

STRATEGISCH PLAN VOOR VERKEERSVEILIGHEID

2026–2030



PAHO



Pan American
Health
Organization



World Health
Organization
Americas Region



STRATEGISCH PLAN VOOR VERKEERSVEILIGHEID

2026-2030

PAHO



Pan American
Health
Organization



World Health
Organization
Americas Region





Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1. Achtergrondinformatie	5
1.2. Economische effecten van verkeersongevallen.....	6
1.3. Verkeersveiligheid vanuit een genderperspectief.....	7
1.4. Ervaringen en lessen uit het eerste Decennium voor Verkeersveiligheid	8
1.5. Reflectie van de regio op de pijlers voor verkeersveiligheid	8
2. Verkeersveiligheid in Suriname	10
2.1. Risicofactoren	10
2.2. Bevolkingstoename.....	10
2.3. Aantal motorvoertuigen.....	11
2.4. Wegennet	11
2.5. Verkeersstatistieken.....	12
3. Het Bevorderen van de Verkeersveiligheid in Suriname.....	18
3.1. Beheer en coördinatie	18
3.2. Strategische keuzes en prioriteiten	19
3.3. Safe System Approach	21
3.4. Overzicht van de huidige situatie op basis van de 5 pijlers	22
4. Het Geïntegreerd Strategisch Plan Voor De Verkeersveiligheid 2026-2030	27
4.1. Probleemstelling	27
4.2. Visie en doelstelling.....	28
4.3. Aandachtsgebieden	28
4.4. Strategische Doelstellingen.....	29
4.5. Verwachte resultaten	30
5. Monitoring en Evaluatie.....	33
5.1. Uitvoering van het strategisch plan	34
5.2. Randvoorwaarden voor de verkeersveiligheidsstrategie	35
5.3. Monitoring en evaluatie van het strategisch plan.....	36
6. Actieplan	39
7. Indicatieve Begroting 2026 – 2030.....	61
8. Bronnen	76

Lijst van tabellen

Tabel 1. Verwachte bevolkingsgroei 2012 – 2032, hoge variant	10
Tabel 2. Het wegennet van Suriname in kilometers, anno 2021.....	11
Tabel 3. Aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd.....	14
Tabel 4. Verkeersdoden per district, 2008 –2024	16
Tabel 5. Pijler 1 – Interventies en Kernindicatoren	41
Tabel 6. Pijler 2 – Interventies en Kernindicatoren.....	45
Tabel 7. Pijler 3 – Interventies en Kernindicatoren	48
Tabel 8. Pijler 4 – Interventies en Kernindicatoren.....	51
Tabel 9. Pijler 5 – Interventies en Kernindicatoren.....	55
Tabel 10. Financieringsbehoefte 2026 – 2030	61
Tabel 11. Pijler 1 – Indicatieve Begroting 2026-2030.....	62
Tabel 12. Pijler 2 – Indicatieve begroting 2026-2030	65
Tabel 13. Pijler 3 – Indicatieve Begroting 2026-2030	67
Tabel 14. Pijler 4 – Indicatieve Begroting 2026-2030.....	69
Tabel 15. Pijler 5 – Indicatieve Begroting 2026-2030	72

Lijst van figuren

Figuur 1: Gemiddeld aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in LAC-landen.....	6
Figuur 2: Schatting van de kosten van verkeersveiligheid in Suriname.....	7
Figuur 3: Totaal aantal verzekerde motorvoertuigen naar soort 2018 – 2021.....	11
Figuur 4: Geregistreerde verkeersslachtoffers bij Spoedeisende Hulp AZP, 2009 – 2024	12
Figuur 5: Mannelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel.....	13
Figuur 6: Vrouwelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel	13
Figuur 7: Vrouwelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel	14
Figuur 8: Verkeerssterfte per 100.000 inwoners in Suriname.....	15
Figuur 9: Safe system approach.....	21
Figuur 10: Voorgestelde organisatiestructuur VVI.....	33
Figuur 11: Schematische weergave voor een efficiënt verkeersveiligheidsbeheer.....	34

Lijst van afkortingen

BBP	Bruto Binnenlands Product
CLAD	Centrale Landsaccountantsdienst
DAV	Decennium van Actie voor Verkeersveiligheid
IDB	Interamerican Development Bank (Interamerikaanse Ontwikkelingsbank)
KBS	Korps Brandweer Suriname
KPS	Korps Politie Suriname
KSV	Korps Suriname Verkeervrijwilligers
LAC	Latijns-Amerika en het Caribisch Gebied
Latin NCAP	Latin New Car Assessment Program (Nieuw Latijnsamerikaans beoordelingsprogramma voor voertuigen)
LMICs	Low- and middle-income countries (Lage en midden inkomenslanden)
MMC	Mungra Medisch Centrum
PAHO	Pan-American Health Organisation (Panamerikaanse Gezondheidsorganisatie)
SDGs	Sustainable Development Goals (Duurzame ontwikkelingsdoelen)
SEH	Spoedeisende Hulp
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats (Sterkten, Zwakten, Kansen en Bedreigingen)
VN	Verenigde Naties
VVI	Verkeersveiligheidsinstituut
WAM	Wettelijke Aansprakelijkheid Motorrijtuigen
WHO	World Health Organisation (Wereldgezondheidsorganisatie)

Voorwoord

Suriname staat vandaag voor een cruciaal keerpunt, aangezien toenemende verkeersvolumes, veranderende mobiliteitspatronen en aanhoudende tekortkomingen in de infrastructuur dagelijks ernstige risico's blijven vormen voor onze burgers. Als minister van Justitie en Politie heb ik het voorrecht om het bijgewerkte Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid in Suriname te presenteren, een alomvattend kader dat richting geeft aan onze nationale inspanningen tot en met 2030. Deze strategie onderstreept de onwrikbare beleidsprioriteit van onze regering: het beschermen van mensenlevens en het waarborgen van veilige mobiliteit in ons hele land.

Wereldwijd is het landschap van de verkeersveiligheid aan het veranderen. Het Global Status Report on Road Safety 2023 van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) meldt een daling van 5% in het absolute aantal verkeersdoden wereldwijd tot 1,19 miljoen in 2021, wat neerkomt op een afname van 16% per 100.000 inwoners sinds 2010. Deze vooruitgang is opmerkelijk, aangezien deze werd geboekt ondanks een verdubbeling van het wereldwijde wagenpark en een groeiende bevolking. Vandaag verankeren we onze nationale visie in de VN-Agenda voor Duurzame Ontwikkeling voor 2030 en het Tweede VN-Decennium van Actie voor Verkeersveiligheid.

Het behalen van deze doelstellingen vereist een holistische, moderne aanpak. Dit strategisch plan, dat de internationaal erkende 'Safe System'-benadering omarmt, richt zich op ons gehele vervoersnetwerk door infrastructuurverbeteringen, voertuigveiligheid, strikte handhaving en geavanceerde spoedeisende hulp te integreren. Dit plan bouwt voort op de lessen die we hebben geleerd tijdens het eerste decennium van uitvoering en introduceert een sterk gecoördineerde structuur die alle overheids- en maatschappelijke sectoren omvat. Suriname heeft al aanzienlijke beleids-vooruitgang geboekt.

We hebben de verkeerswetgeving aangescherpt, een speciaal instituut voor verkeersveiligheid opgericht, verkeersveiligheid in ons formele onderwijs verankerd, het regelgevingskader voor bromfietsvergunningen en de wetgeving voor e-bikes verder ontwikkeld, nationale capaciteit opgebouwd om de wetgeving te handhaven, terwijl we tegelijkertijd het verkeersveiligheidsbeleid uitvoeren en een gecentraliseerd verkeersinformatiesysteem invoeren. Een cruciale mijlpaal in dit proces zal de formele inwerkingtreding zijn van de wet tot oprichting van onze nationale Verkeersveiligheidsautoriteit.

Hoewel de staat het voortouw neemt bij deze structurele en regelgevende veranderingen, volstaan wetgevende maatregelen alleen niet. Verkeersveiligheid is ieders verantwoordelijkheid. Echte veiligheid is een zaak van de gemeenschap. Het is een gedeelde verplichting die verder reikt dan de politie, scholen en hulpdiensten, en geldt voor elke automobilist, fietser en voetganger. Elke weggebruiker moet bewust bijdragen aan een cultuur van wederzijdse bescherming.

Ik wil mijn oprechte dank betuigen aan de overheidsinstanties, niet-gouvernementele organisaties en belanghebbenden uit de gemeenschap, wier inzet bepalend is geweest voor onze eerdere initiatieven op het gebied van verkeersveiligheid. Ook wil ik mijn bijzondere waardering uitspreken voor de Pan-Amerikaanse Gezondheidsorganisatie (PAHO) voor haar essentiële en voortdurende samenwerking bij dit actieplan. Samen zullen we, door middel van gedeelde verantwoordelijkheid en daadkrachtig optreden, bouwen aan een veiliger en veerkrachtiger Suriname voor iedereen.



**Minister van
Justitie en Politie**

Mr. Harish Monorath



Samenvatting van de Strategie



Visie

Een Suriname waar het verkeer veilig, betrouwbaar en duurzaam is en de veilige mobiliteit van mensen en goederen ieders verantwoordelijkheid is



Missie

Versterking van samenwerking tussen sectoren om de Vijf Pijlers van verkeersveiligheid te realiseren en te bevorderen naar een Safe System-aanpak



Algemeen Doel

Verminder het aantal verkeersdoden en gewonden

SNELHEIDSBEHEER



Veilige wegen



Veilige voertuigen



Veilig weggebruik

2030 Targets



Het aantal dodelijke slachtoffers **daalt met 50%.**



Ernstige verwondingen **nemen met 50% af**

Pijler 1



Verkeersveiligheidsbeheer

Nationaal leiderschap en bestuur

Juridische handhaving en monitoring

Pijler 2



Veiligere wegen en mobiliteit

Infrastructuur planning en investering

Coördinatie

Pijler 3



Veiligere voertuigen

Veiligheidsnormen

Motorfietsen en elektrische voertuigen

Pijler 4



Veiligere weggebruikers

Kwetsbare weggebruikers

Verkeerseducatie en empowerment

Pijler 5



Post-traumazorg voor slachtoffers

Spoeisende hulp capaciteit

Gemeenschap betrokkenheid

PRIORITEITEN

ONDERSTEUNENDE ACTIES



Sterk bestuur



Capaciteitsopbouw verkeersveiligheid



Gedrag verandering



Investering in weginfrastructuur



Data en onderzoek



Post-crash capaciteitsopbouw



Regulatie e-bikes en e-scooters



Verbonden en geautomatiseerde voertuigen



Meting van systeemtransformatie



WetshandhavingD



Versterking van en investering in de gemeenschap



igitale transformatie



Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid



Implementatie door de gehele overheid

Inleiding



Teambuilding toekomst Verkeerveiligheid Emelina kinderdagverblijf & peuterschool

1. Inleiding

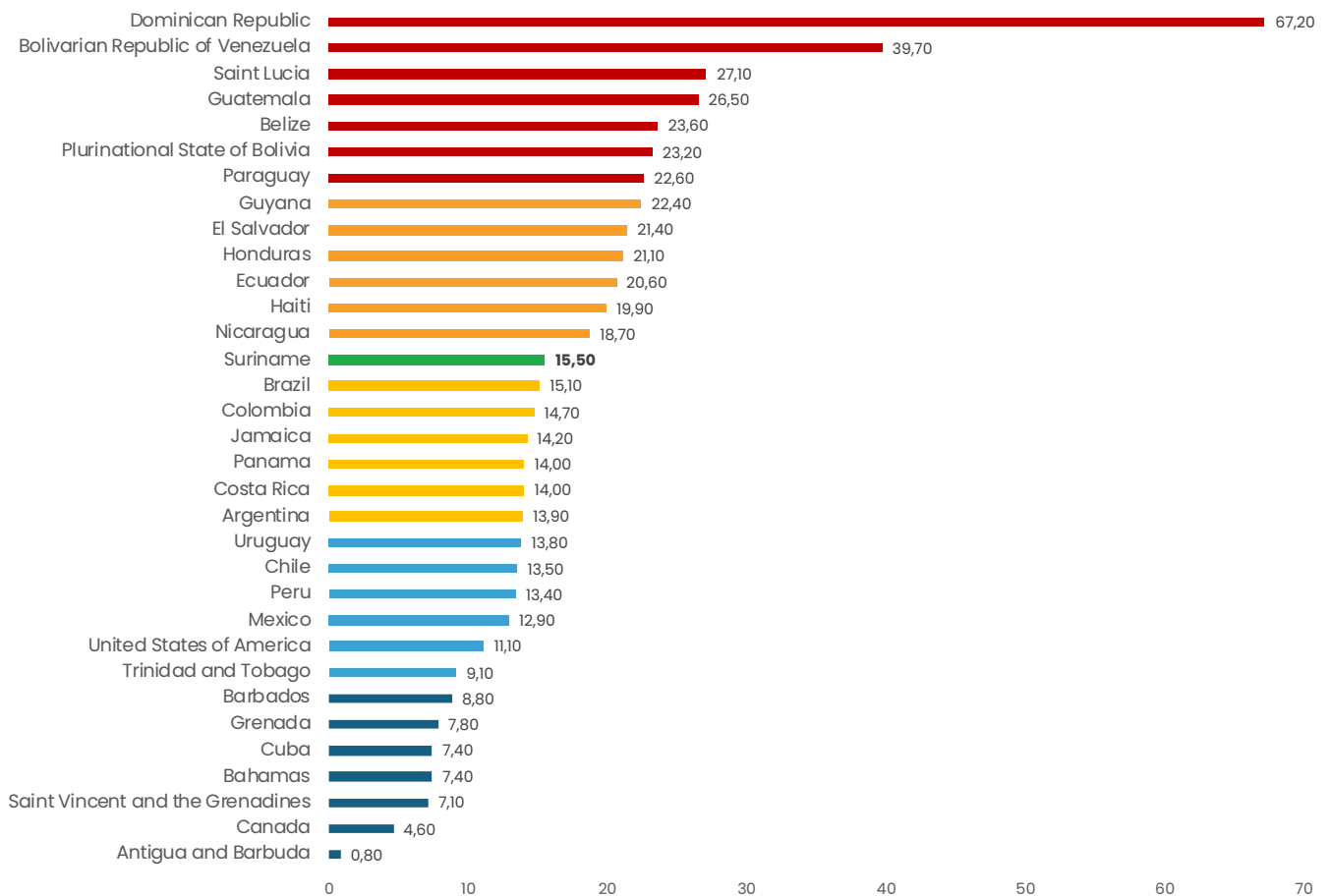
1.1. Achtergrondinformatie

Verkeersongevallen zijn al jarenlang een groeiende oorzaak van voortijdige sterfte, vooral bij jongeren en groepen met een laag inkomen. In 2004 werd deze wereldwijde crisis op het gebied van verkeersveiligheid erkend in een resolutie (58/289) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (UNGA). Deze resolutie gaf de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de opdracht om verkeersveiligheidskwesties binnen het VN-systeem te coördineren. De inspanningen culmineerden in 2009 in een oproep van de Secretaris-Generaal van de VN aan de lidstaten om het Decennium van Actie voor Verkeersveiligheid te ondersteunen als een strategie. In het eerste Wereldactieplan voor Verkeersveiligheid 2010 – 2020 werd als doel geformuleerd om het aantal verkeersdoden te halveren. Na een decennium van acties is dit werelddoel helaas niet bereikt. Slechts tien (10) landen, waaronder Trinidad en Tobago en Venezuela, verspreid over vier wereldregio's, hebben de doelstelling gehaald.

In het tweede Wereldactieplan voor Verkeersveiligheid 2021-2030 is dit doel herbevestigd, ook op grond van wat in de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's) is neergelegd, in het bijzonder in doelstellingen 3.6 en 11.2. Deze maken duidelijk dat duurzame gezondheid en welzijn niet haalbaar zijn zonder een substantiële vermindering van verkeersdoden en ernstig lichamelijk en geestelijk letsel. Onder Doel 3 Gezondheid en welzijn, subdoel 3.6 is het volgende opgenomen: *“Tegen 2030 het aantal doden en gewonden door verkeersongevallen wereldwijd halveren”, terwijl in subdoel 11.2 staat: “Tegen 2030 toegang verschaffen tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame transportsystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd, in het bijzonder door uitbreiding van het openbaar vervoer, met speciale aandacht voor de behoeften van kwetsbare groepen, vrouwen, kinderen, personen met een beperking en ouderen.”*

De *World Health Organisation* (Wereldgezondheidsorganisatie, WHO) heeft verkeersongevallen aangemerkt als een ernstig volksgezondheidsprobleem, niet alleen vanwege het aantal verkeersdoden, maar ook vanwege het enorme aantal mensen met ernstige, blijvende letsels. Verkeersongevallen zijn wereldwijd de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren van 15 tot 29 jaar (WHO, 2018; WHO, 2023). Bovendien is ongeveer 46% van de mensen die wereldwijd door verkeersongevallen overlijden als kwetsbare verkeersdeelnemers aangemerkt.

Volgens de gegevens van 2019 van de *Panamerican Health Organisation* (Panamerikaanse gezondheidsorganisatie, PAHO) kwamen in 2018 ongeveer 109.000 mensen in Latijns-Amerika en het Caribisch Gebied om bij verkeersongevallen. Figuur 1 hieronder is een grafische weergave van het gemiddeld aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in deze regio. Met een geschatte bevolking van 600.000 inwoners heeft Suriname een sterftecijfer van 15,5 verkeersdoden per 100.000 inwoners.



Figuur 1: Gemiddeld aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in LAC-landen

1.2. Economische effecten van verkeersongevallen

Verkeersongevallen hebben invloed op de economische groei van een land (*medische kosten, menselijke verliezen, materiële schade of administratieve kosten, verlies van huidig en toekomstig consumptievermogen en productiviteit van de slachtoffers*). Hoge sterftecijfers verminderen het aantal mensen van arbeidsleeftijd, terwijl gevallen met blijvend letsel de productiviteit verminderen en het ziekteverzuim verhogen. Het gezinsinkomen gaat veelal naar medische behandelingen, waardoor potentiële besparingen verloren gaan. In veel gevallen worden familieleden de verzorgers van slachtoffers. Behandelingen die door de verzekering worden gedekt leiden ook tot hogere premies en vergoedingen om de kosten van de gezondheidszorg te dekken.

Om de economische effecten van verkeersletsels in kaart te brengen, worden voornamelijk de volgende twee methodologieën gebruikt, namelijk: *de kostprijs-benadering van ziekten* (die de directe en indirecte kosten van verkeersongevallen optelt) en *de statistische waarde-van-het-leven-benadering* (waarbij de gevallen worden vermenigvuldigd met de bereidheid om te betalen in ruil voor het verminderen van verkeersrisico's). In Latijns-Amerika en het Caribisch Gebied worden grote bedragen besteed aan de zorg en revalidatie van mensen die bij verkeersongevallen letsel hebben opgelopen, namelijk 1% tot 6% van hun BBP (WHO, 2023). Deze zorg vormt een aanzienlijke kostenpost en wordt grotendeels door de staat gedragen via de openbare gezondheidszorg.

Volgens studies van Sun Kishoen Misier uit 2012¹ kostten verkeersongevallen Suriname 50 miljoen euro per jaar. Dit geeft aan dat het voorkomen van verkeersongevallen, net als ziektepreventie en behandeling, belangrijke elementen zijn voor de economische gezondheid en groei van een land. Hij gebruikte de *Guidelines for Estimating the Costs of Road Crashes in Developing Countries* van het DFID-UK om dit te visualiseren. Dit is weergegeven in Figuur 2 hieronder.

Quantification of accident costs		Accident cost approach, using GDP	
Summary of costs			
A. Production loss:	€16.8 million (42%=\$23.5M)	Netherlands approx.	2.6% of GDP
B. Medical costs:	€ 8.6 million (22%=\$12M)	Industrial countries	2-3%
C. Intangible costs:	€ 6.9 million (17%=\$10M)	Developing countries	3-4%
D. Property damage:	€ 7.0 million (18%=\$10M)	GDP in Suriname	USD 3.03 billion
E. Administrative costs:	€ 0.34 million (1%=\$0.5M)	€40.4 million = USD 56.6 million (x1.4) =	SRD190million
Total estimated Sur. costs: €39.6 million (=approx. USD 56 million in 2012)		Suriname: approx 1.87% of GDP (=approx. USD 56 million in 2012)	

Figuur 2: Schatting van de kosten van verkeersveiligheid in Suriname

1.3. Verkeersveiligheid vanuit een genderperspectief

Mannen vormen wereldwijd de grootste groep slachtoffers van verkeersongevallen. In de LAC-landen is het sterftecijfer door verkeersongevallen onder mannen 4,5 keer hoger dan dat van vrouwen. Hoewel vrouwen minder vaak betrokken zijn bij verkeersongevallen, is de kans dat ze letsel oplopen bij een ongeval wel 47% groter, omdat auto-ontwerpen afgestemd zijn op lichamelijke kenmerken van mannen.

