

Bouwsteen 5: 'Afhandeling' ongeval



Context en status document

De inhoudelijke voorbereiding van het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV) vindt plaats in 5 bouwstenen. Bouwsteen 5 gaat over de 'afhandeling' van ongevallen.

Dit document is opgesteld door RWS op basis van interne kennis en brede input die opgehaald is met een landelijke werksessie in januari 2018.

Datum

24 april 2018

Contact

Pieter van Vliet, pieter.van.vliet@rws.nl

Paul Schepers, paul.schepers@rws.nl

Water, verkeer en Leefomgeving, Rijkswaterstaat

Samenvatting

Ongevallen zorgen voor veel persoonlijk leed en maatschappelijke kosten. Goede ‘afhandeling’ van ongevallen is van groot maatschappelijk belang om snel hulp ter plaatse te krijgen (‘the golden hour’) en om goed te registreren zodat van ongevallen geleerd kan worden en effectieve maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Bouwsteen 5 heeft betrekking op alle aspecten als er eenmaal een ongeval gebeurd is.

Bouwsteen 5 focust op ongevalsregistratie in het kader van het verbetertraject dat Rijkswaterstaat in opdracht van het ministerie van IenW heeft uitgevoerd. Dit document doet ook aanbevelingen voor andere aspecten van de afhandeling van ongevallen.

Inhoud

1 Inleiding	5
2 Ontwikkeling ongevalsregistratie	7
3 Opdracht Rijkswaterstaat	8
4 Verbeteropties	10

1 Inleiding

Jaarlijks raken ruim 22.000 personen ernstig gewond en komen meer dan 600 personen te overlijden in het verkeer. Het totale aantal ongevallen is nog veel groter. Er zijn in 2016 bijvoorbeeld 625.000 schadeclaims ingediend.

Als een ongeval eenmaal plaats gevonden heeft, is het belangrijk om de impact ervan zo klein mogelijk te houden en ervan te leren om ongevallen in de toekomst te kunnen voorkomen. Een goede afhandeling van ongevallen maakt de gevolgen minder ernstig. Bijvoorbeeld doordat hulpdiensten snel ter plaatse zijn en de weg vlot vrijgemaakt wordt, maar ook naderhand door de juiste ongevalsgegevens te registreren en een soepele juridische afhandeling.

Onder afhandeling van ongevallen verstaan we:

- Incidentmanagement
- Aanrijtijden en zorg door ambulancediensten
- Slachtofferhulp en –begeleiding in de periode na het ongeval
- Traumazorg en revalidatie
- Juridische afhandeling
- Ongevalsregistratie

Deze bouwsteen gaat met name over ongevalsregistratie. De Overige aspecten van de afhandeling van ongevallen zijn met name belangrijk om de impact van ongevallen zo klein mogelijk te maken. Het laatste hoofdstuk bevat ideeën om hier een verbeterslag mee te maken.

Goede ongevalsregistratie is van groot maatschappelijk belang

Ongevalsregistratie is belangrijk omdat het:

- Samen met de risicogestuurde aanpak een basis vormt voor beleid
 - Bepalen waar wat voor ongevallen gebeuren en wat speerpunten voor beleid, handhaving en educatie zouden moeten zijn
 - Het treffen van infrastructurele maatregelen
 - Het doen van wetenschappelijk onderzoek
- Het ondersteunt de juridische afhandeling
 - Het bieden van duidelijkheid aan slachtoffer, dader en andere betrokkenen
 - Ondersteunt bij de (financiële) afhandeling van ongevallen
 - Voorkomen dat een slachtoffer nog een keer slachtoffer wordt
- Bij ernstige ongevallen helpt het bij de verwerking voor slachtoffers en nabestaanden om inzicht te hebben in de oorzaken

- Behoeftte gaat verder dan de standaard registratiekenmerken (in deze behoefte wordt bijvoorbeeld voorzien met Processen Verbaal die voor betrokkenen beschikbaar zijn)

