

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
20 februari 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07.005037	-
Onderwerp	
Onderzoek naar ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet	

Geachte voorzitter,

In mijn brief van 16 september 2005 (DGTL/05/005593), waarin ik een aantal vragen van het lid van Hijum over verkeersongevallen met vrachtauto's beantwoord, heb ik aangekondigd samen met betrokken instanties een nader onderzoek te zullen uitvoeren naar het aantal ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet. In de bijlage treft u het eindverslag van dit onderzoek aan.

Het onderzoek is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door DHV BV en werd begeleid door een klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (RWS-AVV, DGTL, VCNL, IVW), de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA), brancheorganisaties (EVO, KNV, TLN, VERN), de politie (KLPD, BVOM), verzekeraars (TVM) en de SWOV.

Aanleiding voor het onderzoek en voor de in de Kamer gestelde vragen vormde de berichtgeving in de pers in de zomer van 2005, dat het aantal ongevallen met vrachtwagens in de eerste helft van 2005 aanzienlijk zou zijn toegenomen en ook het aantal files als gevolg daarvan.

In het najaar van 2005 heb ik, vooruitlopend op het onderhavige onderzoek, een Quick Scan laten uitvoeren naar de ontwikkeling van het aantal vrachtauto-ongevallen in de eerste helft van 2005. De resultaten van deze Quick Scan heb ik u bij brief van 26 oktober 2005 aangeboden. Kort gezegd was de conclusie van de Quick Scan, dat er in de eerste helft van 2005 geen sprake was van een exceptionele toename van het aantal meldingen van ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Doel van het nu uitgevoerde onderzoek was tweeledig. Het eerste doel was inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van het aantal ongevallen waarbij vrachtauto's betrokken zijn op het hoofdwegennet, zodat oorzaken en gevolgen van deze ongevallen bepaald kunnen worden en maatregelen ontwikkeld kunnen worden ter voorkoming van deze verkeersongevallen en verkeersslachtoffers, files en de gevolgen daarvan. Het onderzoek beslaat de periode 2000-2005.

Het tweede doel van het onderzoek was antwoord te krijgen op de vraag, wat op het gebied van registratie van gegevens gedaan moet worden om het aantal ongevallen met vrachtwagens in de toekomst te kunnen blijven monitoren.

Voor een uitgebreide weergave van de conclusies van het onderzoek verwijs ik u naar de samenvatting van het rapport.

Het rapport beschrijft en analyseert de omvang en de achtergronden van de ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet en doet een aantal aanbevelingen om een verdere verbetering van de verkeersveiligheid te bereiken. Hieronder geef ik in het kort de meest opvallende conclusies van het rapport weer.

- De ontwikkeling van het aantal geregistreerde ongevallen, waar een vrachtauto bij betrokken is en waarbij slachtoffers zijn gevallen, is gunstig: het totaal aantal geregistreerde ongevallen met doden en ziekenhuisgewonden op rijkswegen, waarbij een vrachtauto is betrokken, vertoont een significant dalende trend. Dit is grotendeels in lijn met de ontwikkeling van het totaal aantal geregistreerde slachtofferongevallen op het rijkswegennet. Dit geldt in mindere mate voor ongevallen waarbij doden vallen: het aantal vrachtauto-ongevallen met dodelijke afloop is in de periode 2003-2005 gelijk gebleven t.o.v. de periode 2000-2002 (gemiddeld 35 dodelijk ongevallen per jaar). Ook het ongevalsrisico (kans op een slachtofferongeval per miljard voertuigkilometers) toont voor alle wegen buiten de bebouwde kom een significant dalende trend.  
Er zijn geen redenen om aan te nemen dat buitenlandse chauffeurs een onevenredig groot aandeel leveren aan de verkeersonveiligheid op rijkswegen.
- Er kunnen voor wat de ontwikkeling betreft van het aantal ongevallen op Rijkswegen alleen uitspraken worden gedaan over het aantal (door de politie) geregistreerde ongevallen. Voorts kunnen geen uitspraken gedaan worden over de ontwikkeling van alle ongevallen, omdat ongevallen met uitsluitend materiële schade nauwelijks geregistreerd worden.
- Meest voorkomende toedrachten van ongevallen, waarbij een vrachtauto is betrokken, zijn: kop-staart botsingen, flankongevallen en eenzijdige ongevallen. Bij kop-staart ongevallen vallen de meeste verkeersdoden. In iets meer dan de helft van de ongevallen wordt aan de vrachtautochauffeur de toedracht van het ongeval toegerekend. Volgens de gegevens uit de registratie is een menselijke fout de meest voorkomende oorzaak van ongevallen (onvoldoende afstand houden, vermoeidheid, afleiding).  
Gemiddeld zijn er per jaar 58 kantelongevallen met vrachtauto's geregistreerd (dat is bijna 1,5 % van alle geregistreerde ongevallen met vrachtauto's per