Mannen en vrouwen hebben verschillende mobiliteitspatronen, wat kan leiden tot een uiteenlopende blootstelling aan het risico van verkeersongevallen. Wereldwijd lijkt het hogere risico van mannen in verband te worden gebracht met factoren zoals meer toegang tot het besturen van grotere motorvoertuigen en het vertonen van gedragingen die typisch zijn voor traditionele mannelijkheid en misvattingen, zoals de overtuiging dat mannen betere chauffeurs zijn dan vrouwen. Mannen schijnen ook een grotere tolerantie te vertonen voor de gevolgen van verkeersletsel en alcoholgebruik, en zijn vaker dan vrouwen agressief en ongeduldig achter het stuur. Vrouwen vertonen vaker dan mannen risicomijdend gedrag, waardoor hun blootstelling aan verkeersgevaaren minder is. Het gebrek aan verkeersveiligheidsanalyses en mobiliteitsgegevens vanuit een genderperspectief belemmert echter de identificatie van *culturele, fysieke en infrastructurele* factoren die deze verschillen duidelijk maken.

Fatale en niet-fatale verkeersongevallen hebben aanzienlijke impact op inkomens- en uitgavenpatronen, in het bijzonder voor huishoudens met minder economische middelen. Het ontbreken van sociale zekerheid in huishoudens vergroot de zorglast en draagt bij aan verarming. Daarbovenop komen nog extra kosten als het huishouden iemand van buitenaf moet inhuren om de zorgtaken op zich te nemen. Maar er zijn ook genderspecifieke gevolgen met aanzienlijke consequenties voor zorgtaken en het huishoudinkomen: slachtoffers van verkeersongevallen worden meestal thuis door een vrouw verzorgd.

¹ Sun Kishoen Misier Civiel Ingenieur aan de Faculteit der Technologische Wetenschappen, Anton de Kom Universiteit van Suriname.

1.4. Ervaringen en lessen uit het eerste Decennium voor Verkeersveiligheid

De implementatie van een verkeersveiligheidsstrategie en plan voor het tweede decennium moeten centraal worden gecoördineerd en met nauwe betrokkenheid van meerdere -overheids- en niet-overheidsactoren. Het eerste Decennium van Actie voor Verkeersveiligheid 2011-2020 heeft ons namelijk geleerd dat een geïntegreerde benadering, intersectorale samenwerking, de betrokkenheid van NGO's, het maatschappelijk middenveld en de private sector, het bouwen van nieuwe partnerschappen en integrale, systematische inspanningen onontbeerlijk zijn om duurzame resultaten te behalen. Ook het gebrek aan informatie en data gedifferentieerd naar geslacht en sociaaleconomische kenmerken van verkeersslachtoffers, is een bijzonder aandachtspunt. Dit soort van informatie is nodig om een beter verkeersbeleid te ontwikkelen, gericht op de behoeften en obstakels van mannen, vrouwen, kinderen, ouderen en mensen met een beperking, en ook van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders.



Officiële lancering van het Veiligheidsvestenproject van het VVI met stakeholders

1.5. Reflectie van de regio op de pijlers voor verkeersveiligheid

Het VN/WHO-kader met de vijf actiepijlers is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Latijns-Amerika en het Caribisch gebied, waarbij wordt benadrukt dat de pijlers gezamenlijk moeten worden geïmplementeerd voor maximale effectiviteit [1]. Uit belangrijke bevindingen blijkt dat infrastructuurinspecties en AI-gestuurde beoordelingen (iRAP) weliswaar tot verbeteringen in de veiligheid leiden, maar dat de vooruitgang wordt belemmerd door onvoldoende politieke wil, zwakke handhaving van de verkeersveiligheidsvoorschriften en een trage ontwikkeling van de nazorg na ongevallen.

Verkeersveiligheid in Suriname



Jong geleerd is oud gedaan: verkeerseducatie voor de toekomst

2. Verkeersveiligheid in Suriname

2.1. Risicofactoren

De belangrijkste risicofactoren voor verkeersveiligheid in Suriname zijn de afwezigheid of het niet-gebruiken van veiligheidsgordels op alle zitplaatsen in auto's; het besturen van een motorvoertuig zonder geldig rijbewijs en/of onder invloed van alcohol; het niet-gebruiken of verkeerd gebruiken van valhelmen en het gebruik van ongeschikte veiligheidshelmen; te hard rijden; het ontbreken of de slechte staat van trottoirs; slecht parkeergedrag van automobilisten. Tijdens de consultaties werden ook sociale, economische en milieufactoren genoemd die hierbij een rol spelen, waaronder de houding van weggebruikers ten aanzien van het naleven van regels, snelheidsovertredingen, risicogedrag en rijden onder invloed; slecht aangelegde infrastructuur, waardoor wegen de sterk toegenomen verkeersdruk niet aankunnen en geen rekening houden met langzaam verkeer (voetgangers, fietsers, bromfietsers); en onveilige voertuigen op de weg.

2.2. Bevolkingstoename

Door de analyse van verkeersongevallenstatistieken in Suriname kunnen bijzondere aandachtspunten of groepen worden geïdentificeerd die extra verkeersveiligheid vereisen. De prognoses voor bevolkingsgroei zijn hierbij eveneens essentieel om verbanden te leggen tussen mens, voertuig en infrastructuur. Volgens de Achtste Algemene Volks- en Woningtelling had Suriname in 2012 een totale bevolking van 541.638 inwoners, waarvan 359.146 (66,3%) in het stedelijk gebied, 111.224 (20,5%) in het landelijk gebied en 71.268 (13,2%) in het binnenland.

Tabel 1 hieronder toont de hoge variant van de verwachte bevolkingsgroei van 2012 tot 2032. Met de verwachte bevolkingsgroei in de komende jaren zullen er ook meer weggebruikers zijn en zal de druk op het wegennet toenemen, met name in stedelijke gebieden. Het is te verwachten dat het verkeer op de verbindingswegen tussen de verschillende gebieden ook drukker zal worden. Bestemmingsplannen voor de verschillende gebieden spelen daarom een belangrijke rol bij de aanleg van de weginfrastructuur en de te nemen maatregelen voor de verkeersveiligheid.

Tabel 1. Verwachte bevolkingsgroei 2012 – 2032, hoge variant

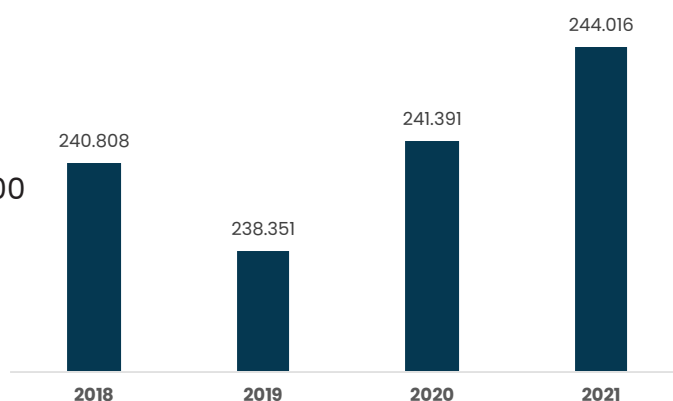
	2012	2017	2022	2027	2032
Stedelijk gebied	359.146	395.456	431.332	465.640	497.672
Landelijk gebied	111.224	118.558	126.372	134.401	142.363
Binnenland	71.268	81.020	92.366	105.731	121.476
Totaal	541.638	595.034	650.070	705.772	761.511

Bron: Algemeen Bureau voor de Statistiek, september 2013

2.3. Aantal motorvoertuigen

Het hebben van een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) is verplicht in Suriname. Volgens de Centrale Bank van Suriname bedroegen de totale premies in 2022 SRD 276,9 miljoen, goed voor 250.145 WAM-verzekeringen. Van het totaal aantal verzekeringspolissen in 2022 behoorde ongeveer 67% tot de categorie personenauto's (166.000 voertuigen). In 2022 waren er 1,9% meer voertuigen verzekerd dan in 2021. De premies stegen met 42,8% ten opzichte van 2021, wat onder andere het gevolg was van zowel de verhoging van de WAM-premietarieven als het toegenomen aantal verzekerde voertuigen. De uitkeringen, vooral voor materiële schade, bedroegen in 2022 SRD 186,8 miljoen, een stijging van ca. 69% t.o.v. 2021. In 2022 werden 16.217 claims geregistreerd, tegenover 10.960 in 2021. Toch rapporteren verzekeraars al jaren een negatief resultaat binnen de WAM-categorie².

Volgens gegevens van het Algemeen Bureau voor de Statistiek (ABS) waren er in 2021 in Suriname 244.016 voertuigen geregistreerd, wat neerkomt op 39.808 voertuigen per 100.000 inwoners, met een jaarlijkse groei van $\pm 6\%$. Het merendeel van de voertuigen betrof vierwielers, gevolgd door tweewielers en driewielers, die exponentieel toenemen.



Figuur 3: Totaal aantal verzekerde motorvoertuigen naar soort 2018 – 2021

2.4. Wegennet

Het huidige wegennet in Suriname bedraagt ruim 7.400 km (onverharde en verharde wegen). Tabel 3 hieronder geeft de stand van zaken van het wegennet in Suriname in kilometers, anno 2021.

Tabel 2. Het wegennet van Suriname in kilometers, anno 2021³

#	District	Verhard			Onverhard			Definitief
		Asfalt	Bestraat	SUB-totaal	Zand schelp	Lateriet	SUB-totaal	
1	Paramaribo	711	152	863	270	0	270	1.133
2	Wanica	410	93	503	674	0	674	1.177
3	Saramacca	223	37	260	214	0	214	474
4	Coronie	85	0	85	15	0	15	100
5	Nickerie	86	2	88	229	0	229	317
6	Commewijne	111	14	125	169	0	169	294
7	Marowijne	138	8	146	108	52	160	306
8	Para	161	86	247	121	185	306	553
9	Brokopondo	144	0	144	16	36	52	196
10	Sipaliwini	10	4	14	0	367	367	381
Totaal		2.079	396	2.475	1.816	640	2.456	4.931

2 Republiek Suriname Financieel Jaarplan 2024, 29 september 2023

3 Bron: Wegenafdeling van het Ministerie van Openbare Werken; samengesteld en bewerkt door het adviesteam

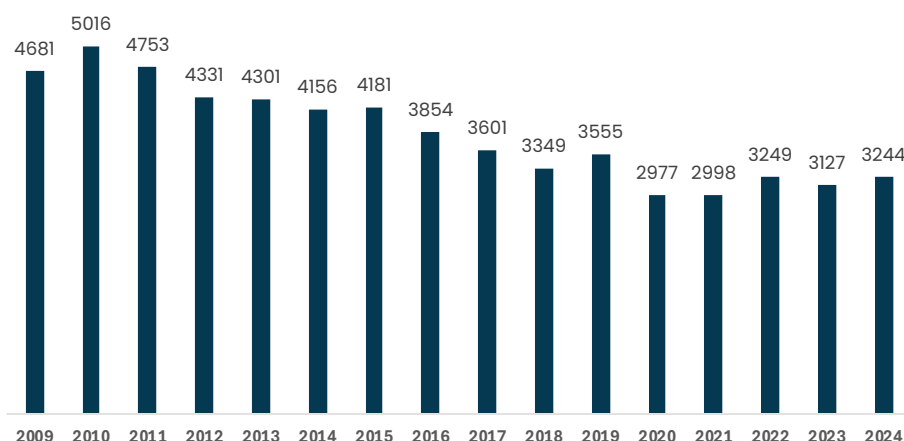
2.5. Verkeersstatistieken

Er is nog steeds geen centraal databestand van verkeersstatistieken. Het verzamelen, bijhouden en de analyse van de statistieken gebeurt door verschillende ministeries, afdelingen en instituten op basis van de aan hen toegewezen taken en verantwoordelijkheden. De gegevens in de volgende tabellen en figuren zijn afkomstig van het Korps Politie Suriname en het Academisch Ziekenhuis Paramaribo (AZP).

De meeste fatale verkeersongevallen (ca. 57%) vinden plaats in de stedelijke gebieden met de meeste inwoners, namelijk Paramaribo en het district Wanica. Vrijwel alle verkeersslachtoffers uit deze gebieden komen met privévoertuigen of particuliere ambulancevoorzieningen (zoals de Suriname Centrale Ambulance Dienst – kortweg SUR-CAD) bij de Spoedeisende Hulp van het Academisch Ziekenhuis Paramaribo terecht. Er zijn geen openbare ambulancediensten voor pre-ziekenhuis zorg. Gewonde verkeersslachtoffers uit verder gelegen landelijke gebieden worden eveneens naar het AZP vervoerd als verdere behandeling nodig is. De gegevens die de Medische Registratieafdeling van het AZP bijhoudt, geven daardoor een betrouwbaar beeld van de meeste verkeersslachtoffers in Suriname.

Naast het AZP registreert ook het MMC-ziekenhuis in Nickerie verkeersslachtoffers. In 2021 registreerde het MMC 271 verkeersslachtoffers (25% meer gemelde gevallen dan in 2020) voor behandeling na een verkeersongeval; in 2020 waren dat er 217⁴.

Het aantal verkeersongevallen dat via de Spoedeisende Hulp van het AZP gemeld wordt ligt jaarlijks tussen de 2.500 en 5.000. Het betreft bestuurders en passagiers van bromfietsen, fietsen, auto's enz. Figuur 4 geeft het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers dat door de Spoedeisende Hulp van het AZP behandeld zijn in de periode 2009 – 2024. Tijdens de "Covid-jaren" was er een duidelijke afname van het aantal slachtoffers. Wat verder opvalt is de geleidelijke daling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers bij het AZP na een piekjaar in 2010, hoewel vanaf 2018 een afwisseling van dalingen en stijgingen te merken is.



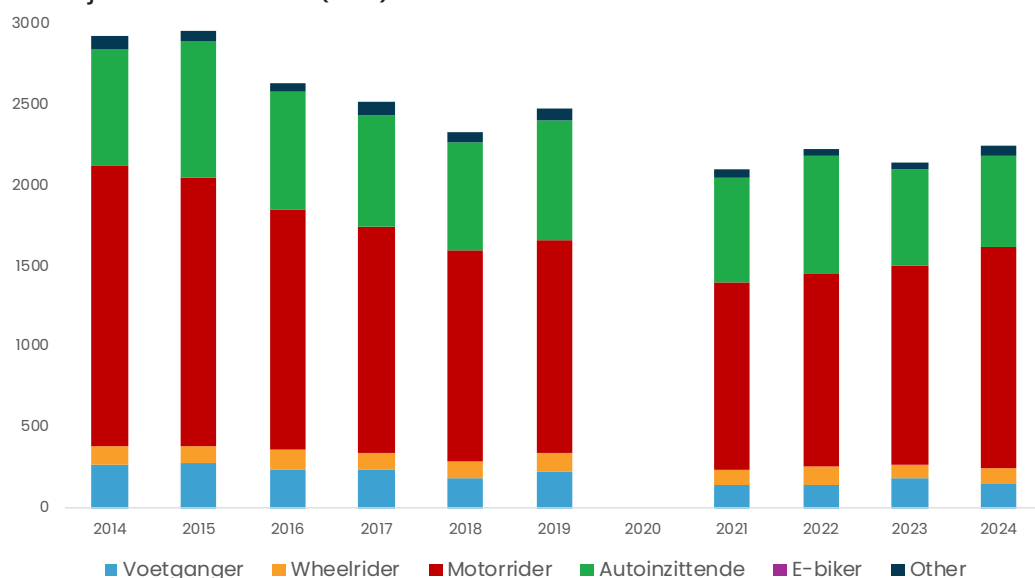
Figuur 4: Geregistreerde verkeersslachtoffers bij Spoedeisende Hulp AZP, 2009 – 2024⁵

⁴ Algemeen Bureau voor de Statistiek: Verkeers- en Vervoersstatistieken 2018-2021, juni 2023.

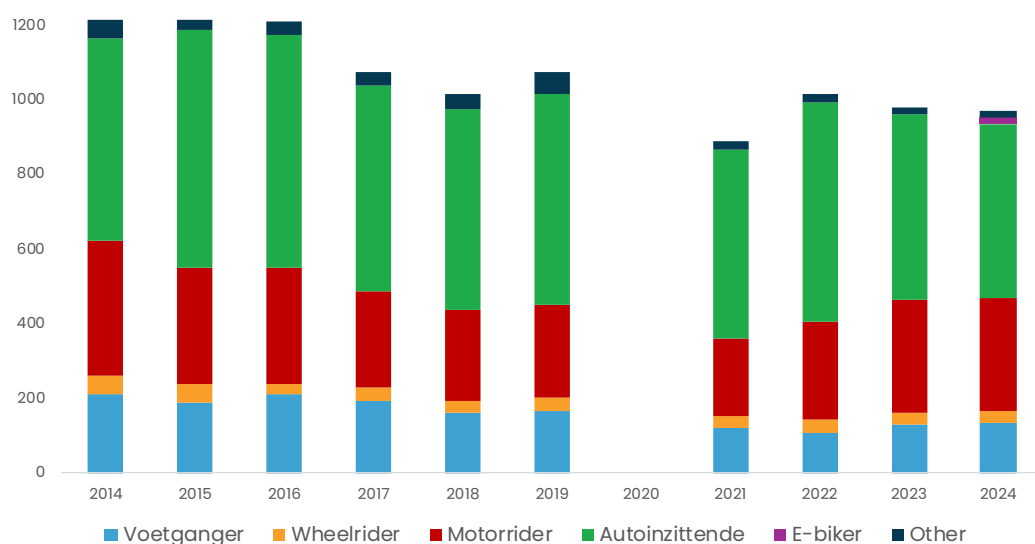
⁵ Bron: Afdeling Medische Registratie, Academisch Ziekenhuis Paramaribo

Figuren 5 en 6 zijn opgemaakt met data van het aantal verkeersslachtoffers dat bij de Spoedeisende Hulp (SEH) van het AZP werden binnengebracht. Figuur 5 geeft een beeld van het aantal mannelijke verkeersslachtoffers naar verkeersmodaliteit, terwijl Figuur 6 de vrouwelijke verkeersslachtoffers naar modaliteit weergeeft. Verkeersongevallen met bromfietsen en motorfietsen komen voornamelijk voor bij mannen, terwijl vrouwen vooral betrokken zijn bij verkeersongevallen met auto's of als inzittenden van auto's.

Het is opvallend dat het aantal mannelijke slachtoffers (69%) ruim twee keer zo hoog is als het aantal vrouwelijke slachtoffers (31%).



Figuur 5: Mannelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel⁶

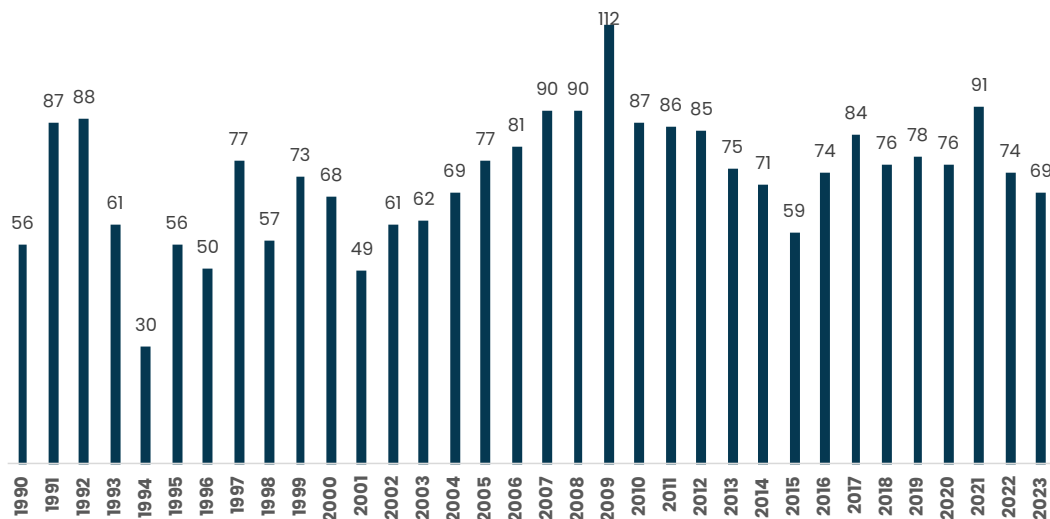


Figuur 6: Vrouwelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel⁷

Figuur 7 toont de trend van verkeersdoden vanaf 1990 tot en met 2023. De cijfers zijn van het Korps Politie Suriname. Het gemiddelde aantal verkeersdoden in de afgelopen dertig jaar is ongeveer 71. In 1994 was het aantal verkeersdoden uitzonderlijk laag, namelijk 34, en in 2009 uitzonderlijk hoog, namelijk 112.

⁶ Bron: Afdeling Medische Registratie, Academisch Ziekenhuis Paramaribo

⁷ Bron: Afdeling Medische Registratie, Academisch Ziekenhuis Paramaribo



Figuur 7: Vrouwelijke verkeersslachtoffers naar soort vervoermiddel⁸

Tabel 3 hieronder geeft de cijfers van het Korps Politie Suriname voor het aantal verkeersslachtoffers over de afgelopen tien jaar (2014 – 2024). Volgens deze cijfers komen de meeste verkeersslachtoffers voor in de leeftijdscategorie 15-34 jaar, en dan vooral in de leeftijd 20 – 29 jaar.

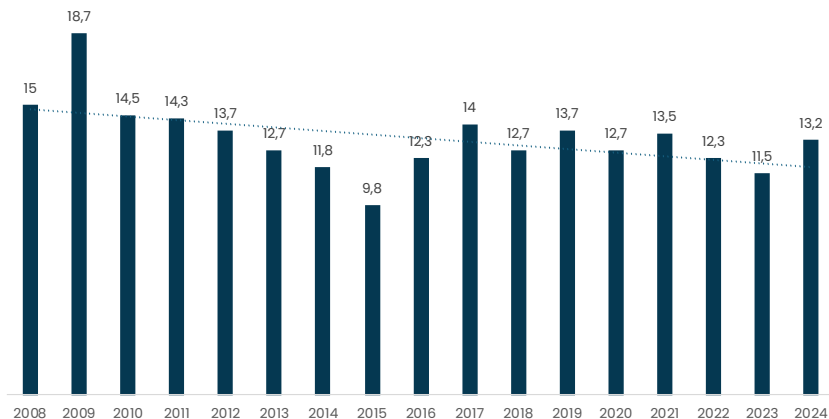
Tabel 3. Aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd⁹

Leeftijdscategorie	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023	2024
00-04	69	87	98	72	76	84	80	89	75	71
05-09	78	140	113	119	107	111	100	99	86	74
10-14	108	144	173	139	126	147	100	131	114	135
15-19	451	587	588	513	455	495	326	390	390	422
20-24	484	697	594	548	559	570	568	548	537	577
25-29	387	531	472	438	424	424	392	427	409	446
30-34	280	447	411	427	327	358	305	312	331	289
35-39	221	354	261	283	263	299	297	287	242	258
40-44	219	259	248	213	204	214	188	218	220	218
45-49	169	258	244	225	212	230	154	194	169	195
50-54	182	247	239	192	202	210	155	181	161	151
55-59	97	172	168	173	155	168	137	156	148	164
60-64	76	92	96	107	104	101	80	105	97	119
65-69	41	64	71	57	52	57	50	50	69	57
70-74	24	34	23	34	38	34	28	33	43	38
75-79	18	31	33	36	27	37	31	29	36	13
Onbekend	31	37	22	25	18	15	7	0	0	0

⁸ Bron: Korps Politie Suriname; bewerkt door het adviesteam

⁹ Bron: Korps Politie Suriname; bewerkt door het adviesteam

Figuur 8 toont de verkeerssterfte per 100.000 inwoners in Suriname in de periode 2008–2024 (op basis van 600.000 inwoners). De eerder geconstateerde piek van verkeersdoden in 2009 is in deze figuur ook duidelijk te zien, hoewel er daarna wel een heel lichte trend van afname aan verkeersdoden per 100.00 inwoners merkbaar is, met enkele uitschieters in de jaren 2017, 2019, 2021 en 2024.



Figuur 8: Verkeerssterfte per 100.000 inwoners in Suriname¹⁰

Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal verkeersdoden per district tussen 2009 en 2024. Het spreekt voor zich dat in de meest dichtbevolkte districten Paramaribo en Wanica de meeste verkeersdoden voorkomen, gevolgd door de districten Para, Commewijne en Nickerie. 2015 laat zien dat het aantal verkeersdoden kan worden teruggebracht. Van 2009 tot en met 2015 zien we een geleidelijke daling van het aantal verkeersdoden; na 2015 is die trend doorbroken en klimt het aantal verkeersdoden naar aantallen tussen 74 en 96.

¹⁰ Bron: Korps Politie Suriname; bewerkt door het adviesteam

Tabel 4. Verkeersdoden per district, 2008 -2024¹¹

TOTAALAANTAL VERKEERSDODEN PER DISTRICT 2008 – 2024											
JAAR	PAR'BO	WAN.	PARA	MARO	COMM	SAR'CA	COR	NICK	SIP.	BROK.	TOTAAL
2009	44	13	8	7	5	5	3	21	1	5	112
2010	36	11	11	2	5	2	7	11	2	0	87
2011	25	16	11	4	5	2	5	11	1	6	86
2012	29	18	10	0	5	3	2	11	0	4	82
2013	28	12	8	1	2	9	1	12	1	2	76
2014	20	15	4	3	10	8	0	7	0	4	71
2015	19	12	2	0	6	5	1	11	0	3	59
2016	24	17	4	4	13	6	0	4	1	1	74
2017	21	20	9	2	14	5	0	9	0	4	84
2018	25	10	6	2	10	7	0	7	0	5	76
2019	24	16	6	10	6	4	0	8	0	6	82
2020	20	17	13	1	3	7	1	12	0	2	76
2021	27	17	10	5	8	7	4	12	0	1	96
2022	26	14	9	4	6	4	4	5	0	2	74
2023	23	18	5	3	1	8	0	5	0	6	69
2024	28	23	6	1	3	5	2	7	1	3	79
TOTAAL	456	269	129	54	106	89	35	160	8	56	1368

¹¹ Bron: Korps Politie Suriname; bewerkt door het adviesteam

Het Bevorderen van de Verkeersveiligheid in Suriname



3. Het Bevorderen van de Verkeersveiligheid in Suriname

3.1. Beheer en coördinatie

Verkeersveiligheid is bij uitstek een multisectoriële aangelegenheid, waarbij verschillende sectoren een belangrijke rol spelen en er maatregelen nodig zijn op het gebied van infrastructuur, verkeers- en voertuigtechnologie, voorlichting, handhaving en nazorg. Activiteiten en maatregelen die de verkeersveiligheid beïnvloeden maar juridisch onder de verantwoordelijkheid van bepaalde ministeries, autoriteiten en instellingen vallen, worden door deze instanties uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg en het onderhoud van de weginfrastructuur, handhaving van wet- en regelgeving, planning van woonwijken, verzamelen en bijhouden van gegevens en zorg voor verkeersslachtoffers. Zonder een centraal coördinerend mechanisme loopt men het risico dat de activiteiten en maatregelen niet op elkaar worden afgestemd met het oog op de verkeersveiligheid en kan de daling van het aantal fatale en ernstig verwonde verkeersslachtoffers niet structureel of op lange termijn worden aangepakt.

3.1.1. Verkeersveiligheidsinstituut (VVI)

Op 29 februari 2019 werd het VVI, dat valt onder het Ministerie van Justitie en Politie, bij Staatsbesluit opgericht voor onbepaalde tijd. Het VVI is rechtstreeks verantwoording schuldig aan de minister, is een gespecialiseerd instituut dat dient als centraal aanspreekpunt voor het beheer van de verkeersveiligheid. Het instituut is opgericht om financieel onafhankelijk te opereren door het identificeren, werven en aanwenden van fondsen; het uitvoeren van projecten en het beheren van projectmiddelen; en het afleggen van financiële verantwoording. De financiële controle van het instituut wordt uitgevoerd door de Centrale Accountantsdienst (CLAD). De **algemene missie** van het instituut is als volgt:



Directeur van VVI, Joanne Adraai

Het centraal beheren, optimaliseren en bewaken van de verkeersveiligheid, alsmede het coördineren van activiteiten met betrekking tot verkeersveiligheid in het algemeen, die door verschillende andere actoren worden uitgevoerd op basis van de aan hen toegewezen wettelijke taken.

Onder de specifieke taken van het Verkeersveiligheidsinstituut vallen:

1. het bevorderen van de verkeersveiligheidsfilosofie;
2. het verzamelen en analyseren van verkeersdata en statistieken;
3. het ontwikkelen van een strategisch plan voor verkeersveiligheidsbeleid;
4. het onderhouden van contacten met nationale en internationale belanghebbenden (personen, organisaties, instituten en anderen);
5. het bevorderen van veilige infrastructuur, effectieve handhaving en voorlichting in overleg met bevoegde autoriteiten;
6. het monitoren en evalueren van de uitvoering van de vastgestelde verkeersveiligheidsstrategie en bijbehorende actieplannen.

Het voorstel voor de structuur van het huidige Verkeersveiligheidsinstituut in het eerste Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid 2020 – 2024 was een eenvoudige kernstructuur: een directeur, administratieve en financiële afdelingen en drie technische afdelingen. Het huidige voorstel in het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid 2026 – 2030 is aangepast, maar toch eenvoudig gehouden: een directeur, een secretariaat en financiële afdeling, maar nu met twee onder-directoraten in plaats van de drie technische managers. Een van de onder-directeuren zou tevens moeten worden aangesteld om waar te nemen bij afwezigheid van de directeur.

3.2. Strategische keuzes en prioriteiten

Suriname heeft zich ook gecommitteerd aan het behalen van de doelen van het Decennium voor Verkeersveiligheid en de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's). Sinds 2016 heeft de regering de Commissie Verkeersveiligheid ingesteld om beleidsontwikkeling en coördinatie van verkeersveiligheid in Suriname te bevorderen. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Justitie en Politie (voorzitter en secretaris); er zijn ook vertegenwoordigers van het Korps Politie Suriname, het Ministerie van Openbare Werken, Transport en Communicatie, het Ministerie van Volksgezondheid en het Openbaar Ministerie. Daarnaast nemen deel de voorzitter van de Korps Suriname Verkeervrijwilligers, de Vereniging Verkeersslachtoffers en een vertegenwoordiger van de Vereniging van Rijschool Eigenaren in Suriname.

In 2018 werd met technische ondersteuning van de PAHO een eerste Strategisch Plan en Actieplan voor Verkeersveiligheid 2018-2021 ontwikkeld. Bij wet werd een Instituut voor Verkeersveiligheid ingesteld om een gecoördineerde benadering en centraal beheer van de verkeersveiligheid in Suriname te bevorderen met de aanstelling van een directeur.

Er werd een evaluatie van het Strategisch Plan 2018-2021 uitgevoerd om de behaalde resultaten, de impact, de uitdagingen en de geleerde lessen tijdens de implementatieperiode te beoordelen. De aanbevelingen uit deze evaluatie hebben richting gegeven aan het stellen van prioriteiten voor effectieve verkeersveiligheidsinterventies en maatregelen om in de volgende periode 2026-2030 verkeersdoden en -gewonden te voorkomen en verder terug te dringen.

Het ontwikkelingsproces van het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2026-2030 verliep via een consultatieproces waarin verschillende belanghebbenden die direct en indirect betrokken waren bij verkeersveiligheid in Suriname participeerden en is gecoördineerd door de Commissie Verkeersveiligheid. De aanbevelingen uit de eerdere verkeersveiligheidswerkshops in december 2023 en de resultaten van een SWOT-analyse van de verkeersveiligheidssituatie in Suriname zijn eveneens meegenomen in de formulering. De workshops werden bijgewoond door vertegenwoordigers van beleidsvormende en beleidsuitvoerende instellingen en door niet-gouvernementele belanghebbenden die relevant zijn voor de totstandkoming van verkeersveiligheid.

Het Strategisch Verkeersveiligheidsplan 2018-2021 had als filosofische basis dat verkeersveiligheid ieders verantwoordelijkheid is en dit blijft ook het uitgangspunt voor het nieuwe strategisch plan. Dit houdt in dat iedereen die op enig moment een weggebruiker is – actief of passief – de verantwoordelijkheid moet nemen om te doen of juist na te laten wat zijn of haar verkeersdeelname in gevaar kan brengen. De verantwoordelijkheid moet uiteraard in overeenstemming zijn met de bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden van de betrokken persoon, instelling of organisatie. Hieronder volgt een uitwerking van deze filosofische basis van verkeersveiligheid.

KADER 1: VERKEERSVEILIGHEID, IEDERS VERANTWOORDELIJKHEID

Verkeer is een essentieel onderdeel van ons leven, noodzakelijk voor onze economische ontwikkeling en voor sociale mobiliteit.

Veiligheid is geen optionele situatie, maar een fundamenteel recht (Artikel 16 van de Grondwet) dat door iedereen moet worden gerespecteerd, gegarandeerd en beschermd; verkeer mag hierop geen afbreuk doen. De staat heeft daarom de constitutionele plicht om de veiligheid van haar burgers te waarborgen.

Menselijke fouten moeten worden opgevangen door het bevorderen van gewenst gedrag, het ontwerpen en onderhouden van een vergevingsgezinde weginfrastructuur, het invoeren van veiligere voertuigen en het effectief handhaven van verkeersregels.

Verkeersveiligheid vereist sociale, juridische, technische, infrastructurele, educatieve en informatieve interventies. Verkeersongevallen hebben een negatieve impact op gezondheid, armoede, gelijkheid, milieu, werkgelegenheid, onderwijs en gendergelijkheid. De multisectoriële interventies, gericht op mensen, wegen, voertuigen, nazorg en snelheid, moeten elkaar aanvullen.

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke inspanning, maar is het best gediend door een centraal aangestuurde, integrale beïnvloeding en controle van ons verkeersgedrag, in combinatie met wegontwerp, voertuiguitrusting, beheersbare verkeersstromen en goede nazorg wanneer er toch iets misgaat.

.....
De uitdagingen op het gebied van de verkeersveiligheid zullen waarschijnlijk toenemen en het is dus van groot belang om een strategie voor de komende jaren te ontwikkelen, die zich richt op de volgende drie prioriteiten:

- **Veilige infrastructuur:** het creëren van betere, veiligere en meer inclusieve wegen, niet alleen voor inzittenden van voertuigen, maar voor alle weggebruikers.
- **Stedelijke mobiliteit:** de uitvoering van programma's en maatregelen ter bevordering van veilige snelheden en het stimuleren van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer), wat bijdraagt aan het verminderen van sociale ongelijkheid, het verbeteren van de toegankelijkheid en het terugdringen van verkeerscongestie en vervuiling.
- **Overheidsbeleid en instellingen:** nationale en internationale samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid bij het formuleren, opstellen en goedkeuren van ambitieuze en innovatieve maatregelen door middel van technologische kennis, wetgeving, regels, voorschriften en handhaving.

Het 'Vijfpijlersysteem' dat gehanteerd is in de eerste Surinaamse Verkeersveiligheidsstrategie en ook voor het nieuwe Decennium voor de verkeersveiligheid (2021 – 2030) wordt aanbevolen, zal wederom worden gebruikt in de nieuwe Verkeersveiligheidsstrategie voor Suriname voor 2026 – 2030. Met dit zogeheten Vijfpijlersysteem zal Suriname verkeersveiligheid nastreven en bevorderen door middel van een geïntegreerde benadering om te zoeken naar langetermijn en duurzame oplossingen. Dit systeem zal verder de intersectorale samenwerking versterken door betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld en het bedrijfsleven.

Met het oog op het nieuwe decennium moeten we ons niet beperken tot acties die afzonderlijk binnen de pijlers vallen, maar we moeten hun onderlinge afhankelijkheid onderzoeken en hun raakvlakken benutten voor de toepassing van een volledig **Safe System Approach** in Suriname in de naaste toekomst.

3.3. Safe System Approach

Het uitgangspunt van de **Safe System Approach**¹² is dat er geen fatale verkeersongevallen mogen zijn en dat niemand blijvend letsel oploopt bij het gebruik van het wegennet. Bij deze aanpak worden verkeersongevallen beschouwd als multi-causale en vermijdbare gebeurtenissen. In een **Safe System Approach** worden verkeersveiligheidsproblemen aangepakt door een volledig scala aan oplossingen te overwegen voor infrastructuur, verkeer en snelheidsbeheer, voertuignormen en -uitrusting, en het gedrag van weggebruikers.



Figuur 9: Safe system approach

Het implementeren van deze benadering vereist het ontwikkelen en versterken van de institutionele managementcapaciteit om zich te concentreren op het behalen van resultaten die gericht zijn op het uitbannen van fatale verkeersongevallen en ernstig letsel. Bij de implementatie van een Safe System Approach moet het wegennet zodanig ontworpen zijn dat weggebruikers fatale en niet-fatale ongevallen kunnen vermijden.

KADER 2: SAFE SYSTEM APPROACH

De **Safe System Approach** heeft voordelen omdat de benadering gebouwd is op een positieve feedback lus van verandering: naarmate wegen veiliger en gezonder worden door verbeterd ontwerp, een vermindering van het aantal voertuigen en aangepaste snelheden, zullen meer mensen zich op hun gemak voelen bij het lopen, fietsen of gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dit leidt uiteindelijk tot een humaner verkeerssysteem en verbeterde luchtkwaliteit.

Veilige, duurzame en inclusieve transportsystemen bieden veilige omstandigheden voor de meest kwetsbare bevolkingsgroepen (zoals kinderen, mensen met een beperking, ouderen, enz.) om zich te verplaatsen.

Veiligheid is geen kwestie van één discipline of sector, maar vereist de gezamenlijke inspanningen van velen. Veiligheid impliceert ook controversiële maatregelen, waarbij rekening moet worden gehouden met weerstand tegen deze maatregelen bij de implementatie van het verkeersveiligheidsplan.

12 Zie voor meer informatie: <https://www.transportation.gov/NRSS/SafeSystem>

3.4. Overzicht van de huidige situatie op basis van de 5 pijlers

Tijdens de workshops in december 2024 heeft het adviesteam een beknopt overzicht gegeven van de huidige stand van zaken voor wat betreft implementatie van het Vijfpijlerssysteem, dat in het eerste strategisch plan was ingevoerd voor het bevorderen van de verkeersveiligheid.



Pijler 1: Verkeersveiligheidsbeheer

- Verkeersveiligheidsbeheer wordt in Suriname uitgevoerd door het Verkeersveiligheidsinstituut (VVI), opgericht en gefinancierd door de overheid. Politieke invloed, onvoldoende financiën en een tekort aan competente medewerkers beperken de mogelijkheden om verkeersveiligheid adequaat te monitoren en bij te sturen. Er is een wetsvoorstel ingediend in het parlement voor de omzetting van het VVI naar een autoriteit, waarop belanghebbenden in februari 2023 konden reageren.
- In 2011 schatten ISTS-adviseurs (Institutionele Versterking van de Transportsector) dat het jaarlijkse verlies door verkeersonveiligheid ongeveer 2% van het BBP bedroeg. Het is rendabel om een deel van dit bedrag te investeren in verkeersveiligheid.
- Er is dringend behoefte aan een centrale instantie voor dataverzameling; nu gebeurt dit door verschillende instanties zonder interactie. Data zijn niet alleen essentieel voor planning en internationale rapportage, maar ook nuttig om onze status internationaal te presenteren.
- Richtlijnen en aanbevelingen uit bestaande (internationale) rapporten kunnen helpen bij het uitvoeren van de eerste interventies.
- Voor een goede bedrijfsvoering is het essentieel dat belanghebbenden regelmatig bij het planningsproces worden betrokken.



Pijler 2: Veiliger wegen en mobiliteitsinfrastructuur

- De huidige situatie op het gebied van verkeersveiligheid is al in kaart gebracht, inclusief de tekortkomingen in ons wegennet zoals gedaan door Mohan (Scriptiestudent TU-Delft) in 2013. Zie het rapport op de website van 'smart mobility' (www.kmsmartmob.com).
- Momenteel worden er overall drempels aangebracht, terwijl wegmarkering een continu proces is. Er is een chronisch gebrek aan onderhoud aan wegmeubilair.
- De ISTS-richtlijnen voor de wegconstructie en wegaanleg zouden om de drie jaar moeten worden herzien, maar ze zijn nog steeds niet herzien. Er moet een besluit worden genomen over het vaststellen van een functionele wegclassificatie voor Suriname.
- Verschillende rapporten geven een geometrisch beeld van wegen volgens hun wegklasse, maar deze zijn nog niet gestandaardiseerd in een richtlijn voor Surinaamse wegen.
- Ook voor het benodigde meubilair dat per wegklasse nodig is, is dit nog niet gedaan.
- Er worden nog geen verkeersveiligheidsaudits formeel uitgevoerd op de wegen van ons wegennet.



Pijler 3: Veiligere voertuigen

- Er is een stichting opgericht die jaarlijkse herkeuring van motorvoertuigen uitvoert. Hierdoor kon de particuliere sector tegen betaling investeren in de benodigde apparatuur om dit te doen. Meer dan dertig stations in Paramaribo voeren deze controle uit, waarmee het grootste deel van de voertuigen wordt gecontroleerd. De boetes zijn relatief hoog, dus mensen zijn vrij stipt met het uitvoeren van deze jaarlijkse hercontrole. Voorheen werd dit alleen door de politie gedaan, wat een druk legde op hun beperkte capaciteit en ook leidde tot onnodig lange wachttijden, omdat de controles op één centraal station werden uitgevoerd. Voertuigkeuringen dienen uitsluitend volgens de geldende procedures en regelgeving plaats te vinden. In de praktijk blijkt dat keuringen soms op een onjuiste of zelfs illegale wijze worden uitgevoerd, doordat voertuigeigenaren het voertuig niet verplicht aanbieden bij de officiële keuringsinstantie. Dit ondermijnt de effectiviteit van een voertuiginspectiesysteem.
- De politie voert regelmatig verkeerscontroles uit, maar de intensiteit ligt nog steeds onder de norm.
- Het huidige Rijbesluit is zeer duidelijk over veilige voertuigen op de weg en duidelijke verkeersregels. Het is ook bijgewerkt naar de nieuwste eisen voor veilig rijden, met uitzondering van de onlangs geïntroduceerde elektrische (brom)fietsen.
- In 2018 werd wetgeving aangenomen met betrekking tot aanrijdingen waarbij alleen de carrosserie beschadigd raakte. Hierdoor werd de politie in deze gevallen niet ingeschakeld, wat leidde tot een drastische vermindering van onnodig politiewerk en een vermindering van verkeersopstoppen door wegblokkades door de beschadigde voertuigen.
- Het importbeleid voor motoren en voertuigen verdient bijzondere aandacht. Er dient streng toezicht te worden gehouden op de invoer, zodat verouderde of technisch onveilige voertuigen niet in het verkeer terechtkomen. In Suriname gelden echter nog geen beperkingen voor de import van onveilige voertuigen. Hoewel de veiligheid van voertuigen grotendeels afhangt van de standaarden en wetgeving in de exporterende landen, ligt er ook een verantwoordelijkheid bij Suriname zelf om passende importvoorwaarden en veiligheidsnormen vast te stellen.
- Zonder dergelijke maatregelen bestaat het gevaar dat voertuigen met lage veiligheidsstandaarden of technische tekortkomingen vrijelijk het verkeer instromen, wat de kans op verkeersongevallen en letsels verhoogt.
- Er is minder verkeersopstopping door laad- en losactiviteiten bij de winkels. Dit komt door nieuwe regelgeving die deze activiteiten beperkt tot bepaalde sluitingstijden.



Pijler 4: Veiligere weggebruikers

- Aanpassing van de wetgeving in het Rijdecreet is nog steeds nodig, bijv. voor een betere omschrijving van de helmkwaliteit van bromfietzers, het uitvoeren van cameradetectie op kentekenplaten, elektrische (brom)fietsen, enz.
- De VVI heeft een Facebookpagina waar ze hun filosofie over verkeersveiligheid, verkeerstips en krantenartikelen publiceren om het publiek bewust te maken van verkeersveiligheid. In dit verband is het vermeldenswaardig dat een radiozender hier elke ochtend aandacht aan besteedt met een veiligheidsflits.
- Zoals de statistieken laten zien, is het, gezien het hoge aantal bromfietzers dat betrokken is bij verkeersongevallen, noodzakelijk dat er meer maatregelen worden genomen ten aanzien van deze groep door middel van wetgeving en politie-interventies.
- Meer aandacht wordt aanbevolen voor de doelgroep bromfietzers. Het is raadzaam om deze groep als doelgroep te nemen met meer informatie en een specifieke informatieve app voor hen.
- Het is ook raadzaam om de groep gehandicapten te betrekken bij de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door wetgeving en integratie van de 'witte stok' in het verkeersonderwijs.



Pijler 5: Post-traumazorg voor slachtoffers

- Er is al een wetsvoorstel ingediend bij de Nationale Assemblee voor een Verkeerscompensatiefonds en belanghebbenden werden in februari 2023 uitgenodigd om hierop te reageren. Het Bureau Slachtofferhulp is beschikbaar voor verkeersslachtoffers, maar dit wordt niet goed gefaciliteerd. Een grotere inzet van de overheid is hierbij noodzakelijk.
- Er is behoefte aan een uniforme EHBO-training voor alle eerstelijns hulpverleners. Er is geconstateerd dat zij niet allemaal volgens dezelfde uniforme procedures werken.
- Beperkingen als gevolg van verkeersongevallen leiden vaak tot financiële crises bij huishoudens. Het is goed om dit in kaart te brengen (ook door een databestand aan te leggen) en deze huishoudens financieel te compenseren, hetzij vanuit het fonds (in ontwikkeling) of via de verzekeraar.
- Verkeersslachtoffers worden niet behandeld voor geestelijke gezondheidszorg, terwijl geestelijk trauma in veel gevallen onvermijdelijk is.
- Ambulancediensten en behandellocaties zijn momenteel niet goed gedecentraliseerd. Het is raadzaam om deze diensten zo te spreiden dat er binnen dertig minuten iemand aanwezig is/wordt behandeld, vooral langs routes waar veel wordt gereden.

Voorts is het van wezenlijk belang dat de Verkeersveiligheidsstrategie in lijn is met nationale prioriteiten. In dit kader zal het Verkeersveiligheidsinstituut (VVI) ervoor moeten zorgen dat de strategie voortdurend wordt *afgestemd met nieuw te ontwikkelen en in voorbereiding zijnde strategische raamwerken en plannen van de overheid*, met name met de volgende:

- **Meerjarenontwikkelingsplan (MOP)**, dat kan aantonen hoe verkeersveiligheid bijdraagt aan nationale prioriteiten (economische groei, mobiliteit, productiviteit) en ook kan bijdragen aan ondersteuning dwars door ministeries heen.
- **Transport of mobiliteitsmasterplan**, dat zorgt voor afstemming met langetermijn infrastructuurprojecten en argumenten voor geïntegreerde interventies versterkt (wegen, openbaar vervoer, stadsplanning).
- **Nationaal gezondheidsstrategie**, voor wat betreft traumazorg, letselpreventie, preventie van niet-overdraagbare ziekten (lichamelijke activiteit, veilig lopen en fietsen), maar ook met betrekking tot surveillance en noodhulp.
- **Strategie openbare veiligheid**, welke onder andere te maken heeft met politiehandhaving (snelheid op de weg, rijden onder invloed, gebruik van helmen en veiligheidsriemen) en het delen van informatie en data.
- **Plan m.b.t. de spoedeisende medische diensten**, dat te maken heeft met pre-ziekenhuis zorg, responstijden, de spreiding van ambulancediensten en verwijssystemen. Dit plan kan sterfte en ernstig letsel helpen verminderen.
- **Onderwijssectorplan**, dat verkeersveiligheidsvoorlichting op school, veilige schoolzones en programma's voor gedragsverandering bij jongeren op elkaar afstemt.
- **Klimaat- en milieubeleid**, dat te maken heeft met duurzame mobiliteit, transport en vermindering van emissies, en ook mogelijkheden voor fondswerving ondersteunt.
- **Strategie voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling**, die een veilig ontwerp van wegen integreert met zonering, netwerken van trottoirs en fietspaden, straatverlichting, en gemeenschapsinfrastructuur.
- **Strategie m.b.t. ICT en digitale transformatie**, die belangrijk is voor slimme verkeerssystemen, dataplatformen, digitale handhavingsinstrumenten, en E-learning voor bestuurders.
- **Nationale strategie voor kinderbescherming of jongerenstrategie**, die ook tot doel heeft om kinderen/ jongeren te beschermen tegen verkeersongevallen en -letsels, wat wereldwijd de grootste oorzaak is van sterfte onder deze doelgroep.

Het Geïntegreerd Strategisch Plan Voor De Verkeersveiligheid 2026–2030



4. Het Geïntegreerd Strategisch Plan Voor De Verkeersveiligheid 2026-2030

4.1. Probleemstelling

De probleemstelling die is gebruikt bij het formuleren van dit geïntegreerde beleidsplan voor verkeersveiligheid luidt als volgt:

Hoe kunnen we een effectieve en geïntegreerde benadering van verkeersveiligheid bevorderen om duurzame oplossingen te vinden en de samenwerking tussen alle verkeersrelevante actoren te versterken, zodat de gewenste nationale -verkeersveiligheidsdoelstellingen worden bereikt?

Net als in het eerste strategisch plan voor de verkeersveiligheid, zijn de specifieke maatregelen die door relevante actoren moeten worden uitgevoerd, wederom geformuleerd en gepresenteerd in tabelvorm. Het actieplan zal jaarlijks worden geactualiseerd door middel van interne en externe monitoring. Hoofdstuk 5 hieronder geeft aan hoe monitoring en evaluatie (M&E) van het actieplan zal plaatsvinden.

Het identificeren van de activiteiten en maatregelen is gebaseerd op een aantal relevante vragen die deels ook tijdens de stakeholder consultaties aan de orde kwamen, namelijk:

- Wat houdt de verkeersveiligheidsfilosofie van Suriname in?
- Hoeveel verkeersbewegingen zijn er nodig voor de dagelijkse activiteiten van mensen (en waar bevinden zich scholen, kantoren en winkels ten opzichte van woonlocaties, en hoe goed is het openbaar vervoer georganiseerd)?
- Zijn er bestemmingsplannen voor woonwijken en zijn de wegen aangepast aan hun functie, hoe veilig zijn ze ontworpen en wat is hun staat?
- Hoe kunnen mensen kennis en vaardigheden verwerven om veilig deel te nemen aan het verkeer?
- Is er permanente verkeersvoorlichting en zijn de informatieprogramma's adequaat?
- Hoe staat het met de naleving van bestaande veiligheidsregels?
- Hoe effectief is de handhaving van bestaande wetten en regels?
- Wat zijn de uitdagingen voor monitoring en handhaving, en hoe kunnen deze worden geoptimaliseerd?
- Welke regels ontbreken er nog?
- Is er een noodhulp-systeem na het ongeluk aanwezig?
- Zijn er naast reguliere ambulances andere voertuigen speciaal uitgerust met levensreddende apparatuur en getraind personeel?
- Is er een efficiënt gedecentraliseerd systeem zodat ambulances niet altijd vanuit het ziekenhuis hoeven te vertrekken?
- Hoe kan de gemeenschap deelnemen aan het zorgsysteem na een ongeval?

4.2. Visie en doelstelling

De **visie** en het **doel** van het Geïntegreerd Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2026-2030 luiden:



Visie

Een Suriname waar het verkeer veilig, betrouwbaar en duurzaam is en de veilige mobiliteit van mensen en goederen ieders verantwoordelijkheid is



Algemeen Doel

50% vermindering

van het aantal verkeersdoden en -gewonden in 2030 ten opzichte van 2021

4.3. Aandachtsgebieden

Op basis van bovengenoemde probleemstelling zijn de volgende gebieden geïdentificeerd die in de komende jaren meer onderzoek en analyse vereisen:

- potentiële “kritieke plekken” (locaties met verhoogd risico);
- de plekken waar dodelijke ongevallen voorkomen;
- modaliteit van de verkeersslachtoffers (voetganger, (brom)fietser, autobestuurder, enz.);
- modaliteit van oorzaken van ernstige verkeersongevallen (onoplettendheid, onoverzichtelijkheid of eventuele fouten van de infrastructuur, enz.

De volgende aandachtsgebieden en doelgroepen zijn voortgekomen uit de probleemstelling, SWOT-analyse, consultaties, workshops en seminars over verkeersveiligheid in de afgelopen jaren:

- loopruimte en voetgangersoversteekplaatsen;
- fysieke ruimte voor fietsers;
- veiligheid van bromfietzers en motorrijders;
- veilige schoolroutes voor kinderen;
- aandacht voor beginnende bestuurders;
- bestuurders onder invloed van alcohol en drugs;
- snelheidscontroles;
- toegang tot voorspelbaar openbaar vervoer;
- verdere regulering van vracht- en leveringsverkeer;
- veiligheid van motorfietsen en andere voertuigen;
- handhaving van wetgeving en beleid.
- Kwalitatief hoogwaardige zorg na een ongeval

4.4. Strategische Doelstellingen

1. Verbeterd beheer van de verkeersveiligheid
2. Veiligere wegen en mobiliteit
3. Veiligere voertuigen
4. Veiligere weggebruikers
5. Adequate nazorg van verkeersslachtoffers

4.4.1. Belangrijkste interventies



Pijler 1: Verkeersveiligheidsbeheer

Belangrijke interventies Pijler 1 Verkeersveiligheidsbeheer

- A. Een Verkeersautoriteit (VA) opzetten die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, coördinatie, uitvoering, monitoring en evaluatie van het nationale verkeersveiligheids-beleid en de bijbehorende interventies.
- B. Een relevant wettelijk en beleidskader ontwikkelen en implementeren voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsstrategie.
- C. Een centraal informatiesysteem opzetten om gegevens van multisectoriële belanghebbenden te verzamelen en analyseren, en relevante informatie produceert, toegankelijk maakt en publiceert.
- D. Realistische korte- en middellange termijn doelen vastleggen in goedgekeurde jaarplannen met resultaatgerichte activiteiten.
- E. Beleidsmaatregelen implementeren die de snelheid van het verkeer verlagen en die de behoeften van voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en andere kwetsbare groepen in acht nemen.

PRIORITEITEN



Verkeersveiligheidsbeheer

Nationaal leiderschap en bestuur

Juridische handhaving en monitoring



Pijler 2: Veiligere wegen en mobiliteit

Belangrijke interventies Pijler 2 Veiligere wegen en mobiliteit

- A. Wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg
- B. De bestaande wegeninfrastructuur verbeteren/aanpassen op basis van goedgekeurde verkeersveiligheidsnormen en standaarden.
- C. Ontwikkelen van nieuwe weginfrastructuur op basis van goedgekeurde normen en standaarden voor mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.

PRIORITEITEN



Veiligere wegen en mobiliteit

Infrastructuur planning en investering

Coördinatie



Pijler 3: Veiligere voertuigen

Belangrijke interventies Pijler 3 Veiligere voertuigen

- A. Vaststelling van een minimale set aan veiligheidsnormen voor de verschillende categorieën voertuigen (waaronder personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens, bussen en gemotoriseerde twee- en driewielers, met inbegrip van informele vormen van vervoer zoals schaaftijswagens).
- B. Toe zien dat de frequentiebeoordelingen van de technologische kwaliteit en de technische prestaties van alle voertuigcategorieën voldoen aan de basisvereisten voor voertuigveiligheid.
- C. Regelgeving ontwikkelen om de import van rijvoertuigen te laten voldoen aan de wettelijke vereisen en de minimale VN-veiligheidseisen.

PRIORITEITEN



Veiligere voertuigen

Veiligheids normen

Motorfietsen en elektrische voertuigen



Pijler 4: Veiligere weggebruikers

Belangrijke interventies Pijler 3 Veiligere weggebruikers

- A. Implementeren van permanente verkeersveiligheidsvoorlichting en -informatie om de houding en het gedrag ten aanzien van verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.
- B. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.
- C. Invoeren van specifieke rijbewijzen voor beginnende bestuurders, die onderworpen zijn aan specifieke verkeersregels of extra controles door de verkeerspolitie
- D. Toezicht houden op de naleving van transport-, arbeids- en veiligheidswetten, -normen en -regelgeving voor de veilige exploitatie van commercieel en personenvervoer om het aantal verwondingen en letsels te verminderen.

PRIORITEITEN



Veiligere weggebruikers

Kwetsbare weggebruikers

Verkeerseducatie en empowerment



Pijler 5: Post-traumazorg voor slachtoffers

Belangrijke interventies Pijler 5 Post-traumazorg voor slachtoffers

- A. Voorbereiden en implementeren van wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg van slachtoffers
- B. Creëren van een systeem om de hulpverlening na een ongeval te activeren
- C. Voorbereiden en introduceren van een geïntegreerd systeem voor fysieke en psychologische zorg en revalidatie voor patiënten met ernstige letsels en verwondingen na een aanrijding.
- D. Vaststellen van vereisten voor multidisciplinair onderzoek na een ongeval
- E. Ontwikkelen en implementeren van passende verzekeringen ter financiering van de behandeling en revalidatie van verkeersslachtoffers

PRIORITEITEN



Post-traumazorg voor slachtoffers

Spoedeisende hulp capaciteit

Gemeenschaps betrokkenheid

4.5. Verwachte resultaten

De geïntegreerde benadering van het Strategisch Plan 2026-2030 stelt een centraal beleid voor in het kader van een **gezamenlijke benadering van verkeersveiligheidsvraagstukken**, waarbij actoren die direct en indirect betrokken zijn, worden ingeschakeld en de doelstellingen uit diverse beleidsdomeinen met elkaar worden verbonden. De geïntegreerde benadering is gebaseerd op het Vijfpijlersysteem voor verkeersveiligheid van het **Global Action Plan for the Traffic Safety Decade of Action 2021-2030**.

Bij het vaststellen van de activiteiten binnen elke pijler is rekening gehouden met de **geleidelijke invoering en toepassing van de Safe System Approach**. Dit betekent niet dat de activiteiten nu al een ultiem veiligheidssysteem vormen, maar er is zoveel als mogelijk aandacht besteed aan de volgende punten:

- de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid ligt niet primair bij de individuele weggebruiker, maar ook bij de autoriteiten en organisaties die wettelijk bepaalde taken en verantwoordelijkheden hebben op het gebied van verkeersveiligheid;
- de acties binnen en tussen de vijf pijlers zijn ondersteunend en complementair;
- binnen de pijlers is er een spreiding van korte-, middellange- en langetermijnacties;
- de activiteiten van het actieplan komen voort uit de SWOT-analyse van de situatie met betrekking tot verkeersveiligheid binnen elke pijler en van de workshops voor stakeholder consultaties.

Het actieplan bevat specifieke activiteiten en maatregelen die gepland zijn voor de periode januari 2026 tot en met december 2030, waaronder:

- De overgang van het **Verkeersveiligheidsinstituut** naar een Verkeersveiligheidsautoriteit.
- Het opzetten van een centraal **data- en informatiesysteem** voor het verzamelen en analyseren van betrouwbare statistieken inzake verkeersveiligheid.
- **Onderzoek**, waaronder naleving van transport- en veiligheidswetten, zoals rijden onder invloed, houding en gedrag van weggebruikers, meldings- en responstijden bij verkeersongevallen en de nazorg voor verkeersslachtoffers.
- Verbetering van de **handhaving**, waaronder meer wegcontroles op bussen en vrachtwagens, snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, helmplicht en andere wettelijk vastgestelde veiligheidsmaatregelen.
- **Analyse** van de gevaarlijkste wegen en kruispunten en het nemen van maatregelen, zoals herinrichting, aanleg van voetgangers- en (brom)fietspaden.
- **Regelgeving**, waaronder verplichte veiligheidsvoorzieningen in voertuigen, normen voor de import van motorvoertuigen en verplichte eigen laad- en losplaatsen bij bedrijven.
- Voortdurende voorlichting en implementatie van programma's voor specifieke doelgroepen, waaronder op scholen.
- Een geïntegreerd systeem van **hulpdiensten**.
- Verbetering van de **geestelijke en fysieke zorg** voor verkeersslachtoffers.
- Jaarlijkse **stakeholdersbijeenkomsten** om het actieplan te monitoren en bij te stellen.

Bij de selectie van de activiteiten en maatregelen die zullen worden uitgevoerd, is wederom expliciet rekening gehouden met de internationaal erkende **vijf E's**: wegontwerp en voertuigtechnologie (**Engineering**), voorlichting (**Education**), handhaving (**Enforcement**), betrokkenheid (**Engagement**) en evaluatie (**Evaluation**).

De activiteiten en maatregelen zullen verder moeten worden uitgewerkt in **jaarlijkse actieplannen**, zodat zij eenvoudiger kunnen worden afgestemd met de verschillende ministeries, departementen en instituten die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering, en dus ook voor opname in de relevante jaarbegrotingen. Jaarlijkse actieplannen maken het ook gemakkelijker om projectdocumenten te ontwikkelen, die gebruikt kunnen worden voor financiering door donororganisaties.

Monitoring en Evaluatie

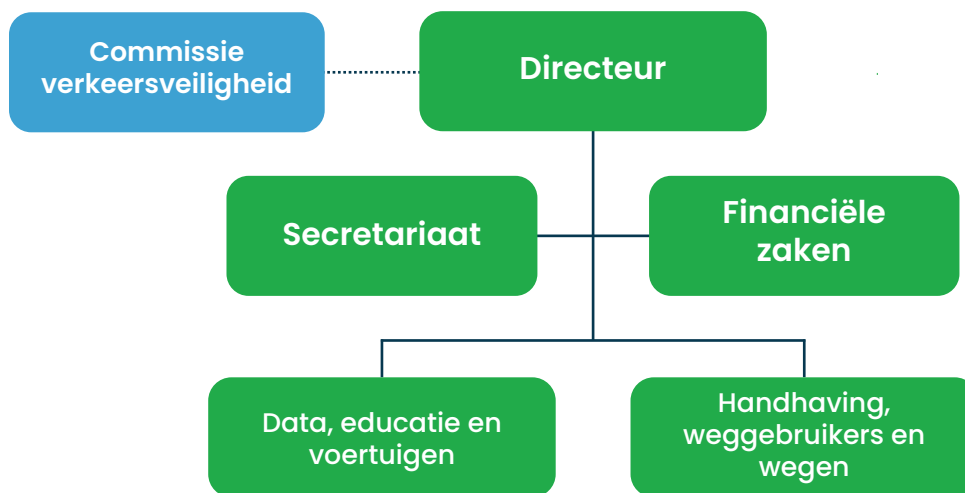


Opleiding in verkeerseducatie voor leerkrachten door onderdirecteur VVI Purcy Landveld

5. Monitoring en Evaluatie

Het voorstel voor de structuur van het huidige Verkeersveiligheidsinstituut in het eerste Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid 2020 – 2024 was een eenvoudige kernstructuur: een directeur, administratieve en financiële afdelingen en drie technische afdelingen. Het huidige voorstel in het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid 2026 – 2030 is aangepast, maar toch eenvoudig gehouden: een directeur, een secretariaat en financiële afdeling, maar nu met twee onder-directoraten in plaats van de drie technische managers. Een van de onder-directeuren zou tevens moeten worden aangesteld om waar te nemen bij afwezigheid van de directeur.

De achtergrond voor de eenvoudige organisatiestructuur is dat het Verkeersveiligheidsinstituut (VVI) merendeels een adviserende en coördinerende rol heeft en geen volledig uitvoerende rol. Bovendien biedt de organisatiestructuur het raamwerk om verder te kunnen groeien.

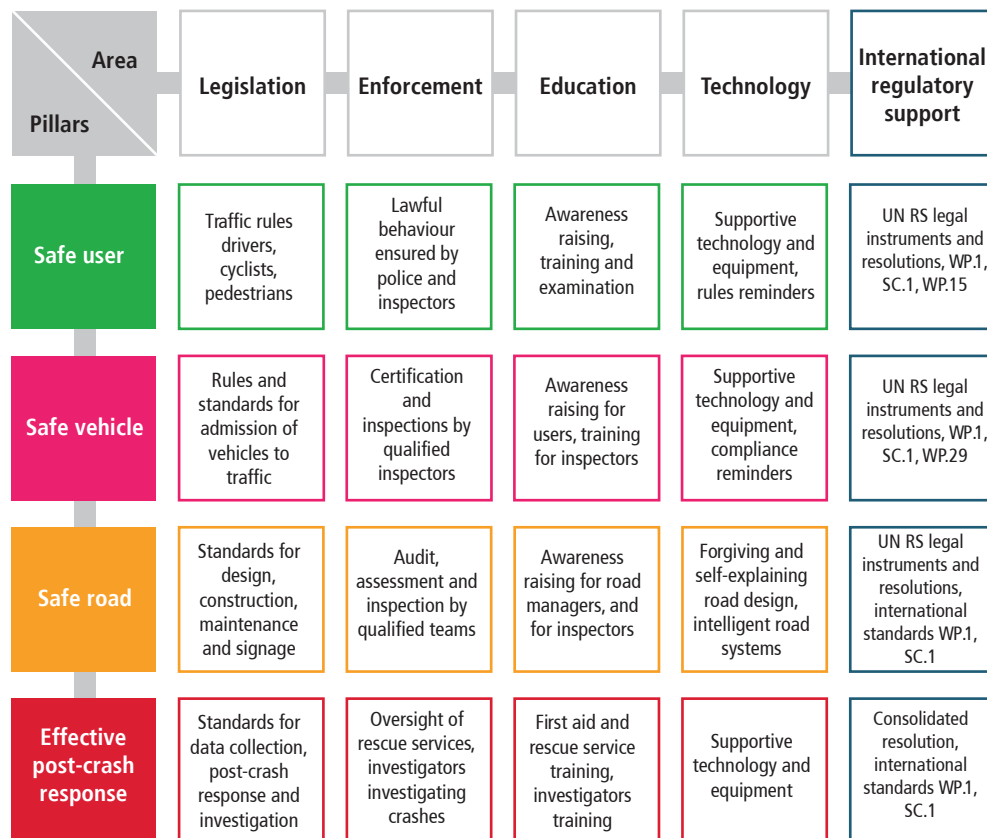


Figuur 10: Voorgestelde organisatiestructuur VVI

Het **Onder-directoraat data, educatie en voertuigen** coördineert en overziet onderzoek en dataverzameling die nodig zijn voor beleid, monitoring en evaluatie van de verkeersveiligheid; verzamelt de benodigde gegevens van verschillende instanties en organisaties; analyseert de verkeersstatistieken; werkt nauw samen met de relevante instanties die te maken hebben met het voertuigenveiligheid; houdt tevens toezicht op de noodzakelijke permanente verkeersvoorlichting in het algemeen, zodat de activiteiten van de verschillende partners op elkaar worden afgestemd; coördineert de communicatie met stakeholders en organiseert de monitoring- en evaluatiebijeenkomsten met de stakeholders.

Het **Onder-directoraat handhaving, weggebruikers en wegen** coördineert activiteiten en maatregelen die in het algemeen uitgevoerd en genomen worden met betrekking tot het bevorderen van veiligere wegen, in samenwerking met de relevante instanties die de verantwoordelijkheid voor de uitvoering daarvan hebben; werkt nauw samen met de bevoegde overheidsinstanties en andere instellingen om normen en standaarden vast te stellen voor wegontwerp en de veiligheid van weggebruikers, inclusief de nazorg voor verkeersslachtoffers; bespreekt eventuele handhavingsproblemen met de wettelijk aangewezen instanties; adviseert waar nodig en treedt op als intermediair om de dialoog tussen de verschillende instanties te bevorderen; houdt tevens toezicht op de voorbereiding van noodzakelijke nieuwe wetgeving of wijzigingen in bestaande wet- en regelgeving in nauw overleg met de handhavingsinstanties.

Een organisatiestructuur is niet uit beton gehouwen en de voorgestelde structuur voor het VVI kan uiteraard worden herzien. Aangezien een Verkeersveiligheidsautoriteit momenteel in voorbereiding is, is het aan te bevelen om de structuur uiteindelijk aan te passen aan wat de wet zal neerleggen voor de taken en verantwoordelijkheden van die autoriteit. Een voorbeeld van de uitwerking van een uitgebreide structuur voor verkeersveiligheidsbeheer is hieronder schematisch weergegeven in Figuur 12. Dit voorbeeld geeft de verticale en horizontale coördinatie weer en kan dienen voor het samenstellen van een efficiënte kernstructuur met functiebeschrijvingen van de toekomstige Verkeersveiligheidsautoriteit.



Figuur 11: Schematische weergave voor een efficiënt verkeersveiligheidsbeheer¹³

5.1. Uitvoering van het strategisch plan

Het VVI is verantwoordelijk voor voorbereiding en opstelling van het strategisch verkeersveiligheidsplan en de daaruit voortvloeiende acties en ziet toe op de uitvoering door coördinatie, monitoring en bijstelling daarvan. Dit instituut is ook verantwoordelijk voor de interne monitoring en de organisatie van externe monitoring en evaluatie. Een verdere uitwerking is nodig tijdens de implementatie van het strategisch plan van hoe het VVI of de toekomstige Verkeersveiligheids-autoriteit zich kan organiseren en hoe de operaties op elkaar afgestemd kunnen blijven.

Het VVI maakt nog deel uit van het Ministerie van Justitie en Politie. Om deze reden zijn de personeelskosten, operationele kosten en kantoorkosten nog opgenomen in de begroting van dit ministerie. Activiteiten en maatregelen die in de jaarplannen voorkomen en die onder de verantwoordelijkheid van andere overheidsinstanties of -departementen vallen, worden uitgevoerd en blijven opgenomen in de jaarlijkse begrotingen van de betreffende ministeries en departementen.

¹³ Bron: Unesco

Het VVI kan ook zelfstandig financiering zoeken om deskundigen aan te trekken voor activiteiten zoals het uitvoeren van onderzoek, het ontwikkelen van voorlichtingsprogramma's en -campagnes, het uitvoeren van capaciteitsopbouwactiviteiten, het houden van jaarlijkse bijeenkomsten met belanghebbenden, het helpen formuleren van voortgangsrapportages, het uitvoeren en formuleren van evaluatierapporten en het strategisch plan voor de komende periode. Het instituut kan voor een deel financieel onafhankelijk opereren door het identificeren, werven en gebruiken van donorfondsen, het uitvoeren van projecten, het beheren van projectmiddelen, en het afleggen van financiële verantwoording.

Voor het uitvoeren van onderzoek kan het VVI samenwerkingsvormen aangaan met onderzoeksinstituten, bijvoorbeeld met de Anton de Kom Universiteit van Suriname. In samenwerking met de onderzoeksinstituten en andere instellingen voor hoger onderwijs kan het VVI ook stageplaatsen beschikbaar stellen en/of studentenonderzoeken en afstudeerprojecten voor verkeerkundig onderzoek bevorderen. Deze optie zal ook worden overwogen om de werkgroepen en het personeel van het instituut meer kennis te laten opdoen.

5.2. Randvoorwaarden voor de verkeersveiligheidsstrategie

Om een geïntegreerd, strategisch verkeersveiligheidsbeleidsplan met succes uit te voeren en de ambitieuze doelstellingen die daarbij horen te bereiken, is verwezenlijking van de volgende randvoorwaarden cruciaal.

- **Coördinatie, samenwerking en gevoel van eenheid:**

Goede coördinatie en afstemming tussen overheid en maatschappelijke organisaties; centrale overheden en districtsautoriteiten; de private sector en gemeenschapsorganisaties om hiaten in de uitvoering, versnippering van middelen, overlappende verantwoordelijkheden of zelfs dubbele activiteiten te voorkomen.

- **Kennisontwikkeling, betrouwbare data en informatie**

Er is grote behoefte aan onderzoek en analyses van de omvang, achtergronden en oorzaken van ongevallen, evenals de daadwerkelijke effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen. De beschikbaarheid en het analyseren van verzamelde data en informatie is belangrijk voor het monitoren en evalueren van acties en maatregelen om vast te stellen of deze effectief zijn geweest, en ook voor het formuleren en uitvoeren van beleid. Een betrouwbare databank met gegevens over verkeersongevallen, het effect en de materiële schade en de economische gevolgen van fatale verkeersongevallen en ongevallen met ernstig letsel is dan ook onontbeerlijk om tijdig onderzoeksresultaten en -analyses beschikbaar te hebben.

- **Wetshandhaving**

Wetshandhaving is een essentieel instrument de voor verkeersveiligheid en richt zich tevens op het aanpakken van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid en het beschermen van de meest kwetsbare weggebruikers. Het gebruik van nieuwe technologie kan de handhaving efficiënter maken, bijvoorbeeld: digitalisering van verkeersovertredingen, vaste of mobiele trajectcontrolesystemen, flitspalen en alcoholcontroles. Het versterken van de capaciteit van handhavers zal essentieel zijn,

- **Permanente educatie, voorlichting, informatie en communicatie**

Verkeersveiligheidsvoorlichting moet permanent zijn, omdat er voortdurend veranderingen plaatsvinden in de omgeving, wet- en regelgeving en onder weggebruikers. Maar voor het ontwikkelen van educatieve programma's en het nemen van veiligheidsmaatregelen is kennis over de houding en het gedrag van weggebruikers onmisbaar. Verder moeten weggebruikers van jongs af aan niet alleen bewust worden gemaakt van hun eigen kwetsbaarheid in het verkeer, maar ook van de gevolgen van hun gedrag.

- **Veilige verkeersinfrastructuur**

De aanleg, aanpassing en het onderhoud van de verkeersinfrastructuur worden uitgevoerd door de relevante en verantwoordelijke ministeries, departementen en instituten vanuit hun eigen begrotingen. Bij de keuze voor aanleg, aanpassing en onderhoud van verkeersinfrastructuur moet echter wel rekening worden gehouden met normen en standaarden voor de veiligheid, functie en classificatie van wegen. De richtlijnen van SDG 11.2 kunnen eveneens worden gebruikt om verkeersveiligheid te bevorderen in samenwerking met de overheidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor de aanleg en het onderhoud van verkeersinfrastructuur met betrokkenheid van meerdere belanghebbenden.

5.3. Monitoring en evaluatie van het strategisch plan

In het actieplan zijn activiteiten en maatregelen opgenomen die moeten leiden tot het behalen van de geplande resultaten. Monitoring vindt gedurende het jaar plaats door het VVI met ondersteuning of medewerking van de beleidscommissie, overheidsinstellingen en het Platform Verkeersveiligheid. De monitoring dient ervoor te zorgen dat de activiteiten in de betreffende jaren volgens plan en projectmatig worden uitgevoerd en dat hiervoor de nodige middelen beschikbaar wordt gesteld.

5.3.1. Interne monitoring

De directeur van het Verkeersveiligheidsinstituut vergadert **wekelijks** met de technische managers en de financieel manager over de uitvoering en voortgang van activiteiten en maatregelen.

De onder-directeuren en de financieel manager **rapporteren maandelijks schriftelijk** aan de directeur over de voortgang en de stand van zaken van de uitvoering van acties en maatregelen. Eventuele obstakels in de uitvoering en financiering worden in deze rapporten vastgelegd.

Deze **maandelijkse rapporten worden gedeeld met de commissie** van het VVI, zodat tijdig actie kan worden ondernomen als er problemen zijn bij de coördinatie of uitvoering.

De directeur gebruikt de maandelijkse rapporten om elk kwartaal schriftelijk aan de minister te rapporteren over de voortgang van het werk van het instituut.

5.3.2. Externe monitoring en evaluatie

Externe monitoring en evaluatie zijn altijd participatief, dat wil zeggen samen met relevante belanghebbenden (de stakeholders) en met hun input. VVI zal hiervoor stakeholderlijsten samenstellen en steeds bijwerken om de juiste actoren te betrekken, te motiveren en aan te trekken.

Aan het **einde van het tweede kwartaal** van elk jaar vinden monitoringgesprekken plaats met de commissie. Tijdens deze monitoringmomenten rapporteert het VVI, met behulp van presentaties en andere middelen, over de voortgang van de geplande activiteiten.

Aan het **einde van elk jaar** (in oktober of november) vindt een stakeholderworkshop plaats.

Doelen van deze jaarlijkse vergadering zijn:

- het bespreken van de stand van zaken van de uitvoering van het actieplan;
- het verkrijgen van advies om de uitvoering te verbeteren;
- het aanpassen van het actieplan voor het komende jaar;
- het uitwisselen van informatie;
- algemene uitwisseling van ideeën over zaken die de verkeersveiligheid bedreigen of kunnen verbeteren.

De jaarlijkse stakeholderbijeenkomsten dienen als **monitoring en evaluatie** en bieden:

- een voortgangsrapportage over het afgelopen jaar;
- een aangepast actieplan voor het volgende jaar.

De jaarlijkse voortgangsrapportage wordt in gedrukte vorm aangeboden aan het Ministerie van Justitie en Politie en is vervolgens virtueel toegankelijk voor geïnteresseerden en belanghebbenden. Het VVI zal ook jaarlijks de relevante internationale organisaties informeren over de gemaakte voortgang op het gebied van verkeersveiligheid.

De **tussentijdse evaluatie** van het strategisch plan voor verkeersveiligheid 2026 – 2030 zal plaatsvinden aan het **einde van het derde jaar** van uitvoering (eind 2028). De geplande jaarlijkse stakeholdervergadering wordt dan georganiseerd als bijeenkomst voor deze tussentijdse evaluatie, die intern door het VVI kan worden gedaan of met de hulp van een aangetrokken deskundige.

De **eindevaluatie** vindt plaats aan het einde van het vijfde jaar van uitvoering (eind 2030). Voor de eindevaluatie zal een externe deskundige worden aangetrokken. De algemene indicatoren in het VN-actieplan voor verkeersveiligheid kunnen dienen als leidraad om te meten in hoeverre de verkeersveiligheidsdoelstellingen binnen de vijf pijlers van het strategisch plan worden gerealiseerd.

In de indicatieve begroting die het actieplan begeleidt, zijn de activiteiten per jaar gegroepeerd om een geschat jaarlijks budget te kunnen opstellen. De volledige jaarbegroting moet door het VVI worden voorbereid en zal dan ook de salarissen en andere operationele kosten moeten opnemen.

Actieplan behorende bij het Strategische verkeersveiligheidsplan 2026 – 2030



Informatiesessie over verkeerseducatie op school

6. Actieplan

Dit actieplan hoort bij het Strategisch plan voor verkeersveiligheid 2026 – 2030. Dat strategisch plan heeft gekozen voor het hanteren van het Vijfpijlersysteem, dat ook in het eerste strategisch plan gebruikt was. Het actieplan is dan ook gebaseerd op de vijf pijlers. Boven iedere pijler is een opsomming te vinden van de hoofdlijnen die in de relevante pijler dan verder uitgewerkt zijn in interventies met bijbehorende indicatoren en de jaren waarin de activiteiten zullen aanvangen en eindigen. De indicatieve begroting is een reflectie hiervan. In hoofdstuk 3 wordt de situatie in Suriname per pijler beschreven, terwijl paragraaf 3.4 van het strategisch plan ingaat op de strategische keuzes en prioriteiten waarop het beleid voor de komende 5 jaren is gebaseerd.

De **strategische keuzes** voor de komende 5 jaren zijn:

- Zowel korte- als langetermijnoplossingen.
- Zowel curatieve als preventieve oplossingen.

De **prioriteiten** zijn:

- Veilige infrastructuur voor alle weggebruikers.
- Programma's en maatregelen ter bevordering van veilige snelheden en het stimuleren van duurzame mobiliteit.
- Nationale en internationale samenwerking.

Paragraaf 5.2 van het strategisch plan identificeert de randvoorwaarden voor het succesvol implementeren van het actieplan en geeft aan dat bij de voortgaande uitvoering en jaarplanning er constant afgestemd zal moeten worden met de reeds ontwikkelde strategische en toekomstige documenten en beleidsplannen van de verschillende ministeries, daar verkeersveiligheid een ieders verantwoordelijkheid is en niet alleen gedragen kan worden door het Verkeersveiligheidsinstituut (VVI) of het Ministerie van Justitie en Politie. Verwezen wordt met name naar het Meerjarenontwikkelingsplan (MOP), het Transport of mobiliteitsmasterplan, de Nationale gezondheidsstrategie, de Strategie openbare veiligheid, het Plan m.b.t. de spoedeisende medische diensten, het Onderwijssectorplan, het Klimaat- en milieubeleid, de Strategie voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling, de Strategie m.b.t. ICT en digitale transformatie en de Nationale strategie voor kinderbescherming of jongerenstrategie.

De constante monitoring van het actieplan en het ontwikkelen, aanpassen en implementeren van jaarplannen door het VVI bieden de mogelijkheid voor een goede afstemming met vorengenoemde strategische documenten en beleidsplannen en met de verantwoordelijke ministeries.



Pijler 1: Verkeersveiligheidsbeheer

- A. Een Verkeersautoriteit (VA) opzetten die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, coördinatie, uitvoering, monitoring en evaluatie van het nationale verkeersveiligheids-beleid en de bijbehorende interventies.
- B. Een relevant wettelijk en beleidskader ontwikkelen en implementeren voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsstrategie.
- C. Een centraal informatiesysteem opzetten om gegevens van multisectoriële belanghebbenden te verzamelen en analyseren, en relevante informatie produceert, toegankelijk maakt en publiceert.
- D. Realistische korte- en middellange termijn doelen vastleggen in goedgekeurde jaarplannen met resultaatgerichte activiteiten.
- E. Beleidsmaatregelen implementeren die de snelheid van het verkeer verlagen en die de behoeften van voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en andere kwetsbare groepen in acht nemen.



Verkeersveiligheid workshop met verschillende stakeholders

Tabel 5. Pijler 1 – Interventies en Kernindicatoren

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
A. Een Verkeersautoriteit (VA) opzetten die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, coördinatie, uitvoering, monitoring en evaluatie van het nationale verkeersveiligheids-beleid en de bijbehorende interventies.	Het aantal en de soort capaciteitsversterkende activiteiten die het huidige VVI of de toekomstige VA in staat stellen het nationale verkeersveiligheidsbeleid en de bijbehorende interventies zelfstandig te ontwikkelen, coördineren, uitvoeren, monitoren en evalueren.	2026	2028
1. Werven, selecteren en plaatsen van deskundig personeel op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid voor de institutionele en professionele versterking van de huidige VVI of toekomstige VA.	Jaarlijkse rapportage van VVI of VA m.b.t. geworven, geselecteerde en geplaatste deskundige medewerkers.	2026	2028
2. Opleiden van VVI of VA personeel in data-analyse, verkeersbeheer en verkeersveiligheid	Jaarlijkse rapportage van VVI of VA m.b.t. medewerkers die zijn getraind in data-analyse, verkeersbeheer en verkeersveiligheid en door hen verrichte werkzaamheden.	2026	2028
3. Creëren van financiële armslag voor VVI of VA, zodat deze zelfstandig kan functioneren, overeenkomstig de financierings-modaliteiten vermeld in Artikel 5 van de (concept) Wet tot oprichting van de VA.	VVI of VA heeft een financiële structuur en mechanisme die het mogelijk maakt om zelfstandig te functioneren, overeenkomstig de financieringsmodaliteiten vermeld in Artikel 5 van de (concept) Wet tot oprichting van de VA.	2026	2027
B. Een relevant wettelijk en beleidskader ontwikkelen en implementeren voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsstrategie.	De verkeersveiligheidsfilosofie komt tot uitdrukking in wetgeving en beleid, ontwikkeld met geactualiseerde, op bewijs gebaseerde gegevens waarmee het verkeersgedrag kan worden gereguleerd.	2026	2030
4. Ontwikkelen en presenteren van een verkeersfilosofie die richting geeft aan het beleid en de interventies van relevante verkeersveiligheidsactoren.	Het Strategisch Verkeersveiligheidsplan (SPVV) 2026 – 2030 is geformuleerd met input van relevante verkeersveiligheidsinstanties en heeft een duidelijke verkeersveiligheidsfilosofie.	2026	2026
5. Periodieke, op bewijs gebaseerde actualisering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPVV 2026 – 2030) en formulering van een nieuw strategisch plan 2031 – 2036.	Het jaarlijkse monitoring- en evaluatiesysteem van SPVV 2026 – 2030 wordt gebruikt voor actualisering en voor formulering van een nieuw strategisch plan voor de periode 2031 – 2036.	2026	2030
6. Wet Verkeersautoriteit voorbereiden en indienen bij DNA voor goedkeuring	Wet op de Verkeersautoriteit aangenomen door DNA.	2026	2026

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
7. Opnemen van elektrische fietsen in bestaande wet- en regelgeving.	Het Rijbesluit 1957, de Rijwet 1971 en de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen zijn herzien om elektrische fietsen hierin op te nemen.	2026	2028
8. Updaten van uitvoeringsbesluiten voor het puntensysteem zoals genoemd in Artikel 9a, lid 2b van de Rijwet 1971.	Een puntenwaarderingssysteem met uitvoeringsbesluiten is ontwikkeld en gereed om als ontwerp-Staatsbesluit te worden behandeld.	2026	2028
9. Verscherpen van de bepalingen met betrekking tot valhelmen in Artikel 48a van het Rijbesluit 1957, op basis van internationaal erkende normen, zoals UNECE R22 (VN) en FMVSS 218 DOT (VS).	Uitvoering van regelmatige wegcontroles door de politie in de districten Paramaribo, Wanica, Para, Nickerie en Marowijne, waar de meeste verkeersongevallen plaatsvinden. Jaarlijkse rapportage en statistieken van de politie (opgelegde boetes, waarschuwingen, ongevallen met brom- en motorfietsen, enz.).	2026	2030
10. Volgen van relevante internationale verdragen, verklaringen en overeenkomsten met betrekking tot verkeersveiligheid. die Suriname heeft geratificeerd of ondertekend.	De richtlijnen, normen, standaarden en doelstellingen zijn zoveel als mogelijk opgenomen in de verkeersveiligheidsinterventies van VVI/VA en andere relevante instellingen en departementen. Geleerde lessen met de uitvoering hiervan worden gedeeld in de jaarlijkse rapportage van VVI/VA.	2026	2030
11. Voorbereiden en invoeren van de permanente bijscholing (theoretische kennis en praktijkvaardigheden) van rijinstructeurs, gekoppeld aan de geldigheid van het instructeursbewijs.	Relevante regelgeving ingevoerd m.b.t. permanente bijscholing van rijinstructeurs. Jaarlijks de lijst van rijinstructeurs die de bijscholing hebben gevolgd en aantal uitgegeven geldige instructeursbewijzen.	2027	2030
C. Een centraal informatiesysteem opzetten om gegevens van multisectoriële belanghebbenden te verzamelen en analyseren, en relevante informatie produceert, toegankelijk maakt en publiceert.	VVI/VA heeft een centraal databestand dat informatie en gegevens bijhoudt en toegankelijk maakt voor multisectoriële belanghebbenden, onderzoekers en andere geïnteresseerden.	2026	2028
12. Opzetten van een systeem voor gegevensverzameling en -analyse, dat data toegankelijk maakt voor voortdurende verkeers-voorlichting en -informatie, onderzoek en analyse, effectieve handhaving van verkeersregels, veilige verkeersmobiliteit en relevante beleidsmaatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid.	Soorten data en informatie die door VVI/VA in het centrale informatiesysteem worden ingevoerd. Aantallen keren en soorten gegevens die door belanghebbenden en andere geïnteresseerden uit het centrale informatiesysteem worden opgevraagd.	2026	2028

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
D. Realistische korte- en middellange termijn doelen vastleggen in goedgekeurde jaarplannen met resultaatgerichte activiteiten.	Jaarplannen en resultaatgerichte activiteiten worden geformuleerd door VVI/VA en relevante belanghebbenden om de realistische doelen te bereiken in de periode 2026 -2030.	2026	2030
13. Ontwikkelen van een implementatietraject of jaarplannen onder leiding van VVI/VA voor de uitvoering van het Strategisch Plan Wegveiligheid 2026-2030	Realistische traject- of jaarplannen met indicatieve begrotingen worden ontwikkeld voor VVI/VA en multisectoriële belanghebbenden voor de uitvoering van het Strategisch Plan Wegveiligheid 2026-2030.	2026	2030
14. Organiseren van de monitoring- en evaluatie over de voortgang van de implementatie van het SPVV 2026-2030	Onder leiding van VVI/VA worden de volgende monitoring en evaluatie interventies met stakeholders uitgevoerd: • Halfjaarlijkse en jaarlijkse monitoring bijeenkomsten • Tussentijdse evaluatie en bijstelling van SPVV 2026-2030 • Eindevaluatie van SPVV 2026 – 2030 • Formulering van SPVV 2031 – 2036 op basis van de eindevaluatie	2026	2030
15. Ontwikkelen en implementeren van beleidsmaatregelen die de mobiliteitsbehoeften van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer prioriteren, inclusief mensen met een handicap.	Onderzoek en analyse is uitgevoerd van de mobiliteitsbehoeften van voetgangers, fietsers, gebruikers van openbaar vervoer en andere kwetsbare groepen, zoals mensen met een handicap. Jaarlijks aantal beleidsmaatregelen dat wordt ontwikkeld en geïmplementeerd m.b.t. deze kwetsbare groepen.	2026	2029
16. Aanpassen van het curriculum voor rijlessen op basis van de principes van defensief rijden, met specifieke aandacht voor het herkennen van kwetsbare personen op de weg, zoals personen die minder goed ter been zijn en personen met de witte stok.	Het curriculum voor rijlessen is opgewaardeerd op basis van de principes van defensief rijden in 2026 en wordt in lijn gebracht met de verkeersvoorlichting aan jongeren in het formeel onderwijs.	2027	2028
17. Voortgaan met certificering van bromfietsers invoeren overeenkomstig de Artikelen 45a tot 45f van het Rijbesluit 1957	Rapportage van jaarlijkse aantallen bromfietsers die een certificaat ontvangen.	2026	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
18. Importverbod invoeren voor veiligheidshelmen voor (brom)fietzers die niet voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in Artikel 48a van het Rijbesluit 1957 of aan internationale veiligheidsnormen voor veiligheidshelmen.	Onderzoek naar en analyse van het gebruik in Suriname van veiligheidshelmen die niet voldoen aan de vereisten voor (brom)fietzers. Voorlichting over het gebruik van onjuiste veiligheidshelmen, zowel algemeen als gericht op de relevante groepen. Een door de overheid vastgestelde ingangsdatum van het importverbod.	2026	2029
19. Evalueren van het schadeprogramma voor plaatwerk in samenwerking met verzekeringsmaatschappijen.	Aantal bijeenkomsten om het schadeprogramma te evalueren in samenwerking met verzekeringsmaatschappijen. Rapportage van overeengekomen vervolgacties.	2026	2027
E. Beleidsmaatregelen implementeren die de snelheid van het verkeer verlagen en die de behoeften van voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en andere kwetsbare groepen in acht nemen.	De IGSR-studie Openbaar Vervoer van 2014 wordt als leidraad gebruikt voor aanvullend onderzoek en verdere analyse van de behoeften van kwetsbare groepen. De voorgestelde beleidsmaatregel worden door VVI/VA besproken tijdens de reguliere stakeholderbijeenkomsten (halfjaarlijks/ jaarlijks).	2026	2028
20. Ontwikkelen en uitvoeren van beleidsmaatregelen die de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare weggebruikers in acht nemen.	Beleidsinterventies zijn geformuleerd die rekening houden met de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare weggebruikers (o.a. voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, mensen met een handicap, kinderen). Jaarlijkse rapportage van VVI/VA over genomen beleidsmaatregelen en de uitvoering daarvan.	2026	2030



Pijler 2: Veiligere wegen en mobiliteit

- A. Wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg
- B. De bestaande weginfrastructuur verbeteren/aanpassen op basis van goedgekeurde verkeersveiligheidsnormen en -standaarden.
- C. Ontwikkelen van nieuwe weginfrastructuur op basis van goedgekeurde normen en standaarden voor mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.

Tabel 6. Pijler 2 – Interventies en Kernindicatoren

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
A. Stedelijke infrastructuurplannen maken en uitvoeren die rekening houden met de veilige mobiliteit van alle verkeersdeelnemers en het voorkomen van onveilige ontwikkelingen in de toekomst.	Stedelijke infrastructurele interventies houden rekening met de veilige mobiliteit voor alle verkeersdeelnemers en met eventuele onveilige ontwikkelingen die kunnen ontstaan.	2026	2030
1. Updaten en, waar nodig, aanpassen van het wettelijke kader voor functionele wegclassificaties en -normen, inclusief de bijbehorende eisen (zoals snelheid) per klasse.	Een schriftelijk juridisch kader wordt opgesteld voor functionele wegclassificaties en -standaarden met de bijbehorende vereisten (inclusief snelheid) per klasse.	2026	2029
2. Evalueren en verbeteren van de fysieke weginfrastructuur nabij scholen met gebruik van SR4S- of iRAP-hulpmiddelen, gericht op het ontwikkelen en bevorderen van veilige schoolroutes voor kinderen en jongeren.	In samenwerken met het Ministerie van Onderwijs en Cultuur worden 5 scholen per jaar gekozen voor verbetering van de weginfrastructuur. Jaarlijkse rapportage van VVI/VA van de fysieke verbeteringen van de weginfrastructuur nabij de scholen en de geleerde lessen.	2026	2030
3. Versterken van de capaciteit en uitvoeren van audits (wegveiligheidsaudits en analyses van verkeersonveilige locaties) van de vijftientig wegen en kruispunten met het hoogste aantal verkeersongevallen in de afgelopen vijf jaar.	Rapportage van de uitgevoerde capaciteitsversterking, verkeersveiligheidsaudits en black spot-analyses.	2027	2030
4. Uitvoeren van een enquête over verkeerservaringen om het risico op ongevallen in kaart te brengen.	Rapportage van de resultaten van de enquête, met aantal verkeersdeelnemers dat is geïnterviewd over hun weg- en verkeerservaringen.	2029	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
5. Opstellen van richtlijnen voor het openbaar vervoer en deze wettelijk vastleggen, met een betere planning en spreiding van de routes en diensten van het openbaar vervoer.	De juridisch opgestelde en vastgestelde richtlijnen voor openbaar vervoer. De relevante autoriteiten voeren een verbeterde spreiding in van vervoerroutes en -diensten met terminasls. Rapportage van de nieuwe richtlijnen en verbeterde dienstverlening door het openbaar vervoer.	2028	2029
6. Ontwikkelen van 'vaste' routes voor hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie).	Onderzoek doen naar geschikte routes en aanbevelingen voor ingebruikname van de beste "vaste" routes.	2027	2028
7. Bevorderen van systematische verkeersstromen van en naar het zuiden of noorden over de bruggen van het Saramaccakanaal.	Onderzoek doen naar doorstroming van het verkeer van en naar het zuiden of noorden, met aanbevelingen Uitvoerbare plannen worden gepresenteerd voor een systematische doorstroming van verkeer op basis van het onderzoek (en indien mogelijk 1 pilot uitvoeren)	2027	2030
8. Nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen voor weggebruikers met een handicap.	Onderzoek en analyse doen van de mogelijke verkeersveiligheids-maatregelen voor verschillende groepen mensen met een handicap (zoals rolstoelgebruikers, mensen met lichamelijk letsel of die de witte stok gebruiken, enz).	2028	2029
B. De bestaande wegeninfrastructuur verbeteren/aanpassen op basis van goedgekeurde verkeersveiligheidsnormen en -standaarden voor alle weggebruikers (incl. voetgangers, fietsers, bromfietzers)	Het aantal kilometers bestaande wegeninfrastructuur dat is verbeterd of aangepast.	2026	2030
9. Opzetten van een digitale databestand bij de relevante instantie met informatie over de civiele bouwkundige staat en de veiligheidsstatus van alle verharde wegen.	De veiligheidsstatus van alle verharde wegen in Suriname kan snel worden opgevraagd uit het opgezette databestand, die beschikbaar is voor VVI/VA en andere belanghebbenden.	2026	2028
10. Invoeren van snelheid verlagende maatregelen (inclusief markeringen en onderhoudsplan) en uitvoeren in tien geselecteerde straten per jaar.	Jaarlijkse rapportage van de uitgevoerde snelheid verlagende maatregelen.	2026	2030
11. Regelmatig onderhoud plegen van verkeersintensieve wegen in de districten Paramaribo, Wanica, Para, Commewijne en Nickerie.	Jaarlijkse rapportage van de frequentie en soort van onderhouds-activiteiten en de verkeersveiligheidskwaliteit van de wegen.	2026	2030

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
12. Herzien en/of actualiseren van wetgeving en lokale ontwerpnormen die geen rekening houden met de wegfunctie en de behoeften van alle typen weggebruikers, met bijzondere aandacht voor de behoeften van mensen met een beperking.	Jaarlijkse rapportage van de soort en het aantal herzieningen en updates van de wetgeving en eventueel de plaatsen waar herzieningen in de praktijk zijn doorgevoerd.	2028	2030
C. Ontwikkelen van nieuwe weginfrastructuur op basis van goedgekeurde normen en standaarden voor mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.	Het aantal kilometers nieuwe weginfrastructuur dat is ontwikkeld op basis van goedgekeurde normen en standaarden voor mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.	2026	2030
13. Opstellen en legaliseren van richtlijnen en normen met betrekking tot het ontwerp en de inrichting van nieuwe weginfrastructuur, op basis van de functie/classificatie van de weg en de behoeften van kwetsbare weggebruikers, in het bijzonder mensen met een beperking.	Jaarlijkse rapportage van: • de nieuwe indeling van kruispunten en rotondes; • implementatie, plaatsing en toepassing van verkeersvoorzieningen en wegmeubilair; • snelheid beheersingsmaatregelen (zoals verkeersdrempels); • aangepaste wegen om een fysieke scheiding te creëren tussen langzaam en snel verkeer; • aangepaste trottoirs (verlaagd bij kruispunten en oversteekplaatsen) voor rolstoel- en scootmobilegebruikers om gemakkelijk en veilig de weg op en af te gaan; • brede en obstakelvrije trottoirs (vrij van obstakels zoals vuilnisbakken, geparkeerde auto's en straatmeubilair) zodat rolstoelgebruikers die veilig kunnen gebruiken; • wegmarkeringen (het aanbrengen en onderhouden van duidelijke markeringen op wegen en trottoirs, met name essentieel voor blinden en slechthzienden).	2026	2028



Pijler 3: Veiligere voertuigen

- A. Vaststelling van een minimale set aan veiligheidsnormen voor de verschillende categorieën voertuigen (waaronder personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens, bussen en gemotoriseerde twee- en driewielers, met inbegrip van informele vormen van vervoer zoals schaafijswagens).
- B. Toezien dat de frequentiebeoordelingen van de technologische kwaliteit en de technische prestaties van alle voertuigcategorieën voldoen aan de basisvereisten voor voertuigveiligheid.
- C. Regelgeving ontwikkelen om de import van rijvoertuigen te laten voldoen aan de wettelijke vereisen en de minimale VN-veiligheidseisen

Tabel 7. Pijler 3 – Interventies en Kernindicatoren

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
A. Vaststelling van een minimale set aan veiligheidsnormen voor de verschillende categorieën voertuigen (waaronder personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens, bussen en gemotoriseerde twee- en driewielers, met inbegrip van informele vormen van vervoer zoals schaafijswagens).	Minimale veiligheidsnormen worden vastgesteld en zijn van toepassing voor de verschillende categorieën voertuigen die aan het verkeer deelnemen.	2026	2029
1. Evalueren en verbeteren van het keuringssysteem van de Stichting Toezicht Motorrijtuigen indien nodig met technische ondersteuning van het Latijnse NCAP en de IDB.	Onderzoek, evaluatie en rapportage van het keuringssysteem voor motorrijtuigen in samenwerking met de Stichting Toezicht Motorrijtuigen, het Korps Politie Suriname, het Openbaar Ministerie, het Korps Brandweer Suriname, auto-importeurs en VVI of VA.	2026	2026
2. Actualiseren van het Rijbesluit 1957 met de huidige (inter)nationale technische veiligheidseisen voor het besturen van voertuigen en motorvoertuigen, rekening houdend met vier aspecten van veiligheid (veiligheid voor kinderen, veiligheid voor volwassenen, veiligheid voor voetgangers en rijhulpsystemen).	Rapportage van de actualisering van het Rijbesluit 1957.	2026	2026
B. Toezien dat de frequentiebeoordelingen van de technologische kwaliteit en de technische prestaties van alle voertuigcategorieën voldoen aan de basisvereisten voor voertuigveiligheid.	Alle nieuwe en gebruikte (motor)voertuigen voldoen aan de basisvereisten voor voertuigveiligheid door periodieke beoordeling van de technologische kwaliteit en de technische prestaties van alle voertuigcategorieën.	2026	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
3. Verbeteren van het toezicht op de (half) jaarlijkse herkeuringsactiviteiten van particuliere keuringsbedrijven en voertuigen door de Stichting Toezicht Motorrijtuigenkeuring tot een controleerbaar en streng niveau.	Het aantal en de soort interventies uitgevoerd door de Stichting Toezicht Motorrijtuigenkeuring zijn gewaarborgd en controleerbaar.	2026	2029
4. Ontwikkelen en implementeren van een controleerbare en effectieve procedure voor de keuring van de technische staat van brom- en motorfietsen.	Een toetsbare en effectieve procedure is ontwikkeld en geïmplementeerd voor de keuring van de technische staat van brom- en motorfietsen.	2026	2030
C. Regelgeving ontwikkelen om de import van rijvoertuigen te laten voldoen aan de wettelijke vereisen en de minimale VN-veiligheidseisen.	De geïmporteerde voertuigen voldoen aan gestelde wettelijke vereisen en ten minste aan de minimale VN-veiligheidseisen.	2027	2030
5. Ontwikkelen en implementeren van wettelijke regels die voertuigimporteurs en keuringsinstanties verplichten om technische informatie over geïmporteerde, gekeurde en hergekeurde voertuigen ter beschikking te stellen aan VVI of VA.	In samenwerking met de St. Keuring Motorvoertuigen (STKM), AdeK universiteit en het Ministerie van Economische Zaken wordt een databestand door VVI of VA opgezet en bijgehouden van de verstrekte gegevens van voertuigimporteurs en keuringsinstanties, om een goed overzicht te hebben van de staat van voertuigen op de weg en voor het nemen van beleidsmaatregelen.	2027	2028
6. Actualiseren van regelgeving die de invoer verbiedt van motorvoertuigen die niet voldoen aan de wettelijk vastgestelde vereisten en internationale normen met betrekking tot bescherming van inzittenden, snelheidslimiet, remmen, stabiliteit van het voertuig bij slippen.	In samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken wordt relevante wet en regelgeving ontwikkeld. Motorvoertuigen die aan het verkeer deelnemen voldoen aan de wettelijk vastgestelde eisen, standaarden en normen.	2027	2030
7. Ontwikkelen en implementeren van regelgeving voor de verplichte installatie van een GPS en tachograaf in passagiersbussen en vrachtwagens.	In samenwerking met de ministeries van Economische Zaken en Justitie en Politie wordt relevante wet- en regelgeving ontwikkeld. Het aantal geïnstalleerde GPS-systemen en tachografen in passagiersbussen en vrachtwagens.	2028	2030



Pijler 4: Veiligere weggebruikers

- A. Implementeren van permanente verkeersveiligheids-voorlichting en -informatie om de houding en het gedrag ten aanzien van verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.
- B. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.
- C. Invoeren van specifieke rijbewijzen voor beginnende bestuurders, die onderworpen zijn aan specifieke verkeersregels of extra controles door de verkeerspolitie
- D. Toezicht houden op de naleving van transport-, arbeids- en veiligheidswetten, -normen en -regelgeving voor de veilige exploitatie van commercieel en personenvervoer om het aantal verwondingen en letsels te verminderen.



Tabel 8. Pijler 4 – Interventies en Kernindicatoren

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
A. Implementeren van permanente verkeersveiligheidsvoorlichting en -informatie om de houding en het gedrag ten aanzien van verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.	Permanente verkeersveiligheidsvoorlichting en -informatie wordt ontwikkeld voor verschillende groepen weggebruikers (o.a. schoolkinderen, mannen, mensen met een beperking).	2026	2030
1. Invoeren van permanente voorlichting over wegveiligheid in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs, hoger onderwijs en lerarenopleiding, en in de curricula van hulpverleners.	In samenwerking met het Ministeries van Onderwijs en Cultuur wordt: • Een traject uitgezet voor invoering van permanente educatie over verkeersveiligheid op scholen. • Educatief en informatief materiaal over veilig wegveiligheid ontwikkeld voor permanente voorlichting op scholen en voor hulpverleners. In samenwerking met relevante opleidingen van hulpverleners wordt materiaal ontwikkeld over verkeersveiligheid en opgenomen in de curricula.	2026	2030
2. Ontwikkelen en verspreiden van promotiemateriaal om veilig en verantwoord verkeersgedrag te bevorderen en veiligheidsvoorzieningen en -uitrusting te gebruiken.	Aantallen en soorten promotiemateriaal dat wordt verspreid om veilig en verantwoord verkeersgedrag te bevorderen (bijvoorbeeld gebruik van veiligheidsgordels en veiligheidshelmen, te hard rijden, rijden onder invloed en andere risicofactoren; het dragen van reflecterende vesten in het donker; en veiligheidsvoorzieningen in voertuigen, zoals een botsinghamer en brandblusser).	2026	2029
3. Inzetten van rijinstructeurs In samenwerking met verzekeringsmaatschappijen (voor stimulansen) om korte cursussen defensief rijden te verzorgen voor bestuurders van motorvoertuigen.	Aantallen verzorgde korte cursussen en cursisten. Aantallen afgegeven certificaten defensief rijden.	2028	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
4. Actualiseren van het huidige curriculum van de rij scholen en de rijexamens op basis van de volgende onderwerpen: a. principes van defensief rijden; b. beheersing van eenvoudige verkeersmanoeuvres en -situaties; c. (complexe) voertuigbediening en -beheersing (in moeilijkere situaties); d. herkenning en acceptatie van risico's en gevaar.	Het aangepaste curriculum van de rij scholen. Feedback van de rijsinstructeurs over het nieuwe curriculum en de aangepaste rijexamens.	2027	2030
5. Stimuleren van de participatie van weggebruikers, DC's, KPS en verkeersrelevante actoren binnen het Platform Verkeersveiligheid bij de uitvoering van "maand van de Verkeersveiligheid" in verschillende districten (periode 15 augustus - 15 september).	Aantal en soorten uitgevoerde activiteiten om veilig verkeer te bevorderen en de participerende instanties. Aandacht van de (sociale) media voor activiteiten.	2026	2030
6. Herdenken door VVI of VA van de Internationale Herdenkingsdag voor Verkeersslachtoffers, met betrokkenheid van verkeersslachtoffers (in november).	Evenement(en) georganiseerd door VVI of VA in samenwerking met actoren van het Platform Verkeersveiligheid en anderen op de Internationale Herdenkingsdag voor Verkeersslachtoffers; Aandacht van de (sociale) media voor de activiteiten.	2026	2030
7. Organiseren door VVI of VA van verkeersveiligheidsactiviteiten tijdens de Internationale VN-Verkeersveiligheidsweek (in mei)	Jaarlijkse verkeersveiligheidsactiviteiten tijdens de Internationale VN-Week van de Verkeersveiligheid, in samenwerking met actoren van het Platform Verkeersveiligheid. Aandacht van de (sociale) media voor de activiteiten.	2026	2030

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
B. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.	Jaarlijkse rapportage van de verschillende handhavings- en strafmaatregelen die worden zijn.	2026	2030
8. Verbeteren en vergroten van de uitvoering van politietoezicht en handhavingsinterventies via wegcontroles in de aandachtsgebieden Paramaribo, Wanica, Para, Nickerie en Commewijne.	Toename in politiecontroles en handhavingsinterventies o.a. op snelheid; het dragen van onveilige valhelmen; verboden technische aanpassingen aan bromfietsen; slecht functionerende auto- en (brom)fietsverlichting; het dragen van veiligheidsgordels; alcohol- en drugsgebruik; overschrijding van de maximumsnelheid; rijden door rood licht; onjuist voorsorteren; rijden zonder rijbewijs en zonder geldige verzekering; te donkere getinte ramen; gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden; het ontbreken van kinderzitjes in of op het voertuig.	2026	2030
9. Werven, trainen en inzetten van verkeersregelaars om alternatieve verkeershandhavingsactiviteiten uit te voeren op specifieke risicolocaties of momenten van de dag.	Instelling van regelgeving op verkeersregelaars. Aantal getrainde en ingezette verkeersregelaars Rapportage van activiteiten waar verkeersregelaars worden ingezet en geleerde lessen.	2028	2030
C. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.	Jaarlijkse rapportage van de verschillende handhavings- en strafmaatregelen die worden zijn.	2027	2030
10. Invoeren van een gefaseerd rijbewijssysteem voor beginnende bestuurders om onder begeleiding rijervaring op te doen.	Wet- en regelgeving wordt ontwikkeld en ingevoerd voor een gefaseerd rijbewijssysteem, waarin o.a. opgenomen de duur en inhoud van het leertraject. begeleiding door een ervaren bestuurder. enz.	2028	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
D. Toezicht houden op de naleving van transport-, arbeids- en veiligheidswetten, -normen en -regelgeving voor de veilige exploitatie van commercieel en personenvervoer om het aantal verwondingen en letsels te verminderen.	Soort discrepanties die zijn geconstateerd en aangepakt tijdens het toezicht op de naleving van transport-, arbeids- en veiligheidswetten, normen en voorschriften.	2026	2030
11. Zorgen voor effectief toezicht om te voorkomen dat het laden en lossen van goederen voor bedrijven (willekeurig) op de openbare weg plaatsvindt.	Voorlichting en controle activiteiten worden uitgevoerd. Afname van het aantal gevallen van laden en lossen van goederen op de openbare weg.	2026	2030
12. Verhogen van verkeerscontroles voor het openbaar vervoer, vrachtwagens en houttrailers en opleggen van boetes voor ladingen die niet voldoen aan de veiligheidsvoorschriften (op het gebied van gewicht, hoogte en lengte).	Aantallen verkeerscontroles en opgelegde boetes.	2026	2030
13. Verplichten dat een reflecterend vest wordt gebruikt door fietsers, brom- en motorfietsers die in het donker op de weg zijn.	Wet en regelgeving op het dragen van reflecterende vesten is ontwikkeld en wordt geïmplementeerd.	2028	2029
14. Regelgeving ontwikkelen en implementeren voor bus- en vrachtwagenchauffeurs en rijinstructeurs om: • zich periodiek te onderwerpen aan medische keuringen en alcohol- en drugtests; • een training defensief rijden te volgen; • vermoeidheidsvragenlijsten in te vullen.	Wet en regelgeving is ontwikkeld en wordt geïmplementeerd voor bus- en vrachtwagenchauffeurs en rijinstructeurs om zich te onderwerpen aan onder andere periodieke medische keuringen, alcohol- en drugtests, en relevante trainingen.	2029	2030



Pijler 5: Nazorg voor Verkeersslachtoffers

- A. Voorbereiden en implementeren van wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg van slachtoffers
- B. Creëren van een systeem om de hulpverlening na een ongeval te activeren
- C. Voorbereiden en introduceren van een geïntegreerd systeem voor fysieke en psychologische zorg en revalidatie voor patiënten met ernstige letsels en verwondingen na een aanrijding.
- D. Vaststellen van vereisten voor multidisciplinair onderzoek na een ongeval
- E. Ontwikkelen en implementeren van passende verzekeringen ter financiering van de behandeling en revalidatie van verkeersslachtoffers.

Tabel 9. Pijler 5 – Interventies en Kernindicatoren

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
A. Voorbereiden en implementeren van wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg van slachtoffers.	Het wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg is geformuleerd en ingevoerd.	2026	2026
1. Institutioneel, professioneel en financieel versterken van het Bureau Slachtofferzorg van het Ministerie van Justitie en Politie.	Het Bureau Slachtofferzorg heeft een toename van goed opgeleide werknemers en een verhoging van het beschikbare budget voor institutionele interventies.	2028	2030
2. Ontwikkelen van regelgeving voor passende verzekeringen ter financiering van kostbare behandelingen en revalidatie van verkeersslachtoffers.	Regelgeving voor verzekeringen en behandelingen is voorbereid en geformuleerd in samenwerking met de verzekeraars en andere belanghebbenden. De relevante regeling is aangenomen en in uitvoering. Het aantal behandelingen en revalidatietrajecten van verkeersslachtoffers dat door passende verzekeringen wordt gedekt.	2027	2030
3. Voorbereiden en instellen van zogeheten Good Samaritan-regelgeving ter waarborging van de juridische bescherming van lekenhulpverleners.	Regelgeving voorbereid, geformuleerd en geëffectueerd om juridische bescherming van lekenhulpverleners te waarborgen. Het aantal gevallen waarin de Good Samaritan-regelgeving effectief is toegepast.	2028	2029

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
B. Creëren van een systeem om de hulpverlening na een ongeval te activeren	Een systeem is operationeel dat de hulpverlening na een ongeval activeert	2026	2029
4. Trainen van politieagenten, brandweerlieden, taxichauffeurs, buschauffeurs en burgers als eerstehulpverleners om op de plaats van een ongeval passende eerste hulp aan slachtoffers te kunnen verlenen, inclusief het verplaatsen van een slachtoffer.	Aantal personen dat is opgeleid als eerstehulpverleners in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid. Rapportage van gevallen waar zij als hulpverleners zijn ingezet, met geleerde lessen	2027	2028
5. Professionaliseren van de wijze waarop slecht nieuws over fatale verkeersongevallen wordt gebracht aan de familie van slachtoffers.	Aantal politieagenten en andere personen dat is getraind in het brengen van slecht nieuws. Rapportage van gevallen waar zij zijn ingezet, met geleerde lessen.	2028	2029
6. Inzetten van meerdere eerstehulpverleners en ambulance voorzieningen op langs hoofdwegen, rekening houdend met decentralisatie en geografische spreiding.	Het aantal ingestelde, gedecentraliseerde eerstehulpverleners en ambulancevoorzieningen.	2028	2030
7. Evalueren van de effectiviteit van de noodnummer 115 in combinatie met de reactiesnelheid van de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance).	Onderzoek, evaluatie en rapportage over effectiviteit van de noodnummers, inclusief de effectiviteit en reactiesnelheid van de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance). Een afname van het aantal klachten over de effectiviteit van de noodnummers 115 en 117.	2028	2028
C. Voorbereiden en introduceren van een geïntegreerd systeem voor fysieke en psychologische zorg en revalidatie voor patiënten met ernstige letsels en verwondingen na een aanrijding.	Het geïntegreerde systeem van fysieke en psychologische zorg en revalidatie werkt.	2026	2029
8. Opzetten en trainen van slachtofferhulpgroepen die specifieke psychologische en morele steun kunnen bieden aan verkeersslachtoffers of hun familieleden.	Aantal slachtofferhulpgroepen dat is opgezet en getraind om specifieke psychologische en morele ondersteuning te bieden.	2027	2030

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
9. Versterken van de capaciteit van zorg/diensten vóór ziekenhuisopname, ziekenhuiszorg en revalidatie en ontwikkelen van een basispakket aan spoedeisende hulpdiensten voor elk niveau van het gezondheidssysteem, zodat verkeersslachtoffers 24 uur per dag – ongeacht hun betalingsvermogen – toegang hebben tot operationele en kritieke zorgdiensten, herstel- en revalidatiediensten om blijvende invaliditeit te voorkomen.	Aantal capaciteitsversterkende interventies van zorg/diensten in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid Aantal mensen dat is getraind. Het ingestelde basispakket van spoedeisende zorgdiensten die 24 uur per dag beschikbaar zijn voor verkeersslachtoffers Rapportage van het gebruik van de 24-uursdiensten.	2026	2028
D. Vaststellen van vereisten voor multidisciplinair onderzoek na een ongeval	Vaststelling van vereisten voor multidisciplinair onderzoek na een ongeval	2026	2029
10. Aanbieden van trainingen voor hulpdiensten in het registreren en beheren van gegevens over melding- en responstijden en de nazorg van slachtoffers in een centraal informatiesysteem.	Hulpdiensten zijn getraind in het registreren en beheren van gegevens over melding- en responstijden en de nazorg van slachtoffers	2027	2029
11. Bijhouden van een centraal databestand van verkeersslachtoffers met blijvend letsel en blijvende beperkingen.	VVI of VA onderhoudt, in samenwerking met het Openbaar Ministerie, het Korps Politie Suriname en het Academisch ziekenhuis, een centraal databestand met informatie over verkeersslachtoffers met ernstig letsel of blijvende beperkingen.	2028	2030
12. Onderzoek doen naar en updaten van de factoren die hebben geleid tot ernstige en dodelijke verkeersongevallen onder verkeersdeelnemers sinds het piekjaar 2009, met het doel duurzame preventiestrategieën te ontwikkelen.	Onderzoek in samenwerking met AdeK universiteit en IGSR, onderzoeksrapport en aangepaste data en informatie, met aanbevelingen voor duurzame preventiestrategieën.	2026	2029
13. Organiseren van workshops om de coördinatie/integratie van dienstverlening door eerstehulpverleners te bespreken en om geleerde lessen te vertalen naar concrete verbeteracties.	Workshops voor eerstehulpverleners worden georganiseerd in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid	2026	2027
	Aantal participanten en lijst van dienstverlenende instanties.		

Interventies	Kernindicatoren	Aanvangsjaar	Mijlpaalsjaar
14. Uitwisselen van informatie tussen relevante instellingen, organisaties en individuen over de noodzaak van: • langdurige fysieke en psychologische revalidatie van verkeersslachtoffers met ernstig letsel; • geestelijke gezondheidszorg voor degenen die verantwoordelijk zijn voor ernstige verkeersongevallen; • juridische bijstand aan verkeersslachtoffers en hun families/nabestaanden.	Sessie zijn georganiseerd voor het uitwisselen van informatie tussen relevante instellingen, organisaties en individuen in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid. Aantal personen van deze instellingen die participeren in de sessies	2026	2027
E. Ontwikkelen en implementeren van passende verzekeringen ter financiering van de behandeling en revalidatie van verkeersslachtoffers.	Passende verzekeringen worden gedefinieerd om de behandeling en revalidatie van verkeersslachtoffers te kunnen financieren.	2026	2029
15. Uitwisselen van informatie met verzekeringsmaatschappijen over de noodzaak van langdurige fysieke en psychologische revalidatie van verkeersslachtoffers met ernstig letsel.	Frequentie van informatie-uitwisselingssessies. Lijst van verzekeringsmaatschappijen en personen die participeren. Notulen of besluitenlijsten	2026	2026
16. Opstarten van de discussie m.b.t. het compenseren van verkeersslachtoffers met ernstig letsel uit middelen van het Waarborgfonds in geval van een onbekende veroorzaker of niet-draagkrachtige veroorzakers.	Sessies met relevante instanties worden georganiseerd om discussies te voeren over het Waarborgfonds en mogelijkheden voor compensatie van slachtoffers uit dit fonds.	2028	2029
17. Ontwikkelen van verzekeringsmodaliteiten die adequaat en toereikend zijn om de fysieke en psychologische zorg en revalidatie van verkeersslachtoffers te financieren.	Discussies met verzekeringsmaatschappijen en andere belanghebbenden worden georganiseerd over de dekking van fysieke en psychologische zorg en revalidatie.	2028	2029



Indicatieve Begroting behorende bij het Strategische verkeersveiligheidsplan 2026 – 2030



Officiële lancering van het Veiligheidsvestenproject van het VVI met stakeholders

7. Indicatieve Begroting 2026 – 2030

Op de volgende bladzijden is de indicatieve begroting van het Verkeersveiligheidsinstituut (of de Verkeersautoriteit) voor uitvoering van het Strategisch Verkeersveiligheidsplan 2026 – 2030. Hierbij worden de volgende opmerkingen geplaatst:

- De salarissen van de staf van het Verkeersveiligheidsinstituut zijn in deze begroting niet opgenomen, want deze personen worden beschikbaar gesteld door de overheid.
- De operationele en andere kosten voor de uitvoering van activiteiten die tot de verantwoordelijkheid van de relevante Ministeries en instanties vallen, zijn niet opgenomen, bijv. infrastructurele aanpassingen t.b.v. de verkeersveiligheid, daadwerkelijke goedkeuring van wetswijzigingen voor o.a. veiligere voertuigen en weggebruikers, de uitvoering van wegcontroles door de bevoegde autoriteiten, de nazorg van verkeersslachtoffers, salarissen en lonen van de relevant ambtenaren, enz. De uitvoering en financiering van deze activiteiten blijven de verantwoordelijkheid van de relevante Ministeries en instanties; het Verkeersveiligheidsinstituut heeft slechts een coördinerende en ondersteunende rol hierin.

De bedoeling van de indicatieve begroting is om een idee te geven van de minimale financieringsbehoeften van de activiteiten van het Verkeersveiligheidsinstituut per pijler over de jaren 2026 – 2030, waardoor het voor de uitvoerders van het Strategisch Verkeersveiligheidsplan gemakkelijker is om projecten te plannen en te formuleren. De details zijn terug te lezen in de indicatieve begroting op de navolgende bladzijden.