Diverse bronnen met ongevalsinformatie

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de informatieketen verkeersongevallen en gebruikt daarbij Rijkswaterstaat als uitvoeringsorgaan. Informatie over verkeersongevallen wordt in verschillende bronnen opgeslagen. Verkeersongevallen met ernstige afloop (slachtoffers komen te overlijden of moeten naar het ziekenhuis vanwege hun verwondingen) en ongevallen met materiële schade waarbij zware verkeersovertredingen zijn begaan, worden geregistreerd door de politie. RWS neemt deze gegevens over in de database BRON (het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland).

Naast BRON zijn de verkeersdodenstatistiek van het CBS en de ziekenhuisregistratie LBZ (Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg) de belangrijkste gegevensbronnen voor het schatten van de werkelijke omvang van respectievelijk het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig verkeersgewonden. Deze schatting is van belang omdat de politie zelden bij ongevallen zonder motorvoertuigen zoals enkelvoudige fietsongevallen wordt geroepen. Door het gebruik van bovengenoemde aanvullende bronnen kunnen CBS en SWOV het werkelijke aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden schatten.

Het netwerk van partners met informatie over verkeersongevallen is zich aan het verbreden. De afgelopen jaren is het Letsel Informatie Systeem van VeiligheidNL belangrijker geworden. Met gegevens over op de Spoedeisende Hulp behandelde verkeersslachtoffers ontstaat een completer beeld van het aantal gewonden bij ongevallen zonder motorvoertuigen. Om ook locaties van deze ongevallen in beeld te brengen is besloten om ook ambulancedata toegankelijk te maken voor verkeersveiligheidsbeleid.

Vijf doelen van verkeersongevalsregistratie

Registratie van informatie over ongevallen heeft vijf doelen met het oog op de verkeersveiligheid:

1. Het verkrijgen van inzicht in de huidige situatie en de ontwikkeling voor nationale en internationale vergelijkingen.
2. Het identificeren van probleemgebieden en probleemlocaties in de verkeersonveiligheid en het vaststellen van risicogroepen.
3. Het ontwikkelen en voorbereiden van beslissingen, maatregelen en projecten in de verkeer en vervoerssector.
4. Het bepalen en beoordelen van de effectiviteit van beslissingen, maatregelen en andere invloeden op de verkeersveiligheid (evaluatie).
5. Het voldoen aan internationale verplichtingen.

Leeswijzer

In de rest van dit document leest u in hoofdstuk 2 de trends en ontwikkelingen wat betreft ongevalsregistratie. Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op de opdracht van Rijkswaterstaat om de registratie te verbeteren. Tot slot geeft hoofdstuk 4 verbeteropties op verschillende gebieden om de afhandeling van ongevallen te verbeteren.

2 Ontwikkeling ongevalsregistratie

In de periode 2009-2013 verslechterde de ongevalsregistratie sterk

Tijdens een deel van de looptijd (2009-2013) van het huidige strategisch plan verslechterde de registratie van ongevallen sterk. Een veel kleiner deel van de ongevallen werd geregistreerd en het aantal ongevalskenmerken dat in de registratie opgenomen werd nam sterk af.

De afname gold vooral voor ongevallen zonder dodelijke afloop. De registratiegraad van ernstige ongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade ligt beduidend lager. Het detailniveau van de registratie is ook beperkt. BRON bevat geen dan wel beperkte informatie over letselernst, oorzaak, toedracht en omstandigheden van het ongeval.

Na de dip is de ongevalsregistratie sinds 2013 weer verbeterd

De politie is gestart met de zogenaamde kenmerkenplus registratie. In het kader van het STAR-project (Smart Traffic Accident Reporting) is ook een feedbackloop gerealiseerd waardoor de politie de informatie verder kan verbeteren. Het doel is steeds betere vulling van kenmerken die gebruikers belangrijk vinden. Bijvoorbeeld door betere koppeling van locaties waardoor meer locaties met een concentratie van ongevallen kunnen worden vastgesteld.