jaar). Dit aantal fluctueert tussen 37 en 86 in de periode 2000-2005. In iets meer dan de helft van deze ongevallen wordt de toedracht aan de vrachtautochauffeur toegerekend. Slechts 15% van de kantelongevallen vindt in de bochten plaats.

- Het aantal geregistreerde files in 2005 bedroeg 40.094. Ten opzichte van de periode 2000-2002 is het aantal files in de periode 2003-2005 met bijna 14 % toegenomen. De oorzaken van deze toename moeten voor ruim 96% aan niet-ongeval oorzaken worden toegeschreven en voor bijna 4 % aan ongevallen en strandingen. Het aantal files door ongevallen varieert in de periode 2000-2005 van 3428 tot 4150 met een gemiddelde van 3891 files per jaar. Het aantal files ten gevolgen van vrachtauto-ongevallen varieert in deze periode van 189 tot 228 met gemiddelde van 210 files per jaar . Van het genoemde aandeel van 4% in de toename van files door ongevallen en strandingen dragen:
  - a) files als gevolg van ongevallen met vrachtauto's 0,6% bij aan de totale stijging;
  - b) files als gevolg van overige ongevallen 1,7%; en
  - c) 1,6 % van de stijging wordt verklaard door een stijging van files a.g.v. een gestrand voertuig (vrachtauto of personenwagen).
 Ongevallen waarbij vrachtauto's betrokken zijn leveren een geringe bijdrage aan het totaal aantal files op rijkswegen: 0,6% van het totaal aantal files in de periode 2000-2005 werd veroorzaakt door een vrachtauto-ongeval. Wanneer gekeken wordt naar de zwaarte van files (tijd x lengte), wordt 1,45 % van de totale file-zwaarte in de periode 2000-2005 aan vrachtauto-ongevallen toegeschreven.
  
- In het kader van het onderzoek is een enquête gehouden onder vrachtwagenchauffeurs, zijn paneldiscussies met automobilisten gehouden en zijn interviews gehouden met vrachtautochauffeurs om meer inzicht te krijgen in de oorzaken van ongevallen. Hieruit kwam naar voren dat in de praktijk vooral rijstrookwisselingen en weefbewegingen als problematisch worden ervaren. Ook wegwerkzaamheden en wegversmallingen leiden volgens chauffeurs en automobilisten tot gevaarlijke situaties. Voorts lijken de (comfortverhogende)technische voorzieningen in een vrachtauto te leiden tot minder gevoel voor de weg en de gedragingen van de vrachtwagen, wat vooral voor jonge, onervaren chauffeurs een probleem zou kunnen zijn. Tot slot worden de rol van vermoeidheid en een verkeerde belading van vrachtauto's als oorzaken van ongevallen genoemd.
  
- De ontwikkeling van de verkeersveiligheid in relatie tot het vrachtverkeer op rijkswegen ten aanzien van de slachtofferongevallen is gunstig, dat wil zeggen dat de ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen met betrokkenheid van vrachtauto's in grote lijnen in overeenstemming is met de algehele verbetering van de verkeersveiligheid.

