

Vergaderjaar 2023–2024

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1099**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2024

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari 2024 is aan het lid De Hoop toegezegd om de Kamer te informeren over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken (Kamerstuk 29 398, nr. 1098). Aanvullend is tijdens het tweeminutendebat van 8 februari 2024 aan het lid De Hoop toegezegd om te onderzoeken welke kwalitatieve analyses kunnen worden gemaakt om de betrokkenheid van ouderen bij ongevallen vast te stellen. Met deze brief wordt invulling gegeven aan de twee toezeggingen.

#### *Leeftijdsregistratie van veroorzakers (TZ202402–068)*

De veroorzaker van een verkeersongeval wordt tegenwoordig niet meer geregistreerd. Tot 2010 maakte de politie gebruik van zogeheten registratiesets. Op deze fysieke formulieren werd als eerste betrokkene gebruikelijk de schuldige aan het verkeersongeval geregistreerd. Deze formulieren werden rechtstreeks met Rijkswaterstaat (RWS) gedeeld. Hierdoor kon RWS in Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) verslag doen over de leeftijdsopbouw van veroorzakers van verkeersongevallen.

In 2010 schakelde de politie over op een digitale registratie en sindsdien maakt de politie gebruik van kenmerkenmeldingen. In deze registratie wordt niet vastgelegd wie de veroorzaker is van het verkeersongeval. Daarnaast stelt de verbalisant niet vast wie schuldig is aan het verkeersongeval, maar enkel nog wie de verdachte is. Deze informatie wordt in vrije tekst bij de toedracht opgeschreven. Dit is echter geen bruikbare data en hier kan geen analyse van worden gemaakt.

Indien informatie over de leeftijd van veroorzakers weer gewenst is in BRON, dient de leeftijd van de veroorzaker bij een ongeval te worden geregistreerd in de politiesystemen. Kanttekening hierbij is dat lang niet

alle ongevallen vastgelegd worden in BRON. Met name (fiets)ongevallen waar geen motorvoertuig bij betrokken is ontbreken vaak.

*Analyse betrokkenheid ouderen bij ongevallen (toezegging tijdens het tweeminutendebat van 8 februari jl.)*

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) analyseert jaarlijks de leeftijden van de betrokkenen bij verkeersongelukken in «*De Staat van Verkeersveiligheid*».<sup>1</sup> SWOV analyseert in «*Achtergronden bij De Staat van Verkeersveiligheid 2023*»<sup>2</sup> eveneens de risicocijfers per leeftijdscategorie. Deze analyses gaan enkel over verkeersslachtoffers en geven dus geen duidelijkheid over de veroorzakers. Bij onderzoeken van SWOV wordt er rekening gehouden met de bevolkingsopbouw. Daaruit blijkt dat de risicocijfers fors oplopen vanaf leeftijden van 60 tot 70 jaar. Leeftijdsgebonden eigenschappen, zoals een hogere kwetsbaarheid en functiebeperkingen, liggen hier vooral aan ten grondslag.

SWOV heeft tevens een factsheet beschikbaar over ouderen in het verkeer.<sup>3</sup> Dit document wordt op korte termijn bijgewerkt met de meest recente informatie. Naar verwachting wordt de geactualiseerde versie in mei 2024 gepubliceerd. In de factsheet gaat SWOV in op de betrokkenheid van ouderen bij ongevallen, het risico om slachtoffer te worden per leeftijdscategorie en de rol van vergrijzing in het algemeen. Daarnaast wordt kennis uit de literatuur opnieuw bekeken en verwerkt. Er moet wel rekening worden gehouden met enkele beperkingen, zoals de eerder genoemde onvolledige registratie van (fiets)ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig, terwijl veel ouderen bij dergelijke ongevallen gewond raken.

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

---

<sup>1</sup> <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2023>.

<sup>2</sup> <https://swov.nl/nl/publicatie/achtergronden-bij-de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2023>.

<sup>3</sup> <https://swov.nl/nl/factsheet/ouderen-het-verkeer>.