



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Mr. T.H.J. Joustra
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Stuknummer OVV:	15000708
Dossiercode:	
Registratie-datum:	20 APR 2015
In behandeling bij:	
Naam:	Afdoening:

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk

IENM/BSK-2015/73493

Uw kenmerk

OvV-15500193

Bijlage(n)

Datum 16 april 2015
Betreft Antwoord op uw brief van 12 februari 2015

Geachte heer Joustra,

De onderzoeksraad voor veiligheid heeft in september 2013 het rapport Brand in een aardgasbus, gepresenteerd. Ik heb op de in dat rapport genoemde aanbevelingen een schriftelijke reactie gegeven op 20 maart 2014. In uw recente brief van 12 februari jl geeft u een nadere toelichting op uw aanbeveling en geeft u aan dat de Raad graag ons standpunt verneemt ten aanzien van deze aanbeveling. Ik voldoe daar middels deze brief graag aan.

De Raad concludeert dat in Nederland geen systematische gegevensverzameling en -uitwisseling is van informatie die relevant is voor internationaal overleg over voertuigvoorschriften, aangezien er geen meldingssysteem is dat de RDW informeert over potentieel relevante voorvallen. U stelt dat politie alleen uitgebreid onderzoek doet als er bij een ongeval sprake is van doden en/of zwaargewonden, en dat geen structureel overleg plaatsvindt over potentiële verbeterpunten op voertuigtechnisch gebied tussen de RDW enerzijds en de politie en brandweer anderzijds. De aanbeveling dient volgens de Raad tegen deze achtergrond te worden gezien en is erop gericht dat de RDW niet alleen internationaal, maar ook binnen Nederland structureel informatie gaat verzamelen over ongevallen waaruit mogelijk lering kan worden getrokken ten aanzien van voertuigeisen. Uw aanbeveling is om een alomvattend meldingssysteem op te zetten, de politie bij alle ongevallen waarbij wellicht sprake is van voertuigfalen onderzoek te laten doen en de dialoog structureel aan te gaan.

Het borgen en verbeteren van veiligheid en duurzaamheid van voertuigen is een belangrijk onderdeel van het beleid van IenM. Ik onderschrijf het belang van gebruik van informatie uit de praktijk ten behoeve van verbetering van (voertuig)regelgeving. Bij de ontwikkeling van die voertuigregelgeving zitten alle belanghebbenden aan tafel: overheden, industrie en belangenorganisaties (bijv. transportsector, consumenten). Dit neemt niet weg dat er in de praktijk toch problemen kunnen ontstaan in het gebruik van voertuigen. Hierbij zijn een aantal oorzaken mogelijk (evt. in combinatie), zoals: het voertuig voldoet niet aan de toelatingseisen; het voertuig voldoet aan de toelatingseisen, maar wordt verkeerd gebruikt; het voertuig voldoet aan de toelatingseisen, maar wordt onvoldoende onderhouden; het voertuig voldoet aan de toelatingseisen, maar bevat onderdelen die niet duurzaam genoeg zijn of het voertuig voldoet aan de



toelatingseisen, maar deze eisen zijn bij nader inzien onvoldoende voor veilig en/of duurzaam gebruik.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Uw vraag richt zich met name op de laatste optie. RDW heeft diverse kanalen om deze signalen in beeld te krijgen, namelijk via meldingen van ontevreden gebruikers/eigenaren of via periodiek overleg met ketenpartners, in het bijzonder met brandweer, politie, verzekeraars, SWOV en Euro NCAP. Deze laatste organisatie is een mooi voorbeeld van hoe veiligheid van voertuigen ook bevorderd kan worden zonder dat hier regelgeving voor aangepast hoeft te worden, maar alleen door met fabrikanten te spreken over haalbare veiligheidsverbeteringen en het bewust maken van consumenten van verschillen in performance tussen beschikbare voertuigen.

Datum
16 april 2015

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/73493

De RDW agendeert tegenwoordig in haar overleg met brandweer en politie, mede naar aanleiding van uw aanbeveling, de meldingen door deze ketenpartners over verdachte situaties. Daarnaast stuurt de RDW nog op een aantal andere ontwikkelingen:

1. Standaardisatie en digitalisering van het Certificaat van Overeenstemming (CvO), dit is het document dat veel specificaties van de diverse functionaliteiten van een voertuig vastlegt. Hiermee wordt het eenvoudiger om op basis van ongevallen via het kenteken analyses te doen, bijv. naar functies waar mogelijk meer problemen bij optreden. Dit kan een aanleiding zijn tot aanscherping van eisen voor dergelijke functies
2. Eigen inzet bij het testen van voertuigen op alle gebieden waarvoor regelgeving bestaat. Hiermee wordt praktijk kennis opgedaan over gebieden waarin verbetering mogelijk en/of nodig is.
3. Inschakeling van externe onderzoeksbureaus (bijv. TNO) voor analyse van potentiële verbeteringen in bestaande regelgeving.

Ik wil overigens wel opmerken dat Nederland ten opzichte van het internationale speelveld slechts een zeer beperkt deel van het voertuigpark en ongevallen registreert. Zelfs als RDW dus een totaal volgsysteem met alle (potentiële) ongevallen zou opzetten, zou dat zich beperken tot de Nederlandse situatie (aangezien we andere landen niet zomaar kunnen verplichten om deze informatie te delen) en dus maar een klein deel van alle relevante informatie bevatten. De vraag is dus, zeker ook gezien de beperkte personele capaciteit van de RDW, wat een effectieve manier is om tot veiliger voertuigen te komen. Nederland meent dat op de huidige manier, namelijk om alle informatie die beschikbaar is te delen, zowel nationaal als internationaal, de beperkte capaciteit binnen de RDW, maar ook bij ketenpartners als politie zo effectief mogelijk wordt ingezet.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

Mevr. drs. M. Sonnema