Er is ruimte voor verdere verbetering maar de kwaliteit is nu al zodanig verbeterd dat er weer beleid gevoerd kan worden met de beschikbare verkeersveiligheidscijfers, vooral als die met de risicogestuurde aanpak wordt gecombineerd.

In 2016 lag de registratiegraad van verkeersdoden in BRON op 85% (SWOV 2016) voor dodelijke ongevallen.

3 Opdracht Rijkswaterstaat

Opdracht verbetering ongevalsregistratie

In opdracht van IenW heeft RWS verbeteropties voor de ongevalsregistratie onderzocht. Het doel hiervan is inzicht te krijgen in:

- Het huidige gebruik van ongevalsdata
- Kenmerken die gebruikers belangrijk vinden
- Opties om de ongevalsdata te verbeteren
- Eventuele belemmeringen

Bevindingen behoeften en gebruik

Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken ten aanzien van behoeften en gebruik:

- Er is minder gedetailleerde informatie nodig dan vroeger. Dit komt door de oververschakeling van AVOC-analyses (waarop de inhoud van BRON t/m 2003 was gebaseerd) naar proactief beleid vanaf de Duurzaam Veilig tijd. Rond 2000 was het aantal AVOC-analyses in Nederland al tot ca. 200 gedaald.
- Er is meer dan een halvering van de capaciteit bij wegbeheerders voor verkeersveiligheidsbeleid sinds de hoogtijdagen van Duurzaam Veilig.
- Met name kleine en middelgrote gemeenten hebben weinig capaciteit voor analyses. Hoewel in STAR inmiddels weer een reeks van jaren met een betere vulling beschikbaar is blijft het gebruik bij deze gemeenten beperkt, overigens met een grote spreiding tussen gemeenten.
- Professionele gebruikers bij ingenieursbureaus, provincies en grote gemeenten gebruiken BRON om in GIS de ongevalscijfers met andere soorten gegevens te kunnen combineren

Belangrijke kenmerken van ongevalsdata

Kenmerken die belangrijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn op te delen in kenmerken die op recordniveau nodig zijn voor analyses en kenmerken waaraan op geaggregeerd niveau behoefte is voor statistieken.

- Kenmerken die op recordniveau nodig zijn:
 - Locatie
 - Indicatie van wanneer en hoe laat het ongeval heeft plaatsgevonden
 - Vervoerswijze van de betrokkenen
 - Letselernst
 - Aan de oorzaak gerelateerde kenmerken zoals aard ongeval
 - Leeftijdsklassen van slachtoffers t.b.v. doelgroepenbeleid
 - Omstandigheden: lichtgesteldheid, weer, etc.

- Kenmerken waaraan op geaggregeerd niveau behoefte is:
 - Geaggregeerde info over gedragskenmerken en risicogedrag
 - Trends in werkelijke aantallen slachtoffers

Bij gedragskenmerken en risicogedrag valt te denken aan afleiding, rijden onder invloed van alcohol en drugs en snelheid. Deze oorzaken worden momenteel echter niet geregistreerd door de politie. Om deze informatie te verkrijgen zijn dieptestudies nodig.

Privacybezwaren

Meer koppeling en uitwisseling van databronnen kan de ongevalsregistratie verbeteren. Veel technische mogelijkheden zijn wettelijk verboden vanwege privacyregelgeving.

Het beginsel van doelbinding en dataminimalisatie stelt dat alleen die gegevens leveren die noodzakelijk zijn voor verkeersveiligheidsbeleid (informatiebehoefte moet *onderbouwd* zijn).

Dit betekent dat:

- Slechts een beperkte set gegevens als open data beschikbaar mag worden gesteld (alleen wat 'need to have' is)
- Voor diverse beleidsmakers een gelaagde levering noodzakelijk is die past bij de behoefte
- Strafrechtelijke gegevens en letselkenmerken extra streng worden gewogen. Hierdoor kunnen de toedracht en rijden onder invloed niet meer geleverd worden, in ieder geval niet op recordniveau.

Verbeteropties

Uit het onderzoek blijken vijf concrete opties die de ongevalsregistratie kunnen verbeteren:

1. Maak ambulancedata toegankelijk voor verkeersveiligheidsbeleid
2. BRON op recordniveau blijven leveren maar wel in meerdere productbestanden voor verschillende doelgroepen (mede in het kader van de privacy wetgeving)
3. Hanteer de als 'need to have' aangemerkte informatiebehoefte per doelgroep als vertrekpunt voor de te leveren gegevens in het nieuwe productbeleid
4. Lever in BRON-data van jaar x uiterlijk in het 2^e kwartaal volgend op dat jaar
5. Verbeter structureel de communicatie over beschikbaarheid en gebruik van de BRON data

4 *Verbeteropties ongevalsregistratie en ‘afhandeling’ in brede zin*

In januari 2018 heeft Rijkswaterstaat een brede sessie georganiseerd. Het doel was het inventariseren van verbeteropties rondom ongevalsdata. Bij de sessie waren onder andere rijk, gemeenten, provincies, politie en wetenschappers aanwezig. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste informatie die de bijeenkomst heeft opgeleverd.

Opties benutten informatie

Er zijn verschillende mogelijkheden om de huidige beschikbare informatie maximaal te gaan benutten:

1. Kennis over beschikbare informatie beter onder de aandacht brengen van wegbeheerders (b.v. met een website)
2. Wegbeheerders bijscholen/ondersteunen omtrent het gebruik van ongevalsinformatie in combinatie met informatie omtrent risico's in infrastructuur en gedrag
3. Toegankelijke tools voor de analyse van beschikbare data ontwikkelen zodat wegbeheerders hier makkelijker mee aan de slag kunnen
4. Veiligheid hoger op de politieke agenda plaatsen waardoor de informatiebehoefte toeneemt

Uitkomsten brede bijeenkomst

Tijdens de brede bijeenkomst zijn verschillende opties genoemd ter:

- Verbetering informatie door koppeling van bronnen
 - Koppeling Verkeersongevallenregistratie met ziekenhuisdata
 - Koppeling BRON –SEH-ambulancedata verkennen met VeiligheidNL
- Verbetering informatie door toevoegen van bronnen
 - Onderzoek zelfrapportage mogelijkheden met ‘verplichte’ registraties
 - Data uitlezen uit voertuigen
 - Foto's maken met GPS gegevens
- Verbetering kwaliteit informatie
 - Verbetering kwaliteit bij partijen die daar nu al aan werken

- Discussie over definities: zorg dat ze zo nuttig mogelijk zijn (aansluiting op –taak – verantwoordelijkheden van overheden en andere beleidsactoren)
- Technische ondersteuning van melders verder door voeren (app > politie en gebruikers/maak het gemakkelijk)
- Manoeuvres beter registreren
- Politie beter betrekken bij het resultaat van de verkeersongevallenregistratie (feedback)

Nieuwe invalshoeken afhandeling in brede zin

Tot slot kan vanuit diverse invalshoeken gekeken worden naar het verbeteren van de 'afhandeling' van ongevallen in brede zin.

Kennis over mogelijkheden verzamelen

- Voorkomen van secundaire ongevallen
- Onderzoeksprogrammering vanuit een breder blikveld
- meer verbinding zoeken tussen kennis vanuit traumazorg en verkeers- en vervoersbeleid –voertuigwetgeving
- Breder invoeren van incidentmanagement
- Vanuit maatschappelijk brede kosten batenanalyse kijken
- Traumazorg verbeteren
- Hulp na een ongeval verbeteren
 - e-call> hulp sneller ter plaatse op de juiste locatie
- Snellere juridische afhandeling