Geconstateerd wordt echter ook dat het vrachtverkeer een substantieel aandeel heeft in de verkeersonveiligheid op het hoofdwegennet: gemiddeld worden er jaarlijks in totaal op rijkswegen 127 ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd. Bij 35 van deze dodelijke ongevallen zijn één of meer vrachtauto's betrokken. Daarbij vallen gemiddeld jaarlijks 39 doden.

Tot zover de weergave van de resultaten van het door DHV uitgevoerde onderzoek. Het uitgevoerde onderzoek en de aanbevelingen van het rapport geven mij aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Het in het onderzoek geconstateerde substantiële aandeel van vrachtverkeer in de verkeersonveiligheid op het hoofdwegennet en het feit dat het aantal dodelijke ongevallen in de afgelopen periode gemiddeld gelijk is gebleven, maakt dat een continue aandacht voor het terugdringen van ongevallen met betrokkenheid van vrachtauto's noodzakelijk blijft. Dit ondanks de constatering in het onderzoek dat van de in 2005 in de pers veronderstelde stijging van het aantal ongevallen geen sprake is. Het is mijn streven in 2010 het aantal verkeersdoden te hebben teruggebracht met 30 % ten opzichte van 2002 (maximaal 750 verkeersdoden). Om deze doelstelling te bereiken is het ook noodzakelijk het aantal doden als gevolg van ongevallen met vrachtauto's op het hoofdwegennet te verminderen.

Wat betreft het aantal files als gevolg van ongevallen met vrachtwagens op het hoofdwegennet is geconstateerd dat deze een geringe bijdrage leveren aan het totaal aantal files op het hoofdwegennet. De gemiddelde zwaarte van files als gevolg van ongevallen met vrachtauto's is echter aanzienlijk hoger dan van files als gevolg van overige ongevallen (gemiddeld een factor 2,3). Daarom is ook vanuit het oogpunt van doorstroming continue aandacht voor het terugdringen van het aantal ongevallen wenselijk.

De aanbevelingen die in het rapport zijn opgenomen, richten zich voornamelijk op de verbetering van de verkeersveiligheid in relatie tot vrachtwagenongevallen en de vermindering van files. Deze aanbevelingen zijn merendeels gedetailleerd van aard. Sommige aanbevelingen richten zich tot de overheid, andere rechtstreeks tot de transportsector. De onderwerpen die in de aanbevelingen zijn benoemd zijn voor het overgrote deel niet nieuw. In overleg met alle betrokkenen zullen de maatregelen worden gezien op effectiviteit, haalbaarheid en inpasbaarheid in het algemene verkeersveiligheidsbeleid.

In het onderzoek wordt voorts een aantal aanbevelingen gedaan voor de toekomstige registratie van vrachtauto-ongevallen, om ook in de toekomst monitoring van deze ongevallen op het hoofdwegennet mogelijk te maken. Ik ben al enige tijd in overleg met verschillende betrokkenen om een kwaliteitsslag te maken op het gebied van de registratie van verkeersongevallen (zie ook de bijlage bij mijn brief van 15 september 2006, Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 398, nr. 43). De aanbevelingen uit het onderhavige onderzoek zullen in dit overleg worden meegenomen.

Zoals u bekend heb ik in de afgelopen periode tevens een onderzoek gedaan naar de versnelling van de afhandeling van ongevallen met vrachtauto's. Over de resultaten van dit onderzoek zal ik u afzonderlijk informeren.

Wellicht ten overvloede merk ik op, dat in het hierboven beschreven onderzoek de ervaringen tijdens de recente storm van 18 januari jl., waarbij ook ongeveer 30 vrachtauto's zijn omgewaaid, niet zijn meegenomen. Over deze situatie en de maatregelen die mogelijk naar aanleiding hiervan genomen kunnen worden, is inmiddels overleg gestart met alle betrokkenen. Van de resultaten van dit overleg zal ik u op de hoogte stellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs