de politie.

De richtlijn van 2008 wil informatie over de ernst van het ongeval, het aantal dodelijke slachtoffers, het aantal gewonden en de ernst van het letsel. Met de richtlijn van 2019 is dit teruggebracht tot de ernst van het ongeval. De ernst van het ongeval blijkt een brede interpretatie te zijn en gaat over: de afloop, de aard van het ongeval, het aantal betrokkenen, het aantal slachtoffers en de letselernst.

Deze wens naar de ernst van het ongeval is ook kenbaar gemaakt in het rapport van Rijkswaterstaat. Tijdens de interviews kwam deze wens een enkele keer naar voren. Wel is het onderwerp besproken. Veel wegbeheerders geven aan dat de media veelal duidelijkheid verschaft over de ernst van het ongeval (lees letselernst). Door daarna het ongeval in VIA te raadplegen of door het soort meldingen dat bij de gemeente of provincie zelf binnenkomt, is het meestal wel duidelijk of het om een dodelijk of verkeersongeval met ernstig letsel gaat. Daarom wordt deze informatie niet als een behoefte gezien.

De toedracht en/of oorzaak van het verkeersongeval wordt door de wegbeheerder als een cruciale informatiebehoefte gezien. Want waar en waardoor is het misgegaan zijn vragen die voor een groot deel beantwoord kunnen worden door de toedracht en oorzaak van het ongeval. In het rapport van Rijkswaterstaat komt naar voren dat de behoefte aan een duidelijkere toedachtsomschrijving groot is, maar doordat deze in veel gevallen zeer beperkt wordt gegeven is de huidige bruikbaarheid ervan minder. Als de politie de toedachtsomschrijving verbetert wordt de bruikbaarheid ervan vele malen groter en zal de wens als noodzakelijk worden bestempeld. De Europese richtlijn geeft dit onderwerp niet aan als verplicht element.

De gereden snelheid door betrokkenen en de mogelijkheid of zij afgeleid waren is gewenste informatie voor zowel Rijkswaterstaat als de ondervraagde wegbeheerders. Het geeft namelijk informatie over de manier waarop men het ongeval nadert. In de richtlijn staan deze onderwerpen niet genoemd als verplicht element in het verslag.

Alleen de wegbeheerder geeft aan dat hij er behoefte aan heeft om te weten dat er sprake is van een onwelwording of zelfdoding. De reden is tweeledig. Soms hoort de wegbeheerder dat er een dodelijk verkeersongeval heeft plaatsgevonden. Vervolgens kan hij in VIA niets over het incident terugvinden. Daarmee is het vermoeden gewekt dat het om een onwelwording of zelfdoding gaat, maar hij kan het niet vaststellen. Ook gebeurt het wel dat een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden op een opmerkelijke locatie. Ook dan leeft de gedachte dat het mogelijk een onwelwording is. Hij krijgt het echter niet bevestigd.

Rijkswaterstaat en de richtlijn benoemen dit onderwerp niet. De richtlijn gaat over verkeersongevallen met dodelijke afloop. Suïcides of onwelwordingen - waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn - zijn geen verkeersongeval en dus worden die niet beoordeeld.

De beschikbare informatie bij forensische opsporing verkeer

Als een verkeersongeval aan de inzetcriteria van forensische opsporing voldoet wordt een plaats ongeval door de forensische opsporing verkeer vastgelegd. Dit is het eerstelijns onderzoek. Vervolgens worden de betrokkenen door een medewerker van het opsporingsteam verkeer (OTV) gehoord. De afgelegde verklaringen worden vergeleken met de aangetroffen ongevalssporen. Daarna vindt overleg plaats, waarbij een medewerker van de forensische opsporing verkeer, een medewerker van OTV en de Officier van Justitie aanwezig zijn. De Officier van Justitie bepaalt of hij overgaat tot strafvervolging. Als dat het geval is, mag de forensische opsporing overgaan tot de tweedelijns onderzoeken – de diepteonderzoeken - die relevant zijn voor de waarheidsvinding. Dit zijn bijvoorbeeld de uitgebreide voertuigonderzoeken, de analyse van de verkeersregelininstallatie of de analyse van data uit wegkantsystemen en camerabeelden. Wat momenteel in ontwikkeling is, is de analyse van de omgeving van de plaats ongeval op verkeerskundig niveau.

Tijdens deze tweedelijns onderzoeken houden de medewerkers van forensisch onderzoek en OTV contact. De vastgelegde ongevalssporen dienen als bewijsmateriaal tijdens de verhoren. Elke betrokken medewerker maakt van zijn bevindingen een (deel)proces-verbaal. Deze worden tot een dossier gevormd en naar het OM verzonden.

Voor OTV (Opsporingsteam verkeer)

Sommige van de informatiebehoefte van de wegbeheerder worden door het OTV verzameld. Gegevens over de betrokkenen, zoals leeftijd, geslacht en nationaliteit is informatie dat thuishoort bij de tactische afhandeling van een verkeersongeval. Deze informatie komt wel in het dossier te staan, maar niet in het proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Dit proces-verbaal is namelijk het technische deel van het verkeersongeval.

Indien relevant

In de Europese richtlijn wordt naast de exacte locatie ook om de coördinaten van een Global Navigation Satellite System (GNSS-coördinaten) gevraagd. Deze coördinaten worden door de politie niet altijd vastgelegd. Wel legt de forensische opsporing de plaats ongeval zo nauwkeurig mogelijk vast in de beschrijving, op een topografische kaart en met behulp van foto's.

Bij het tweedelijns voertuigonderzoek worden de veiligheidsvoorzieningen van dat voertuig onderzocht, als dit van toepassing is. Als bijvoorbeeld een voertuig stil staat tijdens het ongeval, is het niet relevant of er ABS, Brake Assist of ESP aanwezig is. Onderzoek naar deze veiligheidsvoorzieningen draagt dan niet bij aan de waarheidsvinding en zal daarom niet onderzocht worden.

De Europese richtlijn vraagt om het tijdsverschil tussen het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten. Dit wordt alleen onderzocht als de informatie bijdraagt aan de waarheidsvinding. Bijvoorbeeld bij het gebruik van een mobiele telefoon door een betrokkene. Om vast te stellen of er sprake was van appen of bellen tijdens het ongeval of kort daarvoor is het van belang om de exacte ongevalstijden te achterhalen. Daarbij wordt de tijd van het melden van het ongeval gebruikt. Nog een voorbeeld waarbij de exacte ongevalstijd er toe doet is het bepalen of er sprake is van roodlicht negatie. Er wordt dan gezocht naar een tijdstip voor de melding.

Heeft het exacte tijdstip van het ongeval geen meerwaarde voor de waarheidsvinding, dan wordt het niet onderzocht.

In ontwikkeling

Omgevingselementen worden nu in het eerstelijns onderzoek meegenomen. Uitgebreide analyse van de omgeving vindt nu nog onvoldoende plaats. In de toekomst zal het omgevingsonderzoek uitvoeriger plaatsvinden en beschreven worden in het (deel)proces-verbaal forensische opsporing verkeer. Met de komst van het tweedelijns omgevingsonderzoek zal het (deel)proces-verbaal meer in deze

informatiebehoefte van de wegbeheerder voorzien. De Europese richtlijn verwacht van de wegbeheerder dat deze elementen worden beschreven.

Indien mogelijk

Als er aanwijzingen zijn dat er sprake kan zijn van overschrijding van de maximum toegestane snelheid, dan wordt onderzoek ingesteld naar de snelheid van de betrokkenen. Dat betekent niet automatisch dat uit het onderzoek een gereden snelheid kan worden vastgesteld. Soms zijn er te weinig sporen of aanknopingspunten om iets zinnigs te kunnen zeggen over de gereden snelheid. Dat betekent dat het proces-verbaal forensische opsporing verkeer niet kan voorzien in de behoefte die Rijkswaterstaat en de ondervraagde wegbeheerders hebben. Enkel in de gevallen dat er een vermoeden bestaat van snelheidsoverschrijding en deze snelheid te achterhalen is. Vanaf 2022 worden alle nieuwe personenauto's uitgerust met een Event Data Recorder. Dit zal een positief effect hebben op het achterhalen van de gereden snelheden.

Ditzelfde geldt voor afleiding. Het is bijna niet mogelijk om afleiding te bewijzen als het gaat om bijvoorbeeld het pakken van een object van de rijdersstoel tijdens het rijden. Het bedienen van de navigatie of het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden is in sommige gevallen te achterhalen. Alle gevallen waarbij er sprake is van afleiding die door de forensische opsporing niet bewezen kunnen worden, zullen in de registratie niet de toedracht/oorzaak afleiding krijgen. Daarmee kan het proces-verbaal forensische opsporing verkeer niet in de behoeften van Rijkswaterstaat en de bevrageerde wegbeheerders voorzien.

Voor OM (Openbaar Ministerie)

Onwelwording, zelfdoding en de ernst van het ongeval (lees letselernst) zijn onderwerpen die het OM verzamelt. Het OM geeft de forensisch arts de opdracht om een lijkschouw uit te voeren ter vaststelling of sprake is van een niet-natuurlijke dood en wat de mogelijke doodsoorzaak is. Bij overlevenden wordt de ernst van het letsel door de behandelend arts in het ziekenhuis vastgelegd. Beiden zijn medische specialisten. Deze medische gegevens hoort de politie daarom niet te delen. De medische specialist of het OM gaat over het delen van deze informatie.

3.6. Wijze van informatie delen

Elke handeling die de politie uitvoert, moet op schrift gesteld worden om de controleerbaarheid en reproduceerbaarheid te garanderen. Hiervoor zijn in het politiesysteem twee verschillende formulieren beschikbaar:

- Het E62 formulier, oftewel een bestuurlijke rapportage;
- Het I90 formulier, oftewel de verantwoording van verstrekking politiegegevens met grondslag.

Omdat in dit geval geen sprake is van het verstrekken van politiegegevens kan worden volstaan met het opmaken van een bestuurlijke rapportage.

Er is momenteel geen format beschikbaar voor het delen van informatie van ernstige ongevallen richting de wegbeheerder. Deze is bij dit onderzoek samengesteld. Het is als bijlage 5 aan het rapport gevoegd.

Om de bestuurlijke rapportage zo volledig mogelijk in te vullen, is het nodig dat de betrokken disciplines structureel overleg voeren. Voor de input van de rapportage is dit een overleg van OTV, forensische opsporing verkeer en de verkeersadviseur. Voor de toestemming, de uiteindelijke inhoud en het moment van delen wordt de rapportage aan de zaakofficier van Justitie voorgelegd. Pas na zijn goedkeuring mag de informatie gedeeld worden.

De geschikte discipline voor het delen van de informatie

Om te bepalen bij wie binnen de politie het delen van de informatie met de wegbeheerder wordt ondergebracht, is een multi-criteria-evaluatie toegepast.

Binnen de politie en justitie zijn er diverse afdelingen betrokken bij verkeer of bij verkeersongevallen. Van deze zijn er 5 disciplines die in aanmerking komen als informant:

- De **parketsecretaris** van de afdeling verkeerszaken bij het OM van het arrondissement waarbinnen het ongeval plaatsvindt. Het OM is de opdrachtgever voor de politie en is op de hoogte van het verkeersongeval. De officier van Justitie bepaalt of er overgegaan wordt tot strafvervolgning en welke onderzoeken uitgevoerd gaan worden. Dit gaat in overleg met een medewerker van het OTV en een medewerker van forensische opsporing verkeer. Als de onderzoeken door de politie zijn uitgevoerd en beschreven in (deel)processen-verbaal, wordt het dossier samengesteld. Dit dossier wordt naar het OM verzonden. Vanaf dat moment beschikt het OM over alle verzamelde informatie.
- De **familie-agent** die bij het ongeval betrokken is. Een familieagent kan in de situaties die daarom vragen fungeren als vast contactpersoon. Hij geeft informatie die alleen de politie kan verstrekken. Hij kent het netwerk, weet door te verwijzen naar (hulp)organisaties en kan zijn kennis en ervaring uitleren aan collega's. De familieagent zorgt voor een (warme) overdracht van slachtoffers en nabestaanden aan het OM en Slachtofferhulp Nederland. Hij vormt de schakel tussen de slachtoffers en/of nabestaanden, het OM, Slachtofferhulp Nederland en de collega's die het onderzoek doen (van Bourgondiën, 2018).
- De **verkeersadviseur** van het werkgebied waar het ongeval plaatsvindt. Volgens het werkingsdocument Operationele Samenwerking heeft de politie een rol bij de totstandkoming van verkeersbesluiten (Artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer (BABW)). De wegbeheerder vraagt op grond van artikel 24 BABW advies aan de politie over te nemen verkeersbesluiten. De verkeersadviseur speelt hierin een inhoudelijk ondersteunende rol. Ook vervult hij een rol als een ongevalsoorzaak (mede) terug te voeren is op een onderwerp aangaande de infrastructuur. In dat geval wordt een advies uitgebracht over de infrastructuur. Hiertoe werkt de verkeersadviseur nauw samen met de tactische en forensische onderzoekers (politie, 2014). Niet iedere politie-eenheid heeft verkeersadviseurs die volledig vrijgemaakt zijn voor hun taak. In sommige eenheden zijn het basispolitied medewerkers, die als nevenfunctie verkeersadvisering hebben.
- De specialist Omgevingsonderzoek bij de **forensische opsporing verkeer**. De kern van zijn taak is het uitvoeren van forensische onderzoek naar de vraag of en hoe de omgeving een rol heeft gespeeld bij de oorzaak, toedracht en gevolgen van een verkeersongeval of een ander misdrijf. Binnen de taak van de specialist valt het netwerken en adviseren van ketenpartners.
- Een vast aanspreekpunt binnen het **OTV**. Volgens het werkingsdocument Operationele Samenwerking heeft het OTV een grote rol binnen ernstige verkeersongevallen. De medewerkers van het OTV gaan (zo goed mogelijk geïnformeerd) naar de plaats van het ongeval. Ter plaatse wordt als eerste zorg gedragen voor veiligheid. Het OTV beheert de plaats ongeval en voert een opsporingsonderzoek uit. Getuige(n), verdachte(n) en slachtoffer(s) worden gehoord en als er aanleiding toe is worden goederen in beslag genomen. Op verzoek van het OTV kan ook de forensische opsporing verkeer worden ingeschakeld ten behoeve van het technische sporenonderzoek. De forensische opsporing verkeer levert haar bevindingen in bij de tactische onderzoekers (OTV) in de vorm van een technisch proces-verbaal van bevindingen. Het OTV verzamelt de (deel)processen-verbaal, rondt het onderzoek af en draagt haar

bevindingen in de vorm van een strafdossier over aan het OM (politie, 2014). Niet iedere eenheid heeft een tactische afdeling binnen verkeer ondergebracht.

Probleemstelling

De probleemstelling die de multi-criteria-evaluatie moet beantwoorden is:

Wat is de beste discipline voor het informeren van de wegbeheerder?



Afbeelding 3.4:

Bron: bdo.nl

Haalbaarheid

Om dit te kunnen beoordelen zijn er diverse criteria waaraan de disciplines worden gewogen. Als haalbaarheids criterium is gesteld dat het verstrekken van de informatie zo spoedig mogelijk kan plaatsvinden. Voor alle disciplines buiten de politie is dit criterium niet haalbaar. Pas als de politie het dossier heeft samengesteld, wordt het naar het OM verzonden. Hier gaat geruime tijd overheen. Daarmee komt de parketsecretaris als aanspreekpunt te vervallen. De disciplines die haalbaar zijn:

- A1 De familie-agent;
- A2 De verkeersadviseur;
- A3 De specialist Omgevingsonderzoek bij forensische opsporing verkeer;
- A4 Een vast aanspreekpunt binnen het OTV.

Geschiktheidscriteria

De overgebleven disciplines moeten voldoen aan de volgende geschiktheidscriteria:

- C1 Sluit het aan op de beschrijving van de functie?
- C2 Heeft deze discipline al contact met de wegbeheerder?
- C3 Heeft de discipline een verkeerskundige opleiding genoten?

In deze multi-criteria-evaluatie wordt geen gebruik gemaakt van cijfers, het is daarmee een kwalitatieve meting. De waarden worden vergeleken met de huidige situatie. Een criterium kan passen of niet, maar kan ook deels van toepassing zijn.

Concordantie-analyse

Er wordt gebruik gemaakt van een concordantie-analyse. Omdat de waarden kwalitatief zijn gemeten is geen standaardisatie nodig. Er worden geen appels met peren vergeleken, maar per criterium worden de disciplines vergeleken. De verschillen zijn niet meetbaar, maar beter, gelijk of minder. Dus de discipline scoort goed of niet goed.

Niet ieder criterium weegt even zwaar. In dit geval zijn er twee belangenpartijen: de politie als zender en de wegbeheerder als ontvanger. Bij het toekennen van gewichten is de Stated Preference toegepast. Door de belangenpartijen is 1 punt onder te verdelen over de lijst van criteria.

Voor de politie (tabel 3.2) moet een taak passen binnen de functieomschrijving. Deze functieomschrijving kadert de werkzaamheden die bij die functie uit het functiehuis horen. Hier wordt veel waarde aan gehecht, omdat hiermee de uniformiteit binnen de politie gehandhaafd blijft. Minder belangrijk is de genoten opleiding. Deze draagt bij aan de professionaliteit van de politie, dus krijgt zeker een waarde mee. Of er al contact is, wordt wel gezien als waardevol, maar weegt het minst zwaar van de drie criteria.

Voor de wegbeheerder (tabel 3.3) is het vooral van belang dat er één aanspreekpunt is binnen verkeerszaken. Daarmee is dit criterium verreweg de belangrijkste. Als de medewerker van politie ook nog verkeerskundig is opgeleid, is dat een pré. Want dan spreken ze dezelfde taal. Of het past binnen de functiebeschrijving is niet relevant.

Bij deze concordantie-analyse wordt iedere belangenpartij afzonderlijk gewogen. Hiermee wordt elke partij gelijkwaardig ingeschaald. Voor zowel de politie als de wegbeheerder is evenveel aandacht. Per criterium worden de disciplines met elkaar vergeleken, waarbij de dominante variant het toegekende gewicht als score meekrijgt. Dit proces wordt herhaald met de effectscores. Deze uitkomst geeft aan welke discipline het meest dominant heeft gescoord (Overkamp, z.d.).

Bij de concordantie-analyse van de politie als belangenpartij komt duidelijk de verkeersadviseur als beste discipline uit de evaluatie. Dit is gevisualiseerd in tabel 3.2.

Politie						
Criteria		Scores per discipline				Gewicht per criterium
Code	Variabele	A1 (fam.agent)	A2 (verk.adv)	A3 (FO)	A4 (OTV)	
C1	Aansluiting functieomschrijving	deels	ja	ja	nee	0,5
C2	Is er al contact	nee	ja	deels	deels	0,2
C3	verkeerskundige opleiding	nee	ja	in ontwikkeling	nee	0,3

Concordantiematrix					
Van	Over				Netto concordantie dominantie index
	A1	A2	A3	A4	
A1	-	0	0	0,5	-1,7 (0,5-2,2)
A2	1 (0,5+0,2+0,3)	-	0,5 (0,3+0,2)	1 (0,5+0,2+0,3)	2,5 (2,5-0)
A3	1 (0,5+0,2+0,3)	0	-	0,8 (0,5+0,3)	1,3 (1,8-0,5)
A4	0,2	0	0	-	-2,1 (0,2-2,3)

Tabel 3.2: Concordantiematrix voor de politie als belangenpartij.

Ook bij de concordantie-analyse van de wegbeheerder als belangenpartij komt duidelijk de verkeersadviseur als beste discipline uit de evaluatie. Dit is zichtbaar in tabel 3.3.

Wegbeheerder						
Criteria		Scores per discipline				Gewicht per criterium
Code	Variabele	A1 (fam.agent)	A2 (verk.adv)	A3 (FO)	A4 (OTV)	
C1	Aansluiting functieomschrijving	-	-	-	-	0
C2	Is er al contact	nee	ja	deels	deels	0,9
C3	verkeerskundige opleiding	nee	ja	in ontwikkeling	nee	0,1

Concordantiematrix					
Van	Over				Netto concordantie dominantie index
	A1	A2	A3	A4	
A1	-	0	0	0	-2,9 (0-2,9)
A2	1 (0,9+0,1)	-	1 (0,9+0,1)	1 (0,9+0,1)	3 (3-0)
A3	1 (0,9+0,1)	0	-	0,1	0,1 (1,1-1)
A4	0,9	0	0	-	-0,2 (0,9-1,1)

Tabel 3.3: Concordantiematrix voor de wegbeheerder als belangenpartij.

Uit deze analyse komt naar voren dat de beste discipline voor het informeren van de wegbeheerder de verkeersadviseur is. Hij heeft al regelmatig contact met de wegbeheerder over verkeerszaken, er is voor hem een opleiding beschikbaar op verkeerskundig gebied en het informeren van de wegbeheerder past binnen zijn functieprofiel.

Als de verkeersadviseur deze taak op zich neemt, zal er structureel overleg met de specialist Omgevingsonderzoek van de forensische opsporing verkeer en de medewerker van OTV moeten plaatsvinden. De specialist forensische opsporing heeft de technische inhoudelijke kennis van het verkeersongeval en de medewerker van OTV heeft de tactische inhoudelijke kennis. Door samen te werken, kunnen de verkeersspecialisten ieder hun input leveren aan het document dat richting de wegbeheerder gaat. Deze werkwijze levert een zo volledig mogelijk document op, waarin iedere discipline zijn relevante informatie aanlevert. Het helpt de verkeersadviseur ook in situaties waarbij hij eerder een positief advies heeft gegeven. Het kan namelijk voorkomen dat de adviseur voor een locatie een positief advies heeft gegeven, waar nu blijkt dat de omgevingselementen een rol hebben gespeeld in een ongeval. Doordat de specialisten gezamenlijk hun input leveren – passend binnen de beschrijving van het werkingsdocument - kan de adviseur het zien als leren van dit ongeval.

Gevoeligheidsanalyse

Voor de gevoeligheidsanalyse is een concordantie-analyse opgemaakt, die geen onderscheid maakt tussen de belangenpartijen. Ook is elk criterium gelijk gewogen. Alle criteria wegen daarmee even zwaar. Dit resulteert in andere uitkomsten, maar de voorkeursdiscipline blijft gelijk, zoals te zien in tabel 3.4. De verkeersadviseur geniet de voorkeur.

Gevoeligheidsanalyse						
Criteria		Scores per discipline				Gewicht per criterium
Code	Variabele	A1 (fam.agent)	A2 (verk.adv)	A3 (FO)	A4 (OTV)	
C1	Aansluiting functieomschrijving	deels	ja	ja	nee	0,33
C2	Is er al contact	nee	ja	deels	deels	0,33
C3	verkeerskundige opleiding	nee	ja	in ontwikkeling	nee	0,33

Concordantiematrix					
Van	Over				Netto concordantie dominantie index
	A1	A2	A3	A4	
A1	-	0	0	0,33	-2 (0,33-2,33)
A2	1 (3x0,33)	-	0,66 (2x0,33)	1 (3x0,33)	2,66 (2,66-0)
A3	1 (3x0,33)	0	-	0	0,33 (1,66-0,66)
A4	0,33	0	0	-	-1 (0,33-2)

Tabel 3.4: Concordantiematrix zonder onderscheid in partijen.

4. Conclusie en aanbevelingen

Om de centrale vraagstelling van het onderzoek te kunnen beantwoorden, zijn er deelvragen geformuleerd. De centrale vraagstelling is: ***Op welke wijze kan het onderzoek van de forensische opsporing verkeer gebruikt worden om te leren van ernstige verkeersongevallen, zodat de wegbeheerder eventuele maatregelen kan treffen?***

De deelvragen zijn onderzocht en de antwoorden staan hier beschreven.

4.1. Conclusie

- Hoe onderzoeken wegbeheerders ernstige verkeersongevallen en welke informatiebronnen gebruiken zij?

Bij ernstige ongevallen doen niet alle wegbeheerders onderzoek, maar de meesten wel. Van de ondervraagde wegbeheerders geeft 80% aan nader onderzoek te doen. Dit kan verschillen van een klein onderzoek naar de toedracht en de mate van invloed van de infrastructuur tot een groot onderzoek volgens een door hen vastgesteld ongevallenprotocol.

Als informatiebron wordt voornamelijk de politie gebruikt. De wegbeheerder zoekt contact en vraagt onder andere naar de toedracht van het ongeval. De overige belangrijke informatiebronnen zijn VIA en foto's uit de media. Met behulp van deze drie bronnen probeert de wegbeheerder zich een beeld te vormen van het ongeval. Als aanvulling schouwt hij de locatie zelf.

- Aan welke informatie heeft de wegbeheerder behoefte als hij ernstige ongevallen onderzoekt?

De informatie waar de wegbeheerder behoefte aan heeft bij ernstige verkeersongevallen komt in grove lijnen overeen met de informatiebehoefte beschreven door Rijkswaterstaat. Ook de elementen die in ieder rapport bij dodelijke verkeersongevallen aanwezig moeten zijn - volgens de Europese richtlijn – komen aardig overeen. Tabel 4.1 geeft het overzicht van deze elementen uit de Europese richtlijn en informatiebehoefte beschreven door Rijkswaterstaat en benoemd door de wegbeheerders in dit onderzoek.

- Wat is de meerwaarde voor wegbeheerders om inzage te krijgen in de onderzoeksverslagen van de forensische opsporing?

Zeer veel van de gevraagde informatie wordt door de forensische opsporing verkeer onderzocht tijdens de analyse van ernstige verkeersongevallen, zoals de laatste kolom in tabel 3.1 uit paragraaf 3.5 laat zien. Het is echter niet zo dat de forensische opsporing alle ernstige verkeersongevallen onderzoekt en rapporteert. Om te beginnen moet een ernstig verkeersongeval voldoen aan de inzetcriteria voor de forensische opsporing. Nog een beperking ligt in de tweedelijns onderzoeken. Alleen als het Openbaar Ministerie grond ziet voor strafvervolging, zal tweedelijns onderzoek worden uitgevoerd, voor de elementen die relevant zijn voor de toedracht en oorzaak van het ongeval. Als aan beide criteria wordt voldaan, maakt de forensische opsporing een uitgebreid (deel)proces-verbaal op, waarin veel van de informatie zit waar de wegbeheerder behoefte aan heeft. Als de wegbeheerder inzage zou krijgen in de processen-verbaal – of een alternatief hierop - beantwoordt dat veel van zijn vragen en heeft hij voldoende informatie om relevante maatregelen te treffen in het kader van verkeersveiligheid.

- Wat is de meerwaarde voor wegbeheerders om inzage te krijgen in de onderzoeksverslagen van de forensische opsporing?

Naar de informatiebehoefte is in het verleden onderzoek door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Het doel van dat onderzoek wijkt wel af van dit onderzoek. Het doel van Rijkswaterstaat is een database van alle

ongevallen aan te leggen die zo volledig en compleet als mogelijk is. Daarbij wordt gebruik gemaakt van persoonsgegevens. In dit onderzoek gaat het om individuele ernstige verkeersongevallen waarbij door samenwerking van de wegbeheerder en de politie er maximaal geleerd kan worden van deze verkeersongevallen. Tabel 3.1 uit paragraaf 3.5 toont de verschillen en overeenkomsten tussen de informatiebehoefes beschreven in het rapport van Rijkswaterstaat en benoemd door de wegbeheerders in dit onderzoek.

De Onderzoeksraad voor veiligheid heeft onderzoek gedaan naar twee dodelijke verkeersongevallen met als doel te leren van verkeersongevallen. De conclusie van het onderzoek is dat er alleen lering getrokken kan worden als de toedracht, oorzaak en gevolg van het onderzoek goed in kaart worden gebracht. Hierbij is het van essentieel belang dat alle betrokken partijen samenwerken en hun beschikbare informatie delen.

SWOV doet onderzoek naar de kwaliteit van de processen-verbaal forensische opsporing verkeer. Dit onderzoek is nog in volle gang. In het rapport wordt waarschijnlijk vermeld dat meer aandacht besteed mag worden aan de omschrijving van de weginrichting. Daarbij mag de rol die de weginrichting heeft gespeeld nadrukkelijker beschreven worden. Ook moet er een landelijk uniform proces-verbaal forensische opsporing verkeer komen, zodat elke eenheid een gelijkwaardig product aflevert. Dit verhoogt de informatiewaarde van de processen-verbaal.

- Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Algemene verordening gegevensbescherming?
- Welke informatie mag gedeeld worden volgens de Wet Politiegegevens?

Niet alle informatie mag zomaar gedeeld worden. Als er sprake is van persoonsgegevens zijn hier op Europees niveau afspraken over gemaakt. Er moet dan een wettelijke grondslag aanwezig zijn de persoonsgegevens te mogen verwerken. Als er geen sprake is van herleidbaarheid op een persoon, dan mag de informatie zonder grondslag gedeeld worden.

Voor de wegbeheerder is de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Als hij de aangeleverde anonieme informatie koppelt aan andere databronnen, waardoor de gegevens herleidbaar naar een persoon worden, heeft hij een wettelijke grondslag nodig om deze persoonsgegevens te mogen verwerken. Heeft hij deze grondslag niet, dan mag hij niet over de persoonsgegevens beschikken.

Voor de politie is Wet Politiegegevens (WPG) van toepassing. Een persoonsgegeven wordt een politiegegeven genoemd. Om politiegegevens te mogen delen is een wettelijke grondslag nodig. Voor het delen van politiegegevens is dit geregeld voor Rijkswaterstaat en Stichting Processen Verbaal, maar niet voor de wegbeheerder. De politie mag wel zaakgegevens – dat zijn geen persoonsgegevens – met de wegbeheerder delen, mits zij dit schriftelijk vermeldt in het politiesysteem. Daarbij wordt het doel van de verstrekking vermeld. In dit geval is dat in het kader van bijdragen aan de verkeersveiligheid.

- Welke informatie mag van het Openbaar Ministerie gedeeld worden met de wegbeheerder? En wanneer?

Het delen van informatie is mogelijk, maar niet zonder eerst te overleggen met de officier van Justitie die de zaak in behandeling heeft of gaat nemen. Er kan geen algemene beleidslijn worden gegeven voor de verstrekking. Het is maatwerk. Het belang van strafvordering staat voorop. Hier wordt ook het belang van slachtoffer of nabestaanden onder begrepen. Het moet namelijk voorkomen worden dat de informatie uit de bestuurlijke rapportage bij de verdachte bekend wordt voordat hij of zij is gehoord. Ook moet voorkomen worden dat de informatie bekend wordt bij het slachtoffer of de nabestaanden voordat een slachtoffergesprek is gevoerd.

- In welke vorm mag de informatie aangeleverd worden?
- Bij wie binnen de politie wordt het delen van de informatie ondergebracht?

Omdat de informatiebehoefte geen tot een natuurlijk persoon herleidbare gegevens bevat, kan de te delen informatie beschreven worden in een bestuurlijke rapportage. Van deze rapportage is een format opgemaakt.

Om deze format zo volledig mogelijk in te kunnen vullen is samenwerking tussen een medewerker van OTV, de specialist Omgevingsonderzoek van forensische opsporing verkeer en de verkeersadviseur nodig. Door structureel overleg kan iedere discipline zijn verantwoordelijkheid in het geheel nemen, ieder levert zijn relevante informatie aan. Vervolgens deelt de verkeersadviseur de informatie met de wegbeheerder. Hij heeft namelijk al regelmatig contact met de wegbeheerder, er is een opleiding op verkeerskundig gebied voor hem beschikbaar en het informeren van de wegbeheerder past binnen zijn functieprofiel.

- ***Op welke wijze kan het onderzoek van de forensische opsporing verkeer gebruikt worden om te leren van ernstige verkeersongevallen, zodat de wegbeheerder eventuele maatregelen kan treffen?***

Nu alle deelvragen beantwoord zijn, kan de centrale vraagstelling beantwoordt worden. Als het proces-verbaal forensische opsporing verkeer als landelijk standaard wordt voorzien van de vraag “Welke rol heeft de weginrichting gespeeld in het verkeersongeval?” kan de informatie uit het proces-verbaal gebruikt worden om een bestuurlijke rapportage - zoals zichtbaar in bijlage 5 - op te maken. Dit doet de forensische opsporing niet alleen, maar in samenwerking met het OTV en de verkeersadviseur. Gezamenlijk maken zij een volledige bestuurlijke rapportage op. Na toestemming van de zaakofficier van Justitie deelt de verkeersadviseur deze rapportage met de wegbeheerder. De wegbeheerder kan met deze relevante informatie de juiste maatregelen treffen.

4.2. Aanbevelingen

1. Samenwerking werkt in twee richtingen

Door een wettelijke grondslag te implementeren die het uitwisselen van ongevalsgegevens tussen wegbeheerders en politie mogelijk maakt, wordt de verkeersveiligheid en de samenwerking bevorderd. De politie heeft van de wegbeheerder informatie nodig over een ongeval in de vorm van tekeningen, logbestanden, camerabeelden, enz. De wegbeheerder wil graag beschikken over de resultaten van het politieonderzoek. Nu staat de privacywetgeving de uitwisseling van deze gegevens in de weg, terwijl de wetgever aangeeft dat er meer samengewerkt moet worden. Deze discrepantie moet verholpen worden om de verkeersveiligheid te vergroten en samenwerking te bevorderen.

2. Voeg een vraag toe aan het standaard proces-verbaal

De forensische opsporing verkeer heeft een standaard proces-verbaal in ontwikkeling. Door de elementen van de Europese richtlijn toe te voegen, samen met een uitgebreidere beschrijving van omgevingsfactoren, krijgt het proces-verbaal een uniforme uitvoering met een hoge informatiewaarde, zowel voor het OM als de wegbeheerder. In het hoofdstuk Omgevingsonderzoek van het standaard proces-verbaal zou de vraag “Welke rol heeft de weginrichting gespeeld in het verkeersongeval?” verwerkt moeten worden.

3. Een nieuwe werkwijze

Het standpunt van het OM in het delen van informatie is: er kan geen algemene beleidslijn worden gegeven voor de verstrekking. Dit is maatwerk. Dat betekent dat in het structurele overleg van OTV, forensische opsporing verkeer en het OM standaard tijd moet worden gereserveerd voor het bespreken van en wanneer de relevante informatie met de wegbeheerder gedeeld kan worden.

Vervolgens moet er een structureel overleg van OTV, forensische opsporing verkeer en de verkeersadviseur(s) ingevoerd worden, waarin alle ongevallen worden behandeld. Door het format van bijlage 5 als standaard hierbij te gebruiken, vindt het delen van informatie uniform plaats. De informatie uit deze bestuurlijke rapportage wordt door de verkeersadviseur met de wegbeheerder gedeeld.

Door binnen de nieuw te ontwikkelen opleiding tweedelijns forensisch Omgevingsonderzoek de nieuwe werkwijze in de lesstof te verwerken en deze toe te voegen aan de bestaande opleiding van de verkeersadviseur, wordt deze manier van werken een landelijk protocol. Dit verhoogt in de meeste gevallen de informatiewaarde richting de wegbeheerder en draagt bij aan een uniforme werkwijze binnen de politie.

4. Pas de wet aan voor onderzoek naar ernstige ongevallen

De Onderzoeksraad toont de wettelijke beperkingen van het onderzoek van de forensische opsporing verkeer: niet elk dodelijk of ernstig verkeersongeval mag uitgebreid onderzocht worden. Maar degenen die onderzocht worden, kunnen de bron vormen voor effectieve maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Door het wettelijke kader voor onderzoek naar ernstige verkeersongevallen aan te passen, kan de politie in staat worden gesteld alle relevante ongevalsinformatie vast te leggen, ook als er geen strafvervolgning plaatsvindt. Dit resulteert in een verrijking van de ongevallenregistratie. De kennis en kunde van de forensische opsporing levert zeer waardevolle informatie over het ongeval op. Als elk ernstig ongeval op dezelfde manier wordt onderzocht, heeft dit een sterke invloed op het kennisniveau ten aanzien van verkeersveiligheid.

5. Geef nieuwe registratiesysteem grafische functie

De politie heeft een nieuw registratiesysteem en een nieuwe telefoonapplicatie in ontwikkeling. Zowel VIA, Rijkswaterstaat als de wegbeheerders hebben behoefte aan een manoeuvredigram. Deze geeft namelijk weer wat de exacte locatie is, wat de rijrichtingen zijn en hoe de voertuigen elkaar hebben geraakt. In de applicatie moet een optie geïmplementeerd worden, waar de politiemedewerker op straat in kan zoomen op de PolitieAtlas en daar diverse simpele handelingen uit kan voeren:

- Een kruisje plaatsen waar de botsplaats is;
- Betrokken modelvoertuigen invoeren en op de botsplaats neerzetten;
- Pijlen tekenen van de gereden richtingen.

Door deze grafische kaart op te slaan in de applicatie, de applicatie te koppelen aan het registratiesysteem en het registratiesysteem te voorzien van grafische mogelijkheden, kan de agent op straat simpel een manoeuvredigram maken dat geüpload wordt naar het registratiesysteem. Als het manoeuvredigram aan de nieuwe versie van de Kenmerkenmelding(PLUS) wordt toegevoegd, kunnen VIA, Stichting Processen verbaal en Rijkswaterstaat hierover beschikken. Als zij het manoeuvredigram invoeren in BRON en VIA, beschikt de wegbeheerder er ook over.

6. Wijzig open invulveld in aanvinklijst

De toedracht en/of oorzaak van het verkeersongeval wordt door de wegbeheerder als cruciale informatiebehoefte gezien. Want waar en waardoor het is misgegaan zijn vragen die voor een groot deel beantwoord kunnen worden door de toedracht en oorzaak van het ongeval. Rijkswaterstaat schrijft in het onderzoeksrapport behoefte te hebben aan deze informatie. Maar door het onvolledig of zelfs onjuist registreren van de politie, is de waarde van de informatie onvoldoende. Open invulvelden worden niet geëxporteerd uit het politie-systeem. Het registratiesysteem moet een verbeteringslag ondergaan. Door de open invulvelden binnen de kenmerkenmelding(PLUS) te vervangen door lijsten waarbij alles wat van toepassing is aangevinkt kan worden, kan Rijkswaterstaat over deze informatie beschikken.

Begripsbepaling

Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994	Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
Artikel 5a Wegenverkeerswet 1994	<ol style="list-style-type: none">1. Het is een ieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is. Als zodanige verkeersgedragingen kunnen de volgende gedragingen worden aangemerkt:<ol style="list-style-type: none">a) onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen;b) gevaarlijk inhalen;c) negeren van een rood kruis;d) over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;e) inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats;f) niet verlenen van voorrang;g) overschrijden van de krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid;h) zeer dicht achter een ander voertuig rijden;i) door rood licht rijden;j) tegen de verkeersrichting inrijden;k) tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden;l) niet opvolgen van verkeersaanwijzingen van daartoe op grond van deze wet bevoegde personen;m) overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd.2. Bij de toepassing van het eerste lid wordt mede in aanmerking genomen de mate waarin de verdachte verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid (rijden onder invloed).
Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994	Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat (Overheid, 2021).
Artikel 7 Wegenverkeerswet 1994	<ol style="list-style-type: none">1. Het is degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt, verboden de plaats van het ongeval te verlaten indien:<ol style="list-style-type: none">a) bij dat ongeval, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, een ander is gedood dan wel letsel aan een ander is toegebracht;b) bij dat ongeval, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, schade aan een ander is toegebracht;c) daardoor, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, een ander aan wie bij dat ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten.2. Het eerste lid, aanhef en onderdelen a en b, is niet van toepassing op degene die op de plaats van het ongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en, voor zover hij een motorrijtuig bestuurde, tevens van de identiteit van dat motorrijtuig.
Artikel 6 lid 1 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming	Rechtmatigheid van de verwerking <ol style="list-style-type: none">1. De verwerking is alleen rechtmatig indien en voor zover aan ten minste een van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- a) de betrokkene heeft toestemming gegeven voor de verwerking van zijn persoonsgegevens voor een of meer specifieke doeleinden;
- b) de verwerking is noodzakelijk voor de uitvoering van een overeenkomst waarbij de betrokkene partij is, of om op verzoek van de betrokkene vóór de sluiting van een overeenkomst maatregelen te nemen;
- c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;
- d) de verwerking is noodzakelijk om de vitale belangen van de betrokkene of van een andere natuurlijke persoon te beschermen;
- e) de verwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen;
- f) de verwerking is noodzakelijk voor de behartiging van de gerechtvaardigde belangen van de verwerkingsverantwoordelijke of van een derde, behalve wanneer de belangen of de grondrechten en de fundamentele vrijheden van de betrokkene die tot bescherming van persoonsgegevens nopen, zwaarder wegen dan die belangen, met name wanneer de betrokkene een kind is.

De eerste alinea, punt f), geldt niet voor de verwerking door overheidsinstanties in het kader van de uitoefening van hun taken.

Artikel 18 lid 1 Wet
Politiegegevens

Verstrekking aan derden structureel

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen personen en instanties worden aangewezen aan wie of waaraan, met het oog op een zwaarwegend algemeen belang, politiegegevens worden of kunnen worden verstrekt ter uitvoering van de bij of krachtens die algemene maatregel van bestuur aan te geven taak.

Artikel 4:2 lid 1 onder c
Besluit
Politiegegevens

Verstrekking politiegegevens

1. Politiegegevens die worden verwerkt overeenkomstig de artikelen 8 en 13, eerste lid, van de wet, kunnen, voor zover zij deze behoeven voor een goede uitvoering van hun taak, worden verstrekt aan:

c) de Stichting Processen Verbaal, voor zover het gegevens betreft inzake aanrijdingen of aanvaringen, ten behoeve van een goede uitvoering van haar taak;

Artikel 22 Wet
Politiegegevens

Verwerking voor wetenschappelijk onderzoek en statistiek

1. Politiegegevens kunnen worden verwerkt ten behoeve van beleidsinformatie, wetenschappelijk onderzoek of statistiek met het oog op de taak, bedoeld in artikel 1, onderdeel a, onder de voorwaarde dat de resultaten daarvan geen persoonsgegevens mogen bevatten.
2. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld over de verstrekking van politiegegevens ten behoeve van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 4:7 Besluit
Politiegegevens

Verstrekking politiegegevens ten behoeve van beleidsinformatie, wetenschappelijk onderzoek en statistiek (artikel 22, tweede lid)

1. Politiegegevens, die worden verwerkt op grond van de artikelen 8 en 13, eerste lid, van de wet, kunnen slechts worden verstrekt ten behoeve van beleidsinformatie en wetenschappelijk

onderzoek en statistiek nadat aan de betrokken onderzoeker daartoe schriftelijk toestemming is verleend door:

- a) Onze Minister van Justitie en Veiligheid, indien het gegevens betreft die worden verwerkt met het oog op de uitvoering van een taak onder het gezag van de officier van justitie, of
 - b) de burgemeester, indien het gegevens betreft die worden verwerkt met het oog op de uitvoering van een taak onder het gezag van de burgemeester.
2. De toestemming, bedoeld in het eerste lid, wordt slechts gegeven indien
 - a) het onderzoek het algemeen belang dient;
 - b) de organisatie van de politie niet onnodig wordt belast;
 - c) het onderzoek zonder de betrokken gegevens niet kan worden uitgevoerd, en
 - d) de persoonlijke levenssfeer van de betreffende personen niet onevenredig wordt geschaad.
 3. Aan de toestemming, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorwaarden worden verbonden.
 4. De toestemming, bedoeld in het eerste lid, wordt ter kennis gebracht van de betreffende verwerkingsverantwoordelijke en geldt als machtiging tot het verstrekken van de omschreven gegevens.
 5. Rechtstreekse benadering van personen, over wie politiegegevens worden verwerkt, door de onderzoeker vindt niet plaats, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan bij de toestemming ingevolge het eerste lid. Deze toestemming kan slechts worden verleend indien rechtstreekse benadering voor het doel van het onderzoek onvermijdelijk is.
 6. Indien politiegegevens, als bedoeld in de artikelen 8, 9, 10 of 13 van de wet, op grond van artikel 18, tweede lid, van de wet worden verstrekt ten behoeve van het in het eerste lid omschreven doel, is het bepaalde in het tweede, derde, vierde en vijfde lid van toepassing.

Ernstig
verkeersongeval

Een verkeersongeval dat voldoet aan de inzetcriteria voor forensische opsporing verkeer.

Forensische
Opsporing Verkeer

De forensische opsporing verkeer is een gespecialiseerd team dat onder de Forensische Opsporing van de politie valt. Het houdt zich primair bezig met het technisch toedrachtsonderzoek bij verkeersongevallen, waarbij sprake is van zwaar lichamelijk letsel en/of dodelijke afloop, de zogenoemde artikel 6 WVV'94 zaken of roekeloosheid, zogenoemde artikel 5a WVV'94 zaken. In het verleden viel dit team onder Handhaving en werd het de verkeersongevallenanalyse (VOA) genoemd. Het onderzoek op de plaats van het ongeval is erop gericht dat van belang zijnde informatie controleerbaar en reproduceerbaar wordt vastgelegd. Dit zijn bijvoorbeeld alle ter plaatse aangetroffen sporen (ook de sporen die niet in de hypothese van de opnemer passen), eindposities van voertuigen enz. Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van hulpmiddelen ten behoeve van fotogrammetrische uitwerking (College van procureurs-generaal, 2015).

Kwaliteitsnetwerk
Forensisch
Omgevingsonderzoek

Een van de kwaliteitsnetwerken binnen de forensisch opsporing dat bestaat uit een breed netwerk op het deskundigheidsgebied Omgevingsonderzoek. Het bestaat uit een harde kern van deskundigen vanuit de forensische opsporing op dit expertisegebied. Het netwerk wordt waar nodig aangevuld met externe deskundigen. Het kwaliteitsnetwerk

heeft een technisch voorzitter, die vanuit de harde kern zowel het kwaliteitsnetwerk ondersteunt als zorg draagt voor de onderlinge verbinding en afstemming met andere kwaliteitsnetwerken. Met het Kwaliteitsnetwerk Forensisch Omgevingsonderzoek wordt er gestreefd naar meer uniformiteit en betere facilitering van de organisatie van dit deskundigheidsgebied. Het primaire doel van het kwaliteitsnetwerk is deskundigheidsontwikkeling, -behoud en –bevordering.

Omgevingsonderzoek eerstelijns	Deelonderzoek dat plaatsvindt op de plaats ongeval tijdens de opname van het incident door de ongevalsanalist. Diverse omgevingselementen worden forensisch vastgelegd, om in een later stadium te worden geanalyseerd tijdens het tweedelijns onderzoek, om te bepalen of de omgevingsfactoren een rol hebben gespeeld in de toedracht van het ongeval.
Omgevingsonderzoek tweedelijns	Diepte-onderzoek van omgevingselementen door een ongevalsspecialist. De specialist analyseert de aangeleverde bewijsmaterialen uit het eerstelijns onderzoek, om de mogelijke rol van de omgeving in de toedracht van het ongeval te bepalen.
Proces-verbaal	Ambtelijk verslag, zoals bedoeld in artikel 152 en 153 Wetboek van Strafvordering opgemaakt ten behoeve van een mogelijke strafrechtelijke vervolging door het OM (College van procureurs-generaal, 2015).
Verkeersadviseur	Gemandateerde binnen de politie, die advies mag uitbrengen over te nemen verkeersbesluiten.
Verkeersdode	Een verkeersdode voor de ongevallenstatistieken is internationaal gedefinieerd als iemand 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 (SWOV, 2020). Juridisch gezien staat er geen termijn voor het moment van overlijden. Enkel het causale verband tussen overlijden en het verkeersongeval moet aantoonbaar zijn.
Verkeersongeval	Een gebeurtenis op een voor het rij- en ander verkeer openstaande weg, die verband houdt met het verkeer ten gevolge waarvan schade is ontstaan en/of ten gevolge waarvan één of meerdere weggebruikers zijn overleden en/of gewond geraakt met uitzondering van een gebeurtenis waarbij uitsluitend voetgangers zijn betrokken. Onder voetgangers worden niet verstaan personen die zich voortbewegen met een hulpmiddel zoals rollerskates en skateboards (College van procureurs-generaal, 2015).
Verkeersprofessional	Mensen die een rol spelen bij het ontwerp, de implementatie, controle, uitvoering en voorwaardenscheppende activiteiten in of aan het verkeerssysteem. Concreet gaat het om ontwerpers, wegbeheerders, voertuigfabrikanten, regelgevers, handhavers, techniekontwikkelaars, communicatiespecialisten, trainers, beleidsmakers, enz. die met hun werkzaamheden een directe bijdrage leveren aan elementen van het wegverkeer (SWOV, 2018).

Literatuurlijst

ANWB, AON, Ben Immers Advies, Bosch, Bouwend Nederland, BOVAG, CROW, Fietsersbond, Gemeente Amsterdam, Gemeente Utrecht, KNV, KNMV, MKB, NXP, Openbaar Ministerie, RAI, Fonds Slachtofferhulp, TeamAlert, STT, SWOV, TU Eindhoven, Universiteit Twente, TJINCO, TNO, TLN, TVM, VVN, Verbond van verzekeraars, VNA, VNG, Vereniging Verkeersslachtoffers en VNONCW (2021).

Verkeersveiligheidsmanifest 2.0. De ambities waarmaken. Geraadpleegd op 22 april 2021 van https://verkeersveiligheidscoalitie.nl/wp-content/uploads/2021/04/20210422_Manifest_Actueel_DEF_PDF_compleet.pdf

Autoriteit persoonsgegevens (z.d.) *Introductie AVG.* Meermaals geraadpleegd van <https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/nl/onderwerpen/algemene-informatie-avg/algemene-informatie-avg>

Baarda, B., Bakker, E., Fischer, T., Julsing, M., Van der Hulst, M. Van Vianen, R. (2017). *Basisboek Methoden en Technieken; Kwantitatief praktijkgericht onderzoek op wetenschappelijke basis* (6de editie). Groningen: Noordhoff.

Bourgondiën, Drs. C.M.J. van (2018). *Richtlijn familieagent.* Geraadpleegd op 14 april 2021 van politie intranet.

College van procureurs-generaal (2015). *Instructie afhandeling verkeersongevallen (2015I003).* Geraadpleegd op 1 september 2020, van <https://www.om.nl/onderwerpen/beleidsregels/aanwijzingen/verkeer---vervoer/instructie-afhandeling-verkeersongevallen-2015i003>

Europees Parlement (2008). *Richtlijn 2008/96/EG van het Europees parlement en de raad van 19 november 2008 betreffende het beheer en van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.* Geraadpleegd op 23 januari 2021 van <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d22cac93-b39b-4182-8ce6-2463bd975628/language-nl>

Europees Parlement, Raad van Europese Unie (2019). *Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96 / EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.* Geraadpleegd 23 januari 2021 van <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/33dc383d-1036-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-nl/format-PDF/source-191486376>

Informatiepunt Leefomgeving (z.d.). *Verkeersveiligheid in de Omgevingswet.* Geraadpleegd op 1 april 2021 van <https://iplo.nl/thema/verkeersveiligheid/>

Kennisnetwerk spv (2021). *Taskforce verkeersveiligheidsdata van start.* Geraadpleegd op 18 mei 2021 van <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Taskforce-verkeersveiligheidsdata-van-start>

Ministerie van IenW, Ministerie van JenV, Interprovinciaal overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018). *Veilig van deur tot deur; Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid.* Geraadpleegd op 16 juli 2020, van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>

Onderzoeksraad voor Veiligheid (2020). *Spookrijongeval A73; Leren van verkeersongevallen.* Geraadpleegd op 30 november 2020 van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/09/30/ovv-rapport-spookrijongeval-a73-leren-van-ongevallen>

Onderzoeksraad voor Veiligheid (2021). *Onderzoeksraad voor Veiligheid*. Geraadpleegd op 25 maart 2021 van <https://www.onderzoeksraad.nl/>

Overheid (2015). *Planwet verkeer en vervoer*. Geraadpleegd op 02 januari 2021 van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/2015-01-01>

Overheid (2020). *Besluit politiegegevens*. Geraadpleegd op 13 oktober 2020 van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0023086/2020-10-01>

Overheid (2020). *Wet Politiegegevens*. Geraadpleegd op 01 september 2020 van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0022463/2020-01-01>

Overheid, Boek 6 (2020). *Burgerlijk Wetboek Boek 6*. Geraadpleegd op 15 april 2021 van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005289/2020-07-01>

Overheid (2021). *Wegenverkeerswet 1994*. Meermaals geraadpleegd van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2021-01-01>

Overkamp, G (z.d.). *De toepassing van Multi-Criteria-Evaluatie in afwegingsprocessen; Lesmateriaal VBL31*. Breda: NOVI verkeersacademie.

Overkamp, G (2010). *Over weten en meten. Onderzoeken in beleid en management*. Dordrecht: tointerface

Parket CVOM (2019). *Addendum Leidraad Verkeershandhaving 2019-2021*. Geraadpleegd op 05 januari 2021 van <https://kennisnetwerkspv.nl/getmedia/20f720ab-2759-4705-abba-f3433eb26885/Addendum-Leidraad-Handhavingplan-Verkeer-CVOM.pdf.aspx>

Politie (2014). *Landelijk werkingsdocument Operationele Samenwerking - Regionaal: DROS - Landelijk: DLOS, DSI, B&B, INFRA*. Geraadpleegd op 14 april 2021 van politie intranet.

Rijkswaterstaat (z.d.). *Rijkswaterstaat; Onze organisatie*. Geraadpleegd op 25 maart 2021 van <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/onze-organisatie>

SWOV (2018). *Duurzaam Veilig Wegverkeer*. Meermaals geraadpleegd van <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>

SWOV (2020). *Verkeersdoden in Nederland; SWOV-Factsheet, april 2020*. Den Haag: SWOV.

SWOV (2021). *Over SWOV*. Geraadpleegd op 27 maart 2021 van <https://www.swov.nl/over-swov/organisatie>

Verhoeven, N. (2018). *Wat is onderzoek? Praktijkboek voor methoden en technieken*. Amsterdam: Boom.

Bijlagen

Aan dit onderzoeksrapport zijn enkele bijlagen gevoegd.
Dit betreffen de volgende stukken:

1. Mediatheekformulier
2. Vragenlijst wegbeheerder
3. Uitwerking interviews
4. Concept wettekst Wegenverkeerswet 1994
5. Format Bestuurlijke rapportage

Bijlage 1 Mediatheekformulier

Algemeen

Auteur

Naam: Zeilmaker, Marieke
Werkgever: Politie|Noord-Holland|DRR|SO|FO|VOA
Opleiding: NOVI Verkeersacademie - Verkeerskunde
Stageplaats: Politieacademie Apeldoorn

Onderzoeksopdracht

Gegevens onderzoeksopdracht

Naam: Politieacademie
Adres: Arnhemseweg 348,
7334 AC Apeldoorn
Interne begeleider: Mw. Ing. M. van de Nadort
Externe begeleider: Dhr. D.M. Jansen MSc

Gegevens onderzoeksrapport

Inleverdatum: 7 juni 2021

Titel:

Samen werken aan veiligheid. Hoe doen we dat?

Ondertitel:

Onderzoek naar de informatiebehoefte van de wegbeheerder bij ernstige verkeersongevallen en de samenwerking met de politie

Samenvatting verslag:

In dit rapport is onderzoek naar de behoefte van wegbeheerders gedaan. Dit is vergeleken met andere onderzoeken. Vervolgens zijn de relevante gegevens naast het proces-verbaal van forensische opsporing verkeer gelegd en is de vraag van wegbeheerders met het aanbod van het proces-verbaal vergeleken. Hieruit blijkt veel relevante informatie in het proces-verbaal te staan.

Omdat de privacywetgeving eisen stelt en het Openbaar Ministerie een onbelemmerde rechtsgang wil, is onderzoek uitgevoerd welke informatie gedeeld mag worden en wanneer.

Vervolgens is er een format opgemaakt en is met behulp van een multi-criteria-evaluatie bepaald wie de juiste discipline is om informatie met wegbeheerders te delen.

Trefwoorden:

1. Ernstige verkeersongevallen
2. Verkeersveiligheid
3. Forensische opsporing verkeer
4. Wegbeheerder
5. Samenwerken

Bijlage 2 Vragenlijst wegbeheerder

Gemeenten die zijn vertegenwoordigd: Beverwijk, Den Helder, SED (Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland), Edam-Volendam, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Dijk en Waard (Heerhugowaard en Langedijk), Hollands Kroon, Hoorn, Koggenland, Medemblik, OVER (Oostzaan en Wormerland), Opmeer, Purmerend en Beemster, Schagen, Texel, Velsen, Waterland, Amstelveen en Aalsmeer, Amsterdam, Den Haag, Delft, Midden-Delfland, Heerlen, Maastricht, Roermond, Amersfoort, Utrecht, Houten, Lelystad, Leeuwarden, Ooststellingwerf, Groningen, Oirschot, Bernheze, 's-Hertogenbosch, Winterswijk, Nijmegen, Hellevoetsluis, IJssel gemeenten, Breda, Goes en Middelburg.

Provincies die zijn vertegenwoordigd: provincie Limburg, provincie Utrecht, provincie Friesland, provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en provincie Zeeland.

Rijk dat is vertegenwoordigd: Rijkswaterstaat regio West-Nederland Noord

Vragenlijst:

1. Voert u onderzoek uit naar aanleiding van een verkeersongeval?
2. Zoja, wanneer? (door naar vraag 4)
3. Zoniet, wat is daarvan de reden? (door naar vraag 6)
4. Wie voert dit onderzoek uit?
5. Hoe voert u een onderzoek naar aanleiding van ongevallen uit?
6. Hoe weet u dat er een ongeval heeft plaatsgevonden binnen uw gebied?
7. Waar haalt u uw ongevalsgegevens/informatiegegevens vandaan?
8. Welke gegevens heeft u beschikbaar als u een onderzoek uitvoert?
9. Welke gegevens mist u voor uw onderzoek?
10. Bent u bekend met het proces-verbaal van verkeersongevallenanalyse?
11. Als u inzage kon krijgen in de onderzoeksrapportage van de forensische opsporing verkeer (proces-verbaal forensische opsporing verkeer), welke informatie gaat u dan lezen?
12. Hebt u al contact met de politie naar aanleiding van verkeersongevallen? Heeft dit geleid tot maatregelen?

Bijlage 3 Uitwerking interviews

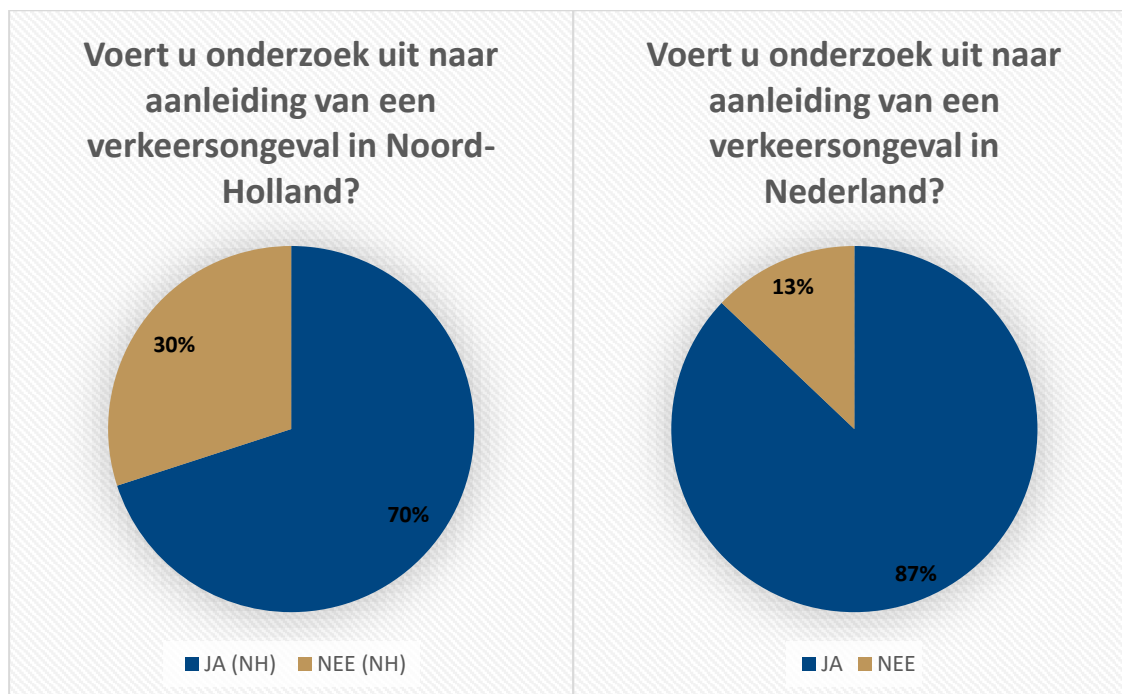
Vraag 1

Van de 51 wegbeheerders voert 80% onderzoek uit. Dit kan zijn een klein onderzoek naar de toedracht en de mate van invloed van de infrastructuur tot een groot onderzoek volgens het ongevallenprotocol. Binnen die 20% die geen onderzoek doen ligt het verschil tussen helemaal geen actie ondernemen tot wel kijken wat de toedracht is.



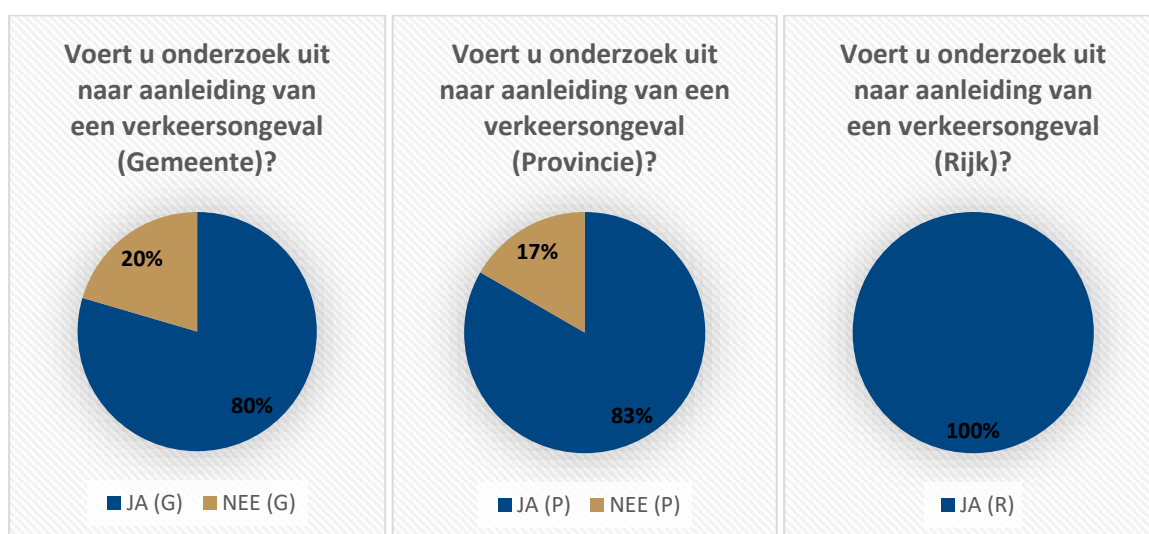
Grafiek 3.1: Het antwoord van alle ondervraagden.

Tussen de eenheid Noord-Holland en de rest van de eenheden is een verschil zichtbaar. Mogelijk wordt dit veroorzaakt doordat er in verhouding meer kleine gemeentes in het onderzoek binnen Noord-Holland liggen dan daarbuiten. Kleine gemeentes hebben vaak minder capaciteit en budget om te investeren in verkeersveiligheid.



Grafiek 3.2: De verhouding van de antwoorden van politie-eenheid Noord-Holland en de overige eenheden.

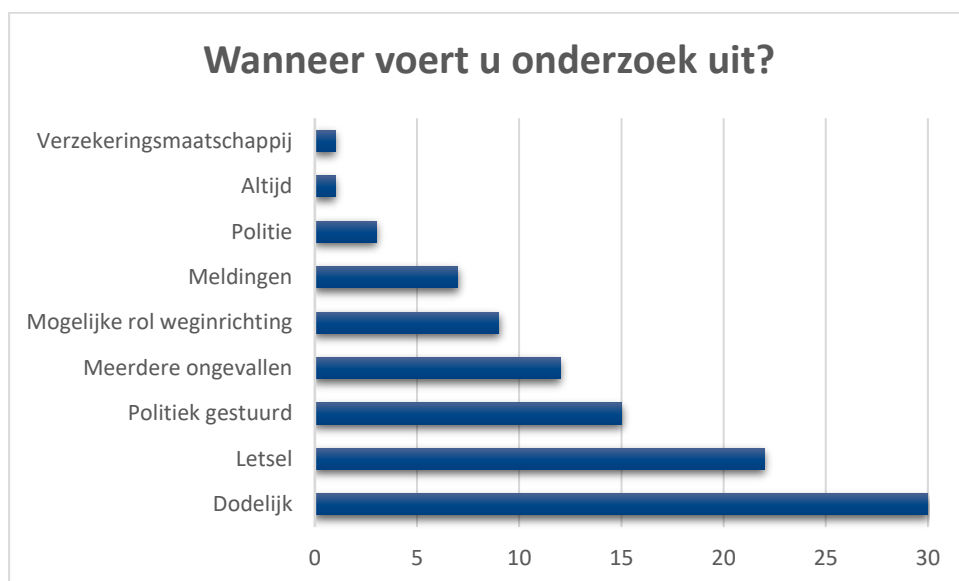
De verhouding tussen gemeente en provincie lijkt binnen de ondervraagden gelijk.



Grafiek 3.3: De antwoorden per overheidslaag.

Vraag 2

Diegene die onderzoek uitvoeren, doen dit voornamelijk bij ernstige en dodelijke ongevallen. Ook bij vragen binnen de politiek wordt vaak geacteerd.



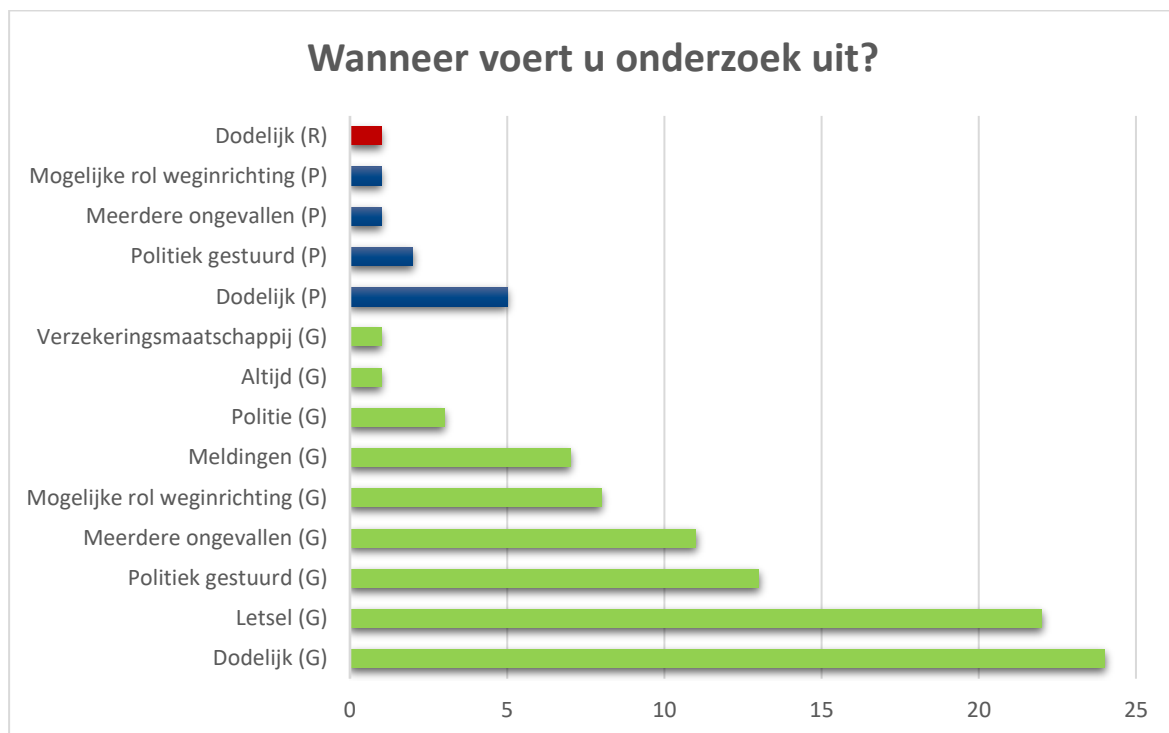
Grafiek 3.4: Het antwoord van alle ondervraagden.

Zowel binnen als buiten de eenheid Noord-Holland wordt het meest geïnvesteerd op ernstige en dodelijke ongevallen qua onderzoek.



Grafiek 3.5: De verhouding van de antwoorden van politie-eenheid Noord-Holland en de overige eenheden.

Uit het overzicht per overheidslaag komt een duidelijk verschil naar voren: gemeentes onderzoeken ernstige verkeersongevallen, provincie en rijk doen dit niet. De overeenkomst is dat alle lagen dodelijke ongevallen onderzoeken.



Grafiek 3.6: De antwoorden per overheidslaag.

Vraag 3

Van de wegbeheerders die geen onderzoek doen, zijn er 4 die aangeven dit op te willen pakken. Door omstandigheden was dit uit het oog verloren. Daarnaast zijn er door bezuinigingen binnen verkeer personeel minder, waardoor het onderzoek niet opgepakt kan worden (4 wegbeheerders) of zelfs uit het takenpakket is verdwenen (2 wegbeheerders). Als laatste zijn er 2 wegbeheerders die aangeven alleen onderzoek te doen naar locaties met veel ongevallen, omdat een enkel ongeval weinig zegt over een locatie en meer als toevalstreffer mag worden gezien.



Grafiek 3.7: Het antwoord van alle ondervraagden die geen onderzoek doen.

Vraag 4

Op de vraag wie het onderzoek doet was het antwoord vrij unaniem, namelijk de verkeerskundige. Sommige verkeerskundigen doen dit in samenwerking met de politie en de wegbeheerder. Bij capaciteitsgebrek of bij complexe ongevallen, danwel voor de onpartijdigheid wordt nog wel eens gebruik gemaakt van een extern bureau.



Grafiek 3.8: Het antwoord van alle ondervraagden die wel onderzoek doen.

Vraag 5

De wijze van onderzoeken verschilt sterk per wegbeheerder. Verreweg de meest gehanteerde werkwijze is de politie benaderen voor nadere informatie en zelf schouwen. Het schouwen is via 360° beeldmateriaal of fysiek op locatie. Daarnaast zijn de foto's uit de media een belangrijke informatiebron, net als VIA Statistiek. Binnen grote steden wordt gebruik gemaakt van het ongevallenprotocol.



Grafiek 3.9: Het antwoord van alle ondervraagden die wel onderzoek doen.

De werkwijze binnen en buiten de eenheid Noord-Holland verschillen niet veel van elkaar. Zelf schouwen en de politie benaderen staan beiden bovenaan.



Grafiek 3.10: De verhouding van de antwoorden van politie-eenheid Noord-Holland en de overige eenheden.

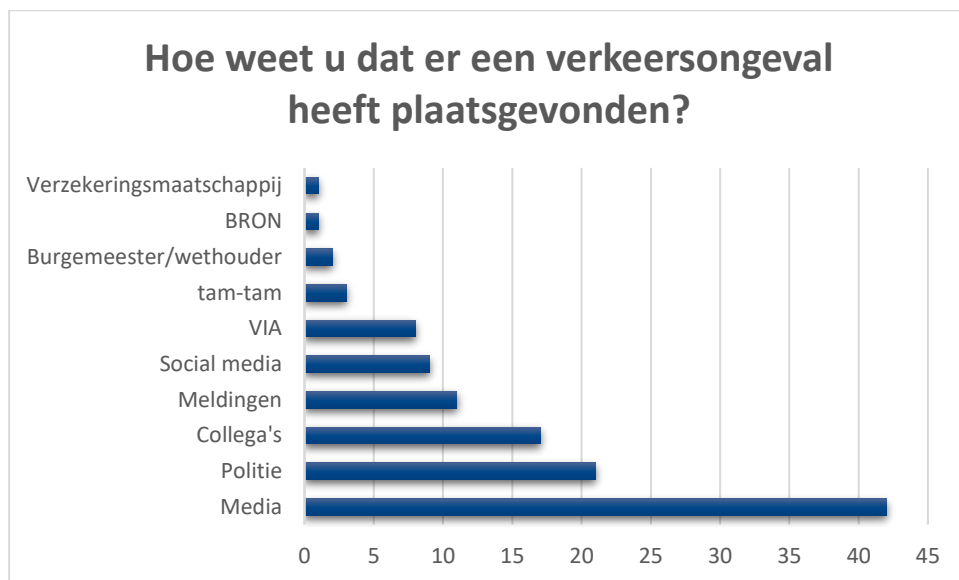
Bij de vergelijking per overheidslaag vallen geen grote uitzonderingen op.



Grafiek 3.11: De antwoorden per overheidslaag.

Vraag 6

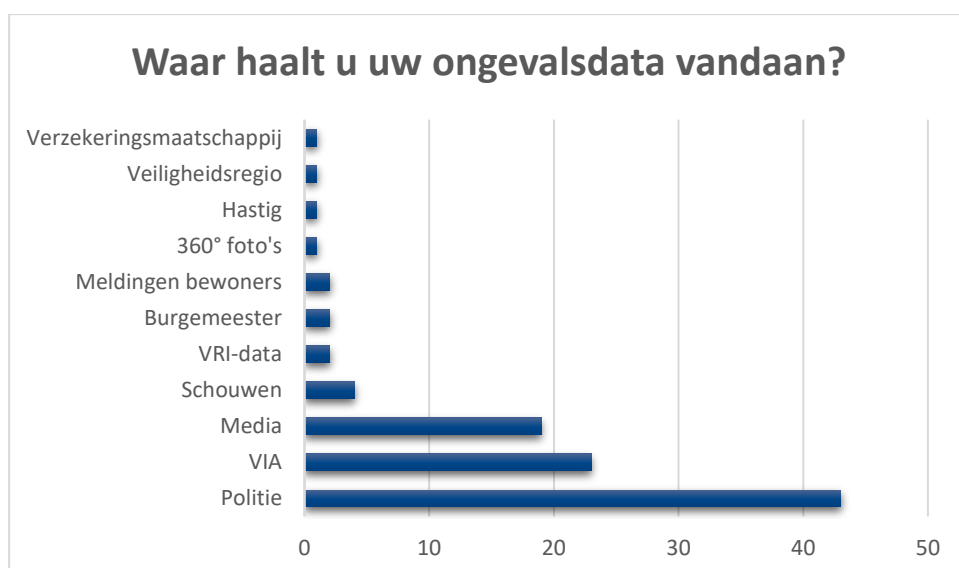
De grote informatiebron voor ernstige of dodelijke ongevallen is de media. Ernstige ongevallen halen meestal wel de krant en doen dit vrij snel na het ongeval. Dit geldt voor zowel de verhouding van de eenheid Noord-Holland en de andere eenheden als bij het onderscheid per overheidslaag.



Grafiek 3.12: Het antwoord van alle ondervraagden.

Vraag 7

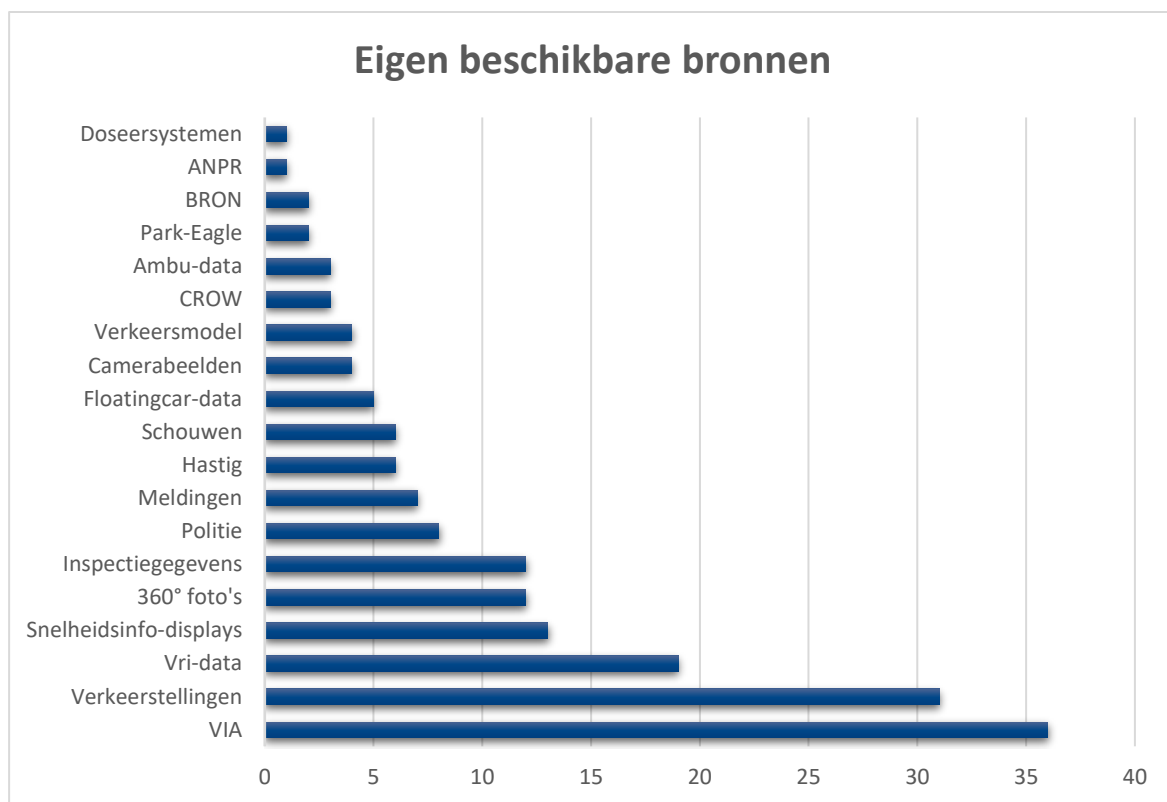
De top 3 van informatie inwinnen over het ongeval is van de foto's uit de media, vanuit VIA Statistiek en door de politie te benaderen. Dit geldt voor zowel de verhouding van de eenheid Noord-Holland en de andere eenheden als bij het onderscheid per overheidslaag.



Grafiek 3.13: Het antwoord van alle ondervraagden.

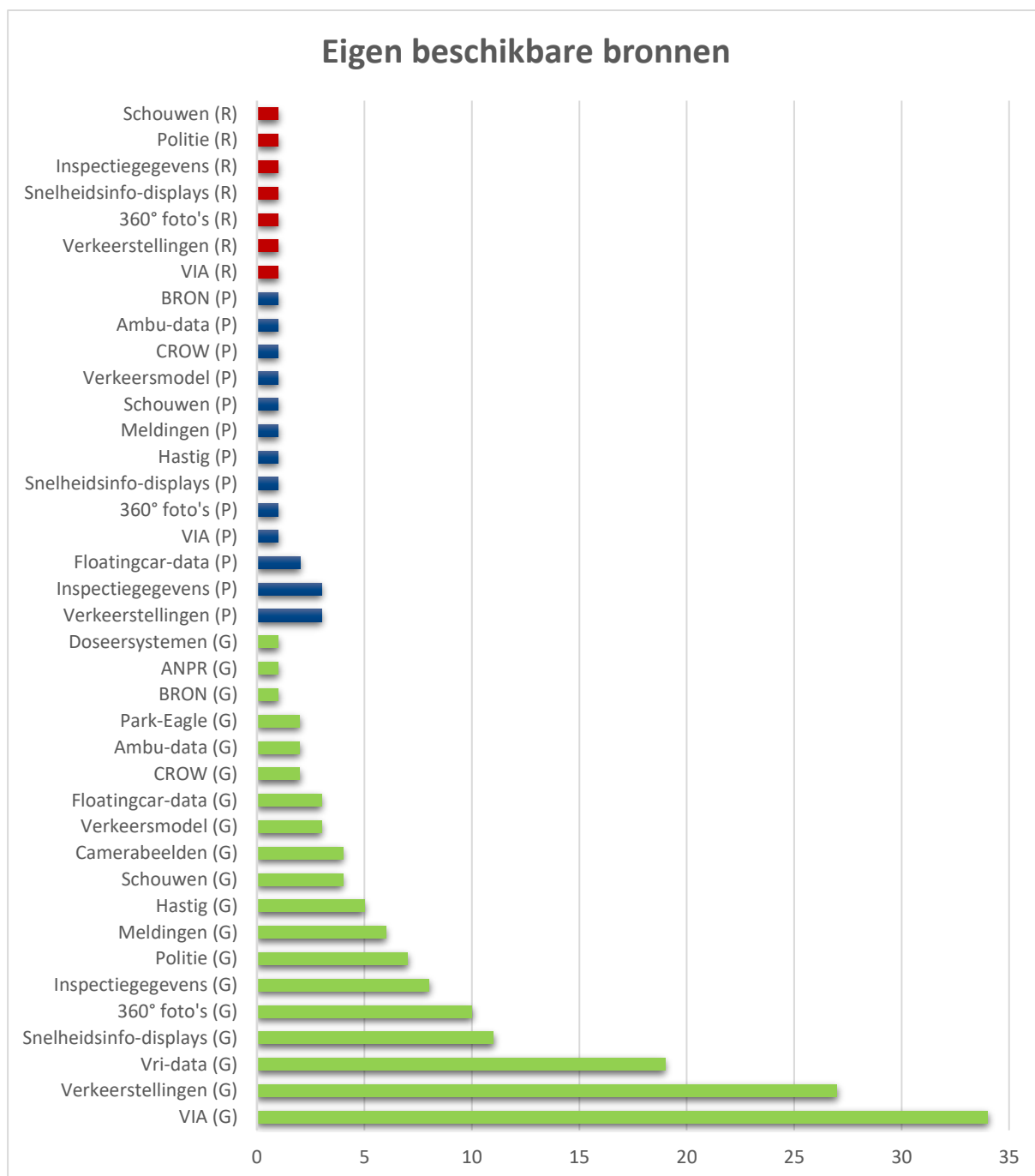
Vraag 8

Wat wegbeheerders zelf ter beschikking hebben, zijn VIA, verkeerstellingen en vri-data. Met verkeerstellingen worden de vaste meetpunten bedoeld, bijvoorbeeld tellussen. De verhouding tussen binnen en buiten de eenheid Noord-Holland zijn redelijk vergelijkbaar.



Grafiek 3.14: Het antwoord van alle ondervraagden.

Een opvallend verschil tussen de overheidslagen is de gebruikmaking van de vri-data. Dit komt eigenlijk alleen naar voren bij de gemeentes, terwijl provincies ook verkeerslichten op hun wegen hebben staan.



Grafiek 3.15: De antwoorden per overheidslaag.

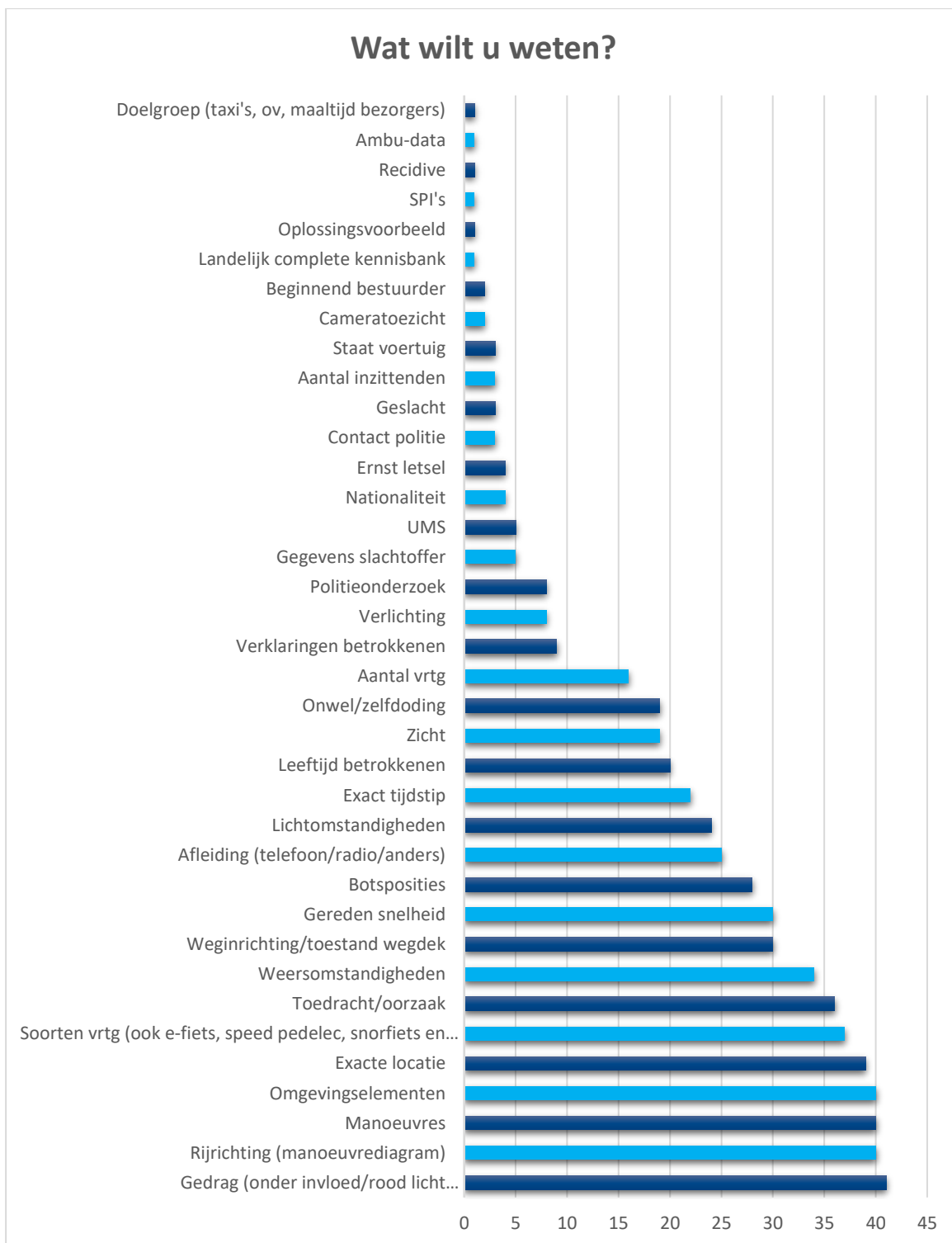
Vraag 9

De onderwerpen die door 15 of meer wegbeheerders zijn genoemd als zaken die gemist worden, danwel belangrijk zijn in het onderzoek zijn de volgende:

- Het [aantal voertuigen](#) dat betrokken is bij het ongeval. VIA en BRON geven daar wel informatie over, maar deze wordt niet altijd goed begrepen. Ook is een betrokkene niet altijd duidelijk gekoppeld aan een voertuig, waardoor het niet altijd duidelijk is wat er precies is gebeurd. Maar nog belangrijker: [het soort voertuig](#). Een speed-pedelec is geen gewone fiets en ook geen gewone fiets met trapondersteuning. Een snorfiets is een ander voertuig dan een bromfiets en ook voetgangers zijn een aparte categorie. In VIA en BRON ontbreken deze categorieën vaak. Deze informatie is wel belangrijk voor de wegbeheerder om duidelijk te hebben welke verkeerssoorten behoefte hebben aan meer verkeersveiligheid. Zowel VIA als BRON krijgen hun informatie uit de kenmerkenmeldingen (PLUS), afkomstig uit de politiesystemen. De politie registreert en meldt dit soms onvolledig bij het leveren van informatie.
- Heeft het ongeval plaatsgevonden omdat iemand [onwel](#) is geworden of heeft iemand bewust een ongeval veroorzaakt om [suicide](#) te plegen? In die gevallen hoeft de wegbeheerder geen verder onderzoek te doen, omdat het niet waarschijnlijk is dat de infrastructuur hier een aandeel in heeft.
- Wat was het [zicht](#) voor de betrokkenen? Zijn er elementen die het zicht beperkten en zijn die elementen te beïnvloeden door de wegbeheerder? Dit blijft nu vaak een onbeantwoorde vraag.
- In VIA wordt gebruik gemaakt van leeftijdsgroepen. De wegbeheerder wil liever [de leeftijd](#) van de betrokkenen weten, zodat zij zelf een leeftijdsgroep kan bepalen.
- Het [exacte tijdstip](#) van het ongeval is niet altijd duidelijk. Dit is wel gewenst, want dat helpt de wegbeheerder in het onderzoek. Denk bijvoorbeeld aan het analyseren van de vri-data of het bepalen van de intensiteit/gereden snelheid rond de locatie van het ongeval. Ook is het tijdstip van belang om te bepalen of er sprake was van [daglicht, schemer of duisternis](#). Deze elementen hebben invloed op het onderzoek. Bij duisternis spelen anderen elementen als bij daglicht (denk aan verlichting, zichtbaarheid, enz)
- Zelden vermelden VIA of BRON of er sprake is van [afleiding](#). Ook de politie doet hier zelden uitspraken over. Maar een wegbeheerder wil graag weten of een betrokkene bijvoorbeeld met de telefoon, navigatie of radio bezig was ten tijde van het ongeval. Als dit namelijk het geval is, hoeft de wegbeheerder minder onderzoek te verrichten. Anderzijds: als dit een grote oorzaak is van ongevallen, dan kan de wegbeheerder investeren in bijpassende educatie.
- [Botsposities, exacte locatie van het ongeval, manoeuvres en rijrichting](#) zijn cruciale onderdelen die nu alleen uit de media gehaald kunnen worden. Veel wegbeheerders geven aan behoefte te hebben aan het vanoudse [manoeuvrediagram](#). Want zonder deze elementen blijft een ongeval soms hangen in het onbekende: waar is het nu eigenlijk echt gebeurd?
- De [gereden snelheid](#) van de betrokkenen is een interessant element. Want vond het ongeval plaats door gedrag of waren er andere omgevingselementen die een rol speelden?
- [Omgevingselementen en weginrichting](#) wordt vooral door gemeentes gevraagd. Heeft de infrastructuur een rol gespeeld in het ongeval? Wat was de toestand van de weg? Was het glad? Speelden er andere zaken mee, bijvoorbeeld een onhandig geplaatst bord of was de situatie onbegrijpelijk?
- Iedere wegbeheerder die contact zoekt met de politie doet dit om [de toedracht](#) (de manier waarop iets gebeurt) of [de oorzaak](#) (datgene waardoor iets gebeurt) helder te krijgen. Want het antwoord

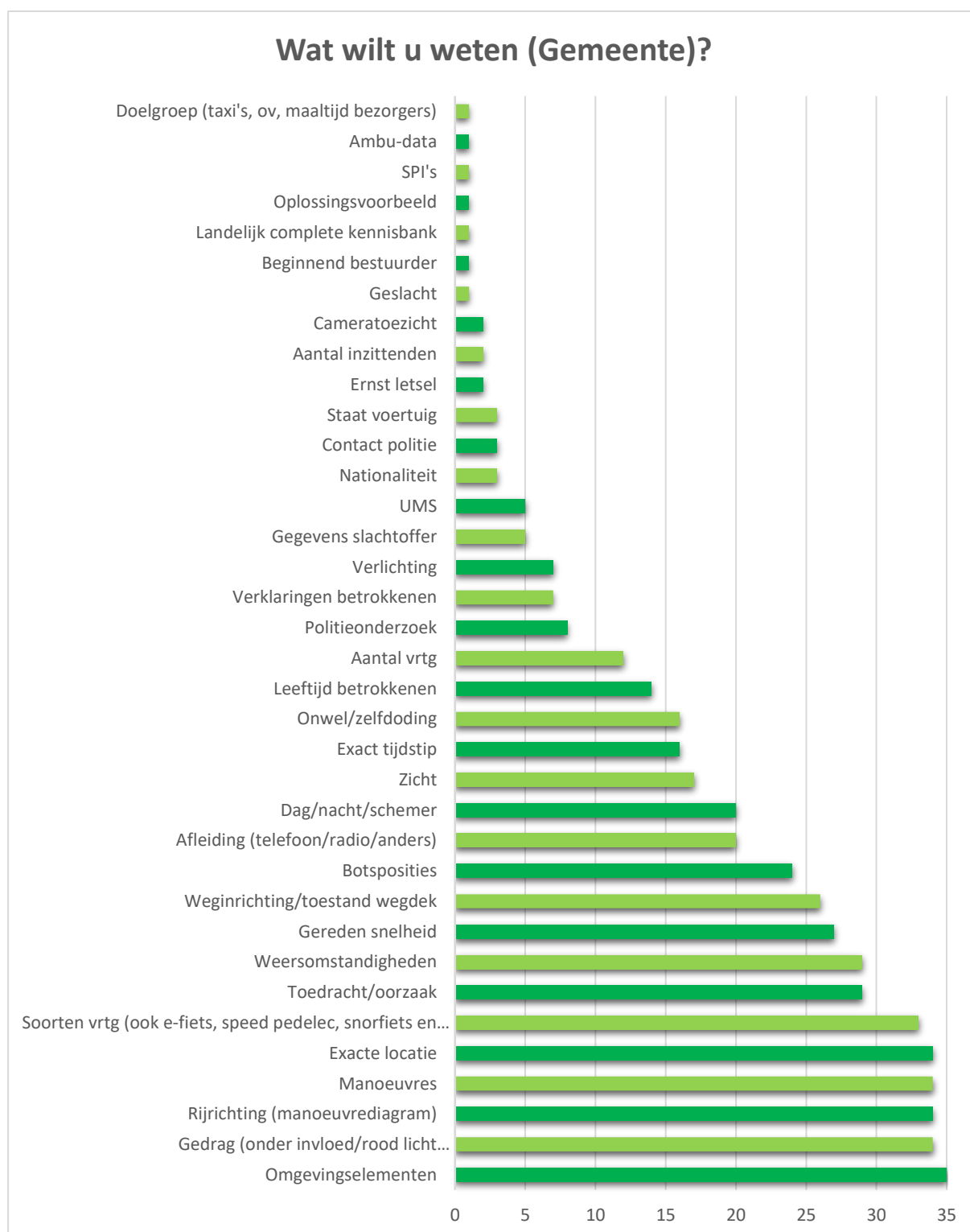
op deze vraag bepaalt het vervolgonderzoek en de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen.

- Is er sprake van een gedraging door een van de betrokkenen? Was er drugs of alcohol in het spel? Werd er te hard gereden of was er sprake van roodlicht negatie? Werd er geen voorrang verleend? Al deze gedragingen hebben invloed op het onderzoek van de wegbeheerder. Moet hij inzetten de infrastructuur of op educatie?

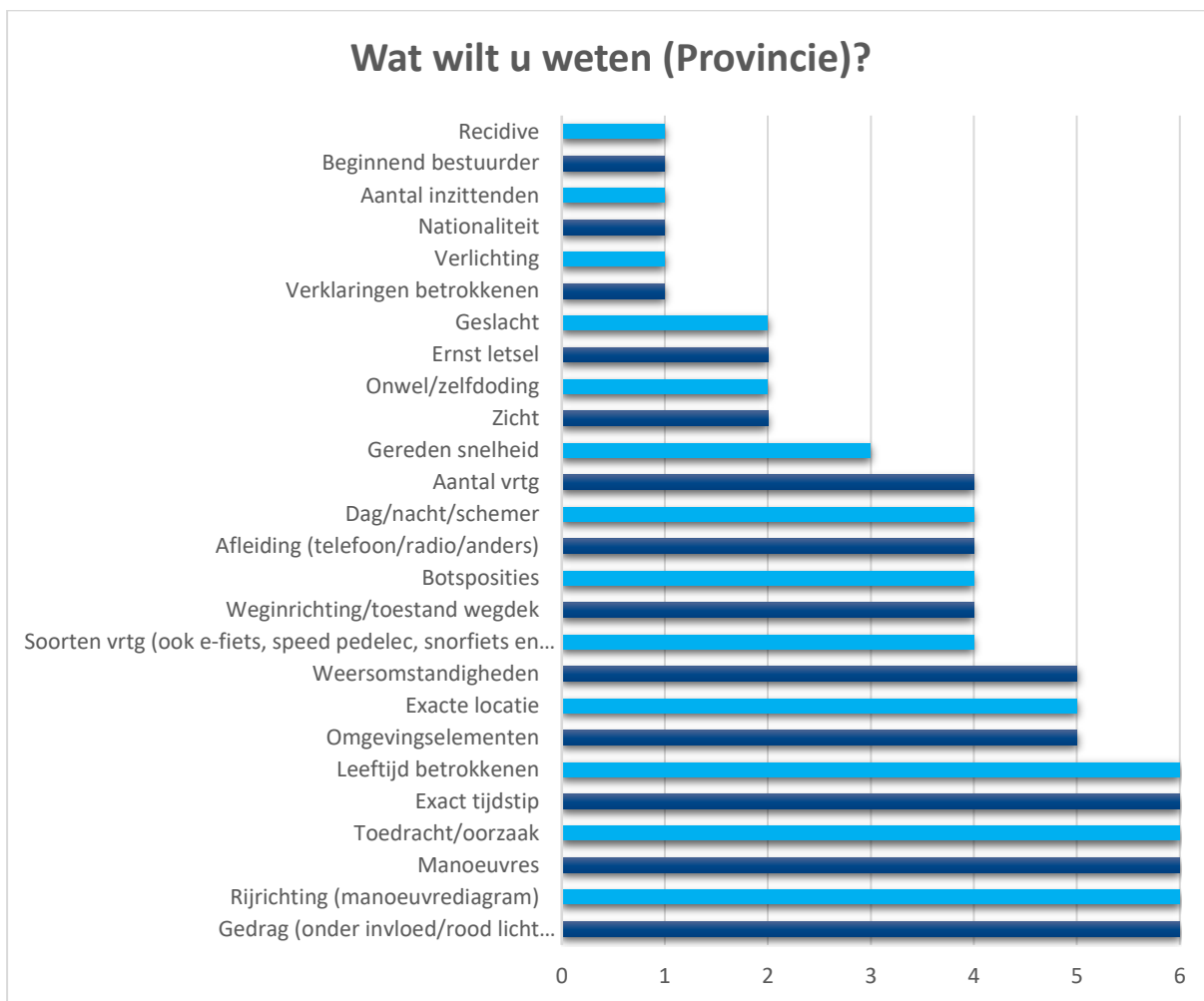


Grafiek 3.16: Het antwoord van alle ondervraagden.

Per overheidslaag zijn verschillen zichtbaar. De gemene deler is de gedraging van de betrokkenen en de toedracht/oorzaak van het ongeval. Bij gemeentes en provincies leeft een sterke behoefte aan informatie over de weginrichting en omgevingselementen en aan het manoeuvre-diagram.



Grafiek 3.17: Het antwoord van de gemeente.



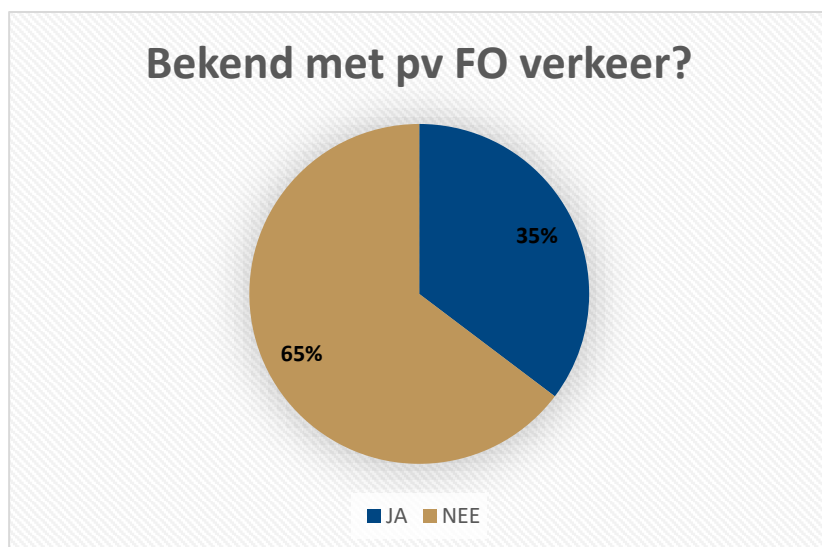
Grafiek 3.18: Het antwoord van de provincie.



Grafiek 3.19: Het antwoord van het Rijk.

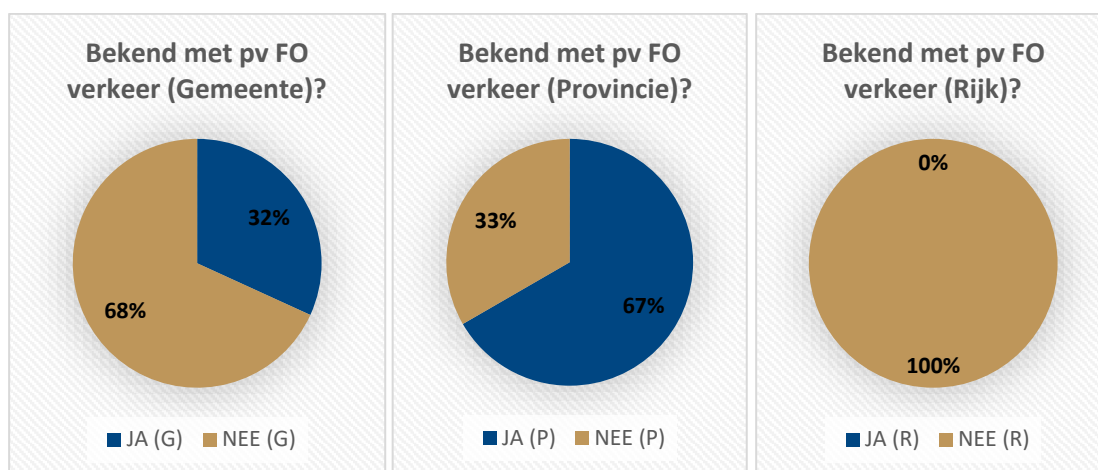
Vraag 10

Het merendeel van de wegbeheerders is niet bekend met het proces-verbaal van forensische opsporing verkeer. Deze verschillen zijn binnen en buiten de eenheid Noord-Holland niet noemenswaardig.



Grafiek 3.20: Het antwoord van alle ondervraagden.

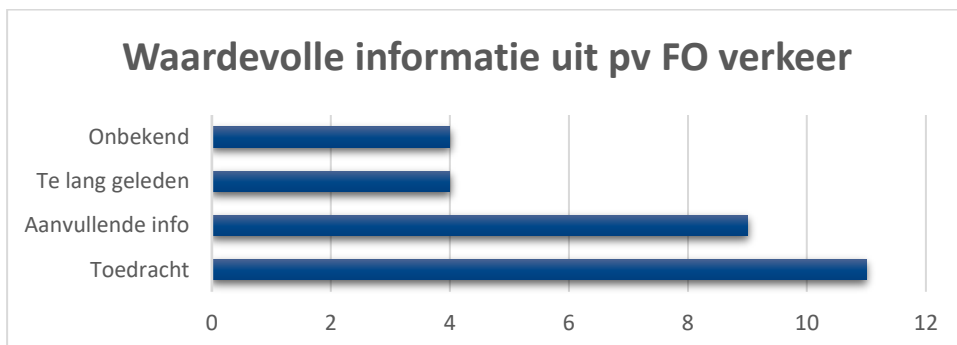
Wat wel opvalt is het verschil tussen de provincies en de andere wegbeheerders. De geïnterviewden waren bekend met het proces-verbaal forensische opsporing verkeer maar niet in relatie tot een voor hen relevant ongeval.



Grafiek 3.21: Het antwoord per overheidslaag.

Vraag 11

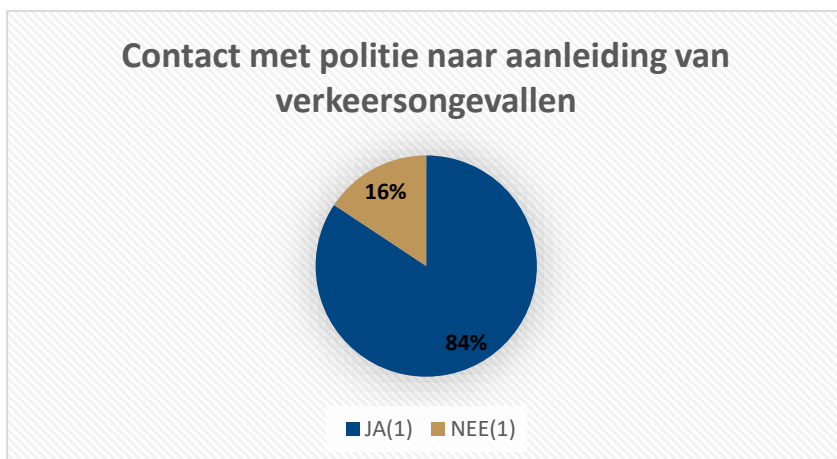
Degene die bekend waren met het proces-verbaal forensische opsporing verkeer gaven aan dat vooral de toedracht duidelijk omschreven en daarom interessant was. Maar ook de overige gegevens waren een nuttige aanvulling op de behoefte aan informatie. Voor allen was het al wel even geleden en zij konden niet meer precies verwoorden was die aanvullende informatie was.



Grafiek 3.22: Het antwoord van degene die aangaven bekend te zijn met het proces-verbaal forensische opsporing verkeer.

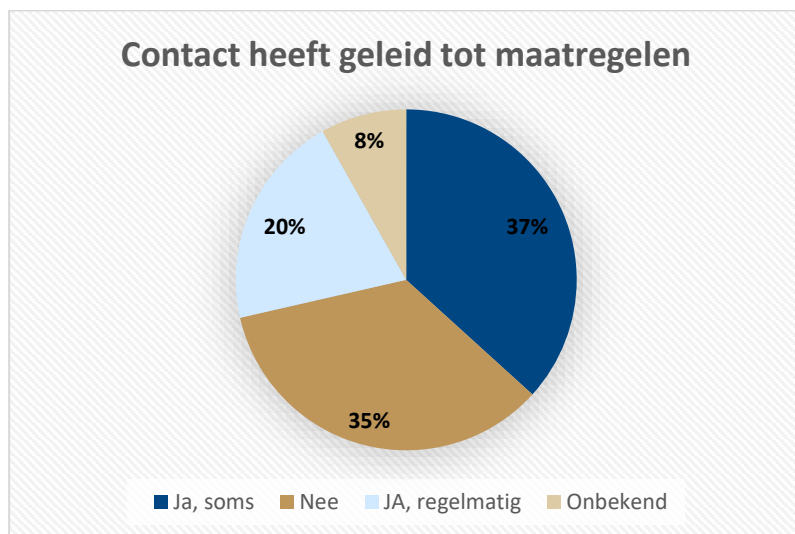
Vraag 12

De meeste wegbeheerders hebben wel contact met de politie naar aanleiding van een ernstig verkeersongeval. Sommige alleen naar aanleiding van een cluster ongevallen.



Grafiek 3.23: Het antwoord van alle ondervraagden.

Slechts bij de helft van de wegbeheerders heeft dit contact wel eens geleid tot de aanpassing van de infrastructuur.



Grafiek 3.24: Het antwoord van alle ondervraagden.

Bijlage 4 Concept wettekst Wegenverkeerswet 1994

Concept wettekst tbv advies- en consultatiefase

d.d. 10 november 2020

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in verband met het vaststellen van een wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie en het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936

Voorstel van wet

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is in verband met een noodzakelijke wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens in verband met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens ten behoeve van een landelijke registratie van verkeersongevallen en -incidenten en ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936, de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in te trekken;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I

De Wegenverkeerswet 1994 wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 4 wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk a1A. Verkeersveiligheidsbeleid

Artikel a4a

1. Er is een verkeersongevallenregistratie. Onze Minister is beheerder en verwerkingsverantwoordelijke voor de verkeersongevallenregistratie.
2. In de verkeersongevallenregistratie worden gegevens, waaronder mede begrepen persoonsgegevens, verwerkt met betrekking tot verkeersongevallen en -incidenten die op wegen plaatsvinden in verband met het op efficiënte wijze toegankelijk maken van deze gegevens.
3. In verband met de totstandkoming van de verkeersongevallenregistratie stellen bestuursorganen en andere partijen op verzoek van Onze Minister gegevens die noodzakelijk zijn ten behoeve van de verwerking als bedoeld in het tweede lid, op een door Onze Minister te bepalen wijze aan hem ter beschikking, voor zover daartegen bij of krachtens verdrag, wettelijke bepaling of om andere zwaarwegende redenen, geen beletselen bestaan. De verstrekking van politiegegevens geschiedt op grond van en met inachtneming van de Wet politiegegevens.
4. Onze Minister kan, voor zover daartegen bij of krachtens verdrag, wettelijke bepaling of om andere zwaarwegende redenen geen beletselen bestaan, gegevens uit de verkeersongevallenregistratie verstrekken aan:
 - a. bestuursorganen die deze gegevens nodig hebben voor een goede uitoefening van hun publieke taak en aan andere partijen die op verzoek van Onze Minister gegevens ter beschikking hebben gesteld ten behoeve van de uitvoering van hun publieke taak;
 - b. organisaties die hiervoor zijn aangewezen op basis van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties of van één of meer instellingen van de Europese Unie al dan niet

gezamenlijk; en

c. onderzoeksinstituten die ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid of de verbetering van de verkeersveiligheid onderzoek doen of in verband daarmee statistieken opstellen.

5. De verwerking van bijzondere categorieën van persoonsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard als bedoeld in paragraaf 3.1 onderscheidenlijk 3.2 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming bij de uitvoering van het tweede tot en met vierde lid vindt plaats ten behoeve van de verstrekking van gegevens als bedoeld in het vierde lid in verband met de in dat lid genoemde taken van de bedoelde bestuursorganen, partijen, organisaties of onderzoeksinstituten.

6. Bij het aanleveren en verwerken van gegevens als bedoeld in dit artikel kan gebruik worden gemaakt van het burgerservicenummer.

Artikel b4a

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden in verband met het door beheerders van een weg te voeren verkeersveiligheidsbeleid nadere regels gesteld.

2. Deze regels hebben in elk geval betrekking op:

a. de wegen waarop het verkeersveiligheidsbeleid betrekking heeft;

b. de door een beheerder van een in onderdeel a bedoelde weg uit te voeren procedures om de verkeersveiligheid te borgen;

c. de kennis en ervaring die wordt verlangd van degenen die betrokken zijn bij onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid voor wegen als bedoeld in onderdeel a; en

d. het door een beheerder van een weg op te stellen verslag na elk dodelijk ongeval op een weg als bedoeld in onderdeel a.

Artikel II

Hoofdstuk 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken wordt ingetrokken.

Artikel III

Art 2.33 van de Invoeringswet Omgevingswet komt te luiden:

Artikel 2.33

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken wordt ingetrokken.

Artikel IV

Indien deze wet in werking treedt nadat artikel 2.33 van de Invoeringswet Omgevingswet in werking is getreden, komt artikel III als volgt te luiden:

Artikel III

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken verval.

Artikel V

Deze wet treedt in werking met ingang van 17 december 2021. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 17 december 2021, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bijlage 5 Format Bestuurlijke rapportage

Organisatieonderdeel eenheid Noord-Holland
District/Dienst
Afdeling

Behandeld door Behandelaar
Functie Functie
Postadres Postbus
Postcode plaats
Bezoekadres Adres
Postcode plaats
Telefoon 0900 8844
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk
Uw kenmerk Uw kenmerk
In afschrift aan In afschrift aan

Datum
Bijlage(n) 0
Pagina 1

Retouradres (zichtbaar in venster van envelop)

VERTROUWELIJK

Gemeente []
T.a.v.: verkeerskundige []
Adres

Bestuurlijke Rapportage Onderwerp

Geachte Aanhef,

Bijgaand bied ik u de rapportage aan met betrekking tot een [ernstig/dodelijk] verkeersongeval aan de weg(en) [] te []. De rapportage beschrijft de onderzoeksbevindingen.

Bij het aanbieden van deze rapportage wil ik u er volledigheidshalve op wijzen, dat de informatie die hiermee verstrekt wordt, valt onder de geheimhoudingsplicht (artikel 7 Wet politiegegevens).

Ik zou het op prijs stellen indien u mij van uw verdere maatregelen in deze op de hoogte houdt.

De verkeersadviseur van het betrokken werkgebied kan door de verkeerskundige of wegbeheerder worden benaderd voor advies en ondersteuning.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[Ondertekenaar]
[Functie]

BESTUURLIJKE RAPPORTAGE

Organisatie(s) / afdeling: (naam)
Auteur(s) : (functie/naam)
Ontvangende partij(en) : (organisatie, afdeling, naam)
Aanbieder : (naam/organisatie)
Status : (.....)
Betreft : (.....)

Naam/Datum

1 . AANLEIDING

Naar aanleiding van een ernstig verkeersongeval op [] te [] is onderzoek ingesteld door de politie om de toedracht en oorzaak van het ongeval inzichtelijk te krijgen.

2. DOEL

Het doel van deze rapportage is de wegbeheerder van de gemeente [] te voorzien van informatie betreffende het verkeersongeval dat plaatsgevonden heeft binnen zijn/haar areaal, met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren.

3. BEVINDINGEN

Door ons zijn de volgende onderwerpen onderzocht:

Welke ongevalsinformatie is onderzocht (alleen invullen wat van toepassing is):

- a. datum en tijdstip,
- b. exacte locatie,
- c. aantal voertuigen,
- d. soorten voertuig,
- e. rijrichting
- f. manoeuvre (manoeuvrediagram)
- g. botsposities
- h. toedracht/oorzaak
- i. weginrichting/toestand wegdek
- j. rol van omgevingselementen/zicht
- k. weersomstandigheden
- l. lichttoestand
- m. leeftijd betrokkenen
- n. gedragingen
- o. gereden snelheid
- p. afleiding

4. AANBEVELINGEN/GEWENSTE MAATREGEL(EN)

Op grond van bovengenoemde informatie geeft de politie Noord-Holland de gemeente [] het advies om [] maatregelen te treffen op de ongevalslocatie.

5. AFSLUITEND

Juridische grond voor verstrekking

Zaakofficier mr. [] heeft toestemming gegeven om bovengenoemde informatie aan de gemeente te verstrekken.

Aldus naar waarheid opgemaakt op basis van ambtsedig opgemaakte processen-verbaal, politiemutaties, gesloten en open bronnen,

Op [datum] te [plaats]

[naam opsteller]
[functie opsteller]

Bijlage foto's, documenten e.d. (geen pv's toevoegen!!)