De totale financieringsbehoefte voor de periode 2026 – 2030 is als volgt

Tabel 10. Financieringsbehoefte 2026 – 2030

Pijlers	USD
 Pijler 1: Verkeersveiligheidsbeheer	122.000
 Pijler 2: Veiligere wegen en mobiliteit	126.000
 Pijler 3: Veiligere voertuigen	13.500
 Pijler 4: Veiligere weggebruikers	84.500
 Pijler 5: Nazorg van verkeersslachtoffers	68.500
Financieringsbehoefte 2026 – 2030	414.500



Pijler 1: Verkeersveiligheidsbeheer

Tabel 11. Pijler 1 – Indicatieve Begroting 2026-2030

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
A. Een Verkeersautoriteit (VA) opzetten die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, coördinatie, uitvoering, monitoring en evaluatie van het nationale verkeersveiligheids-beleid en de bijbehorende interventies.		9.000	9.000	4.000	2.000		24.000
1. Werven, selecteren en plaatsen van deskundig personeel op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid voor de institutionele en professionele versterking van de huidige VVI of toekomstige VA.		5.000	2.000	2.000	2.000		11.000
2. Opleiden van VVI of VA personeel in data-analyse, verkeersbeheer en verkeersveiligheid		2.000	2.000	2.000			6.000
3. Creëren van financiële armslag voor VVI of VA, zodat deze zelfstandig kan functioneren, overeenkomstig de financierings-modaliteiten vermeld in Artikel 5 van de (concept) Wet tot oprichting van de VA.		2.000	5.000				7.000
B. Een relevant wettelijk en beleidskader ontwikkelen en implementeren voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsstrategie.	1.000	3.000	1.000	5.000	6.000	5.000	21.000
4. Ontwikkelen en presenteren van een verkeersfilosofie die richting geeft aan het beleid en de interventies van relevante verkeersveiligheidsactoren.	1.000	1.000					2.000
5. Periodieke, op bewijs gebaseerde actualisering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPVV 2026 – 2030) en formulering van een nieuw strategisch plan 2031 – 2036.				4.000	4.000	4.000	12.000
6. Wet Verkeersautoriteit voorbereiden en indienen bij DNA voor goedkeuring		1.000					1.000
7. Opnemen van elektrische fietsen in bestaande wet- en regelgeving.		1.000					1.000

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
8. Ontwikkelen van uitvoeringsbesluiten voor het puntensysteem zoals genoemd in Artikel 9a, lid 2b van de Rijwet 1971.					1.000		1.000
9. Verscherpen van de bepalingen met betrekking tot valhelmen in Artikel 48a van het Rijbesluit 1957, op basis van internationaal erkende normen, zoals UNECE R22 (VN) en FMVSS 218 DOT (VS).			1.000				1.000
10. Volgen van relevante internationale verdragen, verklaringen en overeenkomsten met betrekking tot verkeersveiligheid. die Suriname heeft geratificeerd of ondertekend.				1.000			1.000
11. Voorbereiden en invoeren van de permanente bijscholing (theoretische kennis en praktijkvaardigheden) van rijinstructeurs, gekoppeld aan de geldigheid van het instructeursbewijs.					1.000	1.000	2.000
C. Een centraal informatiesysteem opzetten om gegevens van multisectoriële belanghebbenden te verzamelen en analyseren, en relevante informatie produceert, toegankelijk maakt en publiceert.	1.000	3.000	2.000	2.000	1.000	500	9.500
12. Opzetten van een systeem voor gegevensverzameling en -analyse, dat data toegankelijk maakt voor voortdurende verkeers-voorlichting en -informatie, onderzoek en analyse, effectieve handhaving van verkeersregels, veilige verkeersmobiliteit en relevante beleidsmaatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid.		4.000	2.000	2.000	1.000	500	9.500
D. Realistische korte- en middellange termijn doelen vastleggen in goedgekeurde jaarplannen met resultaatgerichte activiteiten.	4.000	10.500	15.500	16.500	11.500	4.500	62.500
13. Ontwikkelen van een implementatietraject of jaarplannen onder leiding van VVI/VA voor de uitvoering van het Strategisch Plan Wegveiligheid 2026-2030	4.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	14.000
14. Organiseren van de monitoring- en evaluatie over de voortgang van de implementatie van het SPVV 2026-2030		2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	12.500

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
15. Ontwikkelen en implementeren van beleidsmaatregelen die de mobiliteitsbehoeften van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer prioriteren, inclusief mensen met een handicap.			5.000	5.000			10.000
16. Aanpassen van het curriculum voor rijlessen op basis van de principes van defensief rijden, met specifieke aandacht voor het herkennen van kwetsbare personen op de weg, zoals personen die minder goed ter been zijn en personen met de witte stok.				1.000	1.000		2.000
17. Certificering van bromfietsers invoeren overeenkomstig de Artikelen 45a tot 45f van het Rijbesluit 1957			1.000	1.000	1.000		3.000
18. Importverbod invoeren voor veiligheidshelmen voor (brom) fietsers die niet voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in Artikel 48a van het Rijbesluit 1957 of aan internationale veiligheidsnormen voor veiligheidshelmen.		5.000	5.000	5.000	5.000		20.000
19. Evalueren van het schadeprogramma voor plaatwerk in samenwerking met verzekeringsmaatschappijen.		1.000					1.000
E. Beleidsmaatregelen implementeren die de snelheid van het verkeer verlagen en die de behoeften van voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en andere kwetsbare groepen in acht nemen.		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
20. Ontwikkelen en uitvoeren van beleidsmaatregelen die de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare weggebruikers in acht nemen.		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000

TOTAAL PIJLER 1: VERKEERSVEILIGHEIDSBEHEER A+B+C+D+E = USD 122.000



Pijler 2: Veiligere wegen en mobiliteit

Tabel 12. Pijler 2 – Indicatieve begroting 2026-2030

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
A. Stedelijke infrastructuurplannen maken en uitvoeren die rekening houden met de veilige mobiliteit van alle verkeersdeelnemers en het voorkomen van onveilige ontwikkelingen in de toekomst.	1.500	12.000	9.500	20.500	26.500	14.500	84.500
1. Opstellen van het wettelijke kader voor functionele wegclassificaties en -normen, inclusief de bijbehorende eisen (zoals snelheid) per klasse.		2.500					2.500
2. Evalueren en verbeteren van de fysieke weginfrastructuur nabij scholen met gebruik van SR4S- of iRAP-hulpmiddelen, gericht op het ontwikkelen en bevorderen van veilige schoolroutes voor kinderen en jongeren.	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	11.500
3. Versterken van de capaciteit en uitvoeren van audits (wegveiligheidsaudits en analyses van verkeersonveilige locaties) van de vijftientig wegen en kruispunten met het hoogste aantal verkeersongevallen in de afgelopen vijf jaar.		7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	37.500
4. Uitvoeren van een enquête over verkeerservaringen om het risico op ongevallen in kaart te brengen.				2.000			2.000
5. Opstellen van richtlijnen voor het openbaar vervoer en deze wettelijk vastleggen, met een betere planning en spreiding van de routes en diensten van het openbaar vervoer.				2.000	2.000		4.000
6. Ontwikkelen van 'vaste' routes voor hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie).				2.000			2.000
7. Bevorderen van systematische verkeersstromen van en naar het zuiden of noorden over de bruggen van het Saramaccakanaal.				5.000	5.000	5.000	15.000
8. Nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen voor weggebruikers met een handicap.					10.000		10.000

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
B. De bestaande weginfrastructuur verbeteren/aanpassen op basis van goedgekeurde verkeersveiligheidsnormen en -standaarden voor alle weggebruikers (incl. voetgangers, fietsers, bromfietsers)	1.000	7.500	7.500	8.500	6.500	5.500	36.500
9. Opzetten van een digitale databestand bij de relevante instantie met informatie over de civiele bouwkundige staat en de veiligheidsstatus van alle verharde wegen.		2.000	2.000	2.000			6.000
10. Invoeren van snelheid verlagende maatregelen (inclusief markeringen en onderhoudsplan) en uitvoeren in tien geselecteerde straten per jaar.	500	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.500
11. Regelmatig onderhoud plegen van verkeersintensieve wegen in de districten Paramaribo, Wanica, Para, Commewijne en Nickerie.	500	500	500	500	500	500	3.000
12. Herzien en/of actualiseren van wetgeving en lokale ontwerpnormen die geen rekening houden met de wegfunctie en de behoeften van alle typen weggebruikers, met bijzondere aandacht voor de behoeften van mensen met een beperking.				1.000	1.000		2.000
C. Ontwikkelen van nieuwe weginfrastructuur op basis van goedgekeurde normen en standaarden voor mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.		2.500	2.500				5.000
13. Opstellen en legaliseren van richtlijnen en normen met betrekking tot het ontwerp en de inrichting van nieuwe weginfrastructuur, op basis van de functie/classificatie van de weg en de behoeften van kwetsbare weggebruikers, in het bijzonder mensen met een beperking.		2.500	2.500				5.000

TOTAAL PIJLER 2: VEILIGERE WEGEN EN MOBILITEIT A+B+C = USD 126.000



Pijler 3: Veiligere voertuigen

Tabel 13. Pijler 3 – Indicatieve Begroting 2026-2030

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
A. Vaststelling van een minimale set aan veiligheidsnormen voor de verschillende categorieën voertuigen (waaronder personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens, bussen en gemotoriseerde twee- en driewielers, met inbegrip van informele vormen van vervoer zoals schafijswagens).		1.500	2.500				4.000
1. Evalueren en verbeteren van het keuringssysteem van de Stichting Toezicht Motorrijtuigen indien nodig met technische ondersteuning van het Latijnse NCAP en de IDB.			1.500				1.500
2. Actualiseren van het Rijbesluit 1957 met de huidige (inter) nationale technische veiligheidseisen voor het besturen van voertuigen en motorvoertuigen, rekening houdend met vier aspecten van veiligheid (veiligheid voor kinderen, veiligheid voor volwassenen, veiligheid voor voetgangers en rijkhulpsystemen).		1.500	1.000				2.500
B. Toezien dat de frequentiebeoordelingen van de technologische kwaliteit en de technische prestaties van alle voertuigcategorieën voldoen aan de basisvereisten voor voertuigveiligheid.			1.000				1.000
3. Verbeteren van het toezicht op de (half)jaarlijkse herkeuringsactiviteiten van particuliere keuringsbedrijven en voertuigen door de Stichting Toezicht Motorrijtuigenkeuring tot een controleerbaar en streng niveau.			500				500
4. Ontwikkelen en implementeren van een controleerbare en effectieve procedure voor de keuring van de technische staat van brom- en motorfietsen.			500				500
C. Regelgeving ontwikkelen om de import van rijvoertuigen te laten voldoen aan de wettelijke vereisen en de minimale VN-veiligheidseisen.	500	2.000	2.500	1.000	2.500		8.500

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
5. Ontwikkelen en implementeren van wettelijke regels die voertuigimporteurs en keuringsinstanties verplichten om technische informatie over geïmporteerde, gekeurde en hergekeurde voertuigen ter beschikking te stellen aan VVI of VA.		1.000	2.500				3.500
6. Actualiseren van regelgeving die de invoer verbiedt van motorvoertuigen die niet voldoen aan de wettelijk vastgestelde vereisten en internationale normen met betrekking tot bescherming van inzittenden, snelheidslimiet, remmen, stabiliteit van het voertuig bij slippen.	500						1.500
7. Ontwikkelen en implementeren van regelgeving voor de verplichte installatie van een GPS en tachograaf in passagiersbussen en vrachtwagens.				1.000	2.500		3.500

TOTAAL PIJLER 3: VEILIGERE VOERTUIGEN A+B+C = USD 13.500



Pijler 4: Veiligere weggebruikers

Tabel 14. Pijler 4 - Indicatieve Begroting 2026-2030

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
A. Implementeren van permanente verkeersveiligheidsvoorlichting en -informatie om de houding en het gedrag ten aanzien van verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.	1.500	17.000	14.000	13.500	6.500	11.500	64.000
1. Invoeren van permanente voorlichting over wegveiligheid in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs, hoger onderwijs en lerarenopleiding, en in de curricula van hulpverleners.		7.500	7.500				15.000
2. Ontwikkelen en verspreiden van promotiemateriaal om veilig en verantwoord verkeersgedrag te bevorderen en veiligheidsvoorzieningen en -uitrusting te gebruiken.		5.000		5.000		5.000	15.000
3. Inzetten van rijinstructeurs in samenwerking met verzekeringsmaatschappijen (voor stimulansen) om korte cursussen defensief rijden te verzorgen voor bestuurders van motorvoertuigen.				2.000	2.000	2.000	6.000
4. Actualiseren van het huidige curriculum van de rijscholen en de rijexamens op basis van de volgende onderwerpen: a. principes van defensief rijden; b. beheersing van eenvoudige verkeersmanoeuvres en -situaties; c. (complexe) voertuigbediening en -beheersing (in moeilijkere situaties); d. herkenning en acceptatie van risico's en gevaar.			2.000	2.000			4.000
5. Stimuleren van de participatie van weggebruikers, DC's, KPS en verkeersrelevante actoren binnen het Platform Verkeersveiligheid bij de uitvoering van 'maand van de Verkeersveiligheid' in verschillende districten (periode 15 augustus - 15 september).	500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	13.000

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
6. Herdenken door VVI of VA van de Internationale Herdenkingsdag voor Verkeersslachtoffers, met betrokkenheid van verkeersslachtoffers (in november).	1000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	6.000
7. Organiseren door VVI of VA van verkeersveiligheidsactiviteiten tijdens de Internationale VN-Verkeersveiligheidsweek (in mei)		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
B. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.		4.000	4.000	2.500	1.000	1.000	12.500
8. Verbeteren en vergroten van de uitvoering van politietoezicht en handhavingsinterventies via wegcontroles. in de aandachtsgebieden Paramaribo, Wanica, Para, Nickerie en Commewijne.		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
9. Werven, trainen en inzetten van verkeersregelaars om alternatieve verkeershandhavingsactiviteiten uit te voeren op specifieke risicolocaties of momenten van de dag.		3.000	3.000	1.500			7.500
C. Effectieve handhaving van verkeersregels door een combinatie van verschillende handhavings- en strafmaatregelen.			1.000				1.000
10. Invoeren van een gefaseerd rijbewijssysteem voor beginnende bestuurders om onder begeleiding rijervaring op te doen.			1.000				1.000
D. Toezicht houden op de naleving van transport-, arbeids- en veiligheidswetten, -normen en -regelgeving voor de veilige exploitatie van commercieel en personenvervoer om het aantal verwondingen en letsels te verminderen.	1.000	1.000	1.500	1.500	1.000	1.000	7.000
11. Zorgen voor effectief toezicht om te voorkomen dat het laden en lossen van goederen voor bedrijven (willekeurig) op de openbare weg plaatsvindt.	500	500	500	500	500	500	3.000
12. Verhogen van verkeerscontroles voor het openbaar vervoer, vrachtwagens en houttrailers en opleggen van boetes voor ladingen die niet voldoen aan de veiligheidsvoorschriften (op het gebied van gewicht, hoogte en lengte).	500	500	500	500	500	500	3.000

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
13. Verplichten dat een reflecterend vest wordt gebruikt door fietsers, brom- en motorfietsers die in het donker op de weg zijn.				500			500
14. Regelgeving ontwikkelen en implementeren voor bus- en vrachtwagenchauffeurs en rijinstructeurs om:			500				500
• zich periodiek te onderwerpen aan medische keuringen en alcohol- en drugstests; • een training defensief rijden te volgen; • vermoeidheidsvragenlijsten in te vullen.							

TOTAAL PIJLER 4: VEILIGERE WEGGEBRUIKERS A+B+C+D = USD 84.500



Pijler 5: Nazorg van verkeersslachtoffers

Tabel 15. Pijler 5 - Indicatieve Begroting 2026-2030

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
A. Voorbereiden en implementeren van wettelijk kader voor adequate zorg en nazorg van slachtoffers.		500	1.000	4.500	1.500		7.500
0. Voorbereiden van de Schadefondswet en voor goedkeuring aanbieden aan DNA.		500	500				1.000
1. Institutioneel, professioneel en financieel versterken van het Bureau Slachtofferzorg van het Ministerie van Justitie en Politie.				1.500	1.500		3.000
2. Ontwikkelen van regelgeving voor passende verzekeringen ter financiering van kostbare behandelingen en revalidatie van verkeersslachtoffers.			500	1.500			2.000
3. Voorbereiden en instellen van zogeheten Good Samaritan-regelgeving ter waarborging van de juridische bescherming van lekenhulpverleners.				1.500			1.500
B. Creëren van een systeem om de hulpverlening na een ongeval te activeren		6.000	15.000	15.000			36.000
4. Trainen van politieagenten, brandweerlieden, taxichauffeurs, buschauffeurs en burgers als eerstehulpverleners om op de plaats van een ongeval passende eerste hulp aan slachtoffers te kunnen verlenen, inclusief het verplaatsen van een slachtoffer.			5.000	5.000			10.000
5. Professionaliseren van de wijze waarop slecht nieuws over fatale verkeersongevallen wordt gebracht aan de familie van slachtoffers.			1.000	5.000			6.000
6. Inzetten van meerdere eerstehulpverleners en ambulance voorzieningen op langs hoofdwegen, rekening houdend met decentralisatie en geografische spreiding.					15.000		15.000
7. Evalueren van de effectiviteit van de noodnummer 115 in combinatie met de reactiesnelheid van de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance).				5.000			5.000

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
C. Voorbereiden en introduceren van een geïntegreerd systeem voor fysieke en psychologische zorg en revalidatie voor patiënten met ernstige letsels en verwondingen na een aanrijding.		2.500	1.500	1.500	1.500	1.500	8.500
8. Opzetten en trainen van slachtofferhulpgroepen die specifieke psychologische en morele steun kunnen bieden aan verkeersslachtoffers of hun familieleden.			1.500	1.500	1.500	1.500	6.000
9. Versterken van de capaciteit van zorg/diensten vóór ziekenhuisopname, ziekenhuiszorg en revalidatie en ontwikkelen van een basispakket aan spoedeisende hulpdiensten voor elk niveau van het gezondheidssysteem, zodat verkeersslachtoffers 24 uur per dag – ongeacht hun betalingsvermogen – toegang hebben tot operationele en kritieke zorgdiensten, herstel- en revalidatiediensten om blijvende invaliditeit te voorkomen.		2.500					2.500
D. Vaststellen van vereisten voor multidisciplinair onderzoek na een ongeval		2.500	2.500	2.500	3.000	1.500	12.000
10. Aanbieden van trainingen voor hulpdiensten in het registreren en beheren van gegevens over melding- en responstijden en de nazorg van slachtoffers in een centraal informatiesysteem.			2.500				2.500
11. Bijhouden van een centraal databestand van verkeersslachtoffers met blijvend letsel en blijvende beperkingen.					1.500		1.500
12. Onderzoek doen naar en updaten van de factoren die hebben geleid tot ernstige en dodelijke verkeersongevallen onder verkeersdeelnemers sinds het piekjaar 2009, met het doel duurzame preventiestrategieën te ontwikkelen.				2.500	1.500	1.500	5.500
13. Organiseren van workshops om de coördinatie/integratie van dienstverlening door eerstehulpverleners te bespreken en om geleerde lessen te vertalen naar concrete verbeteracties.		1.500					1.500

Interventies	2026	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal USD
14. Uitwisselen van informatie tussen relevante instellingen, organisaties en individuen over de noodzaak van: • langdurige fysieke en psychologische revalidatie van verkeersslachtoffers met ernstig letsel; • geestelijke gezondheidszorg voor degenen die verantwoordelijk zijn voor ernstige verkeersongevallen; • juridische bijstand aan verkeersslachtoffers en hun families/nabestaanden.		1.000					1.000
E. Ontwikkelen en implementeren van passende verzekeringen ter financiering van de behandeling en revalidatie van verkeersslachtoffers.		1.000		3.500			4.500
15. Uitwisselen van informatie met verzekeringsmaatschappijen over de noodzaak van langdurige fysieke en psychologische revalidatie van verkeersslachtoffers met ernstig letsel.		1.000					1.000
16. Opstarten van de discussie m.b.t. het compenseren van verkeersslachtoffers met ernstig letsel uit middelen van het Waarborgfonds in geval van een onbekende veroorzaker of niet-draagkrachtige veroorzakers.				1.000			1.000
17. Ontwikkelen van verzekeringsmodaliteiten die adequaat en toereikend zijn om de fysieke en psychologische zorg en revalidatie van verkeersslachtoffers te financieren.				2.500			2.500

TOTAAL PIJLER 5: NAZORG VAN VERKEERSSLACHTOFFERS A+B+C+D+E = USD 68.500

NO DO GEM! HAT A WEGDEK!
MINISTERIE JUSTITIE EN POLITIE



8. Bronnen

- [1] Academisch Ziekenhuis Paramaribo: Afdeling Medische Registratie. Registrations of traffic accidents via the Emergency Department of the Academic Hospital Paramaribo 2009- to 2024 [Registraties van verkeersongevallen via de Spoedeisende Hulp van het Academisch Ziekenhuis Paramaribo 2009-2024], januari 2025.
- [2] Academisch Ziekenhuis Paramaribo: Afdeling Medische Registratie. Registraties van verkeersongevallen via de Spoedeisende Hulp van het Academisch Ziekenhuis Paramaribo 2009-2024. Januari 2025
- [3] Algemeen Bureau voor de Statistiek (2014). Districtsresultaten Achtste Volkstellingen Woning- en Gezinsstatistiek in Suriname. Deel I: Paramaribo-Wanica. Suriname in Cijfers nr. Paramaribo, Suriname: Algemeen Bureau voor de Statistiek.
- [4] Algemeen Bureau voor de Statistiek (2023). Verkeers- en vervoersstatistieken 2018 – 2021. Suriname in Cijfers nr. Paramaribo, Suriname: Algemeen Bureau voor de Statistiek.
- [5] Apapoe, I. (2024). Safe System-benadering. 4 december 2024. Nationaal Verkeersveiligheidsworkshop PAHO/VVI. Ballroom Torarica: Paramaribo.
- [6] Blinker, B., BTech, Suriname Road Safety Commission (2016). Surinaams Verkeersveiligheidsbeleidsplan 2017-2020. Paramaribo, december 2016.
- [7] Bliss, T. & Breen, J. (2009). Implementatie van de aanbevelingen van het Wereldrapport over het voorkomen van verkeersongevallen. Landelijke richtlijnen voor het uitvoeren van beoordelingen van de verkeersveiligheidsmanagementcapaciteit en de specificatie van hervormingen van leidende instanties, investeringsstrategieën en Safe System-projecten. World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC.
- [8] Conceptnota Verkeersveiligheid: We all have a part to play. [We hebben allemaal een rol te spelen.] December 2023. Paramaribo.
- [9] Gezius, H. (2024). The road to ultimate road safety. [De weg naar ultieme verkeersveiligheid.] [PowerPoint-presentatie], 5 december 2024, Nationaal Verkeersveiligheidsworkshop PAHO/VVI. Ballroom Torarica: Paramaribo.
- [10] Global Road Safety Action Plan [Mondiaal Actieplan voor Verkeersveiligheid] Dit mondiale plan is ontwikkeld door de Wereldgezondheidsorganisatie en de regionale commissies van de Verenigde Naties, in samenwerking met partners in de United Nations Road Safety Collaboration en andere belanghebbenden als een leidraad ter ondersteuning van de implementatie van het Decennium van Actie 2021-2030 en de doelstellingen daarvan.
- [11] Initiatiefvoorstel houdende regels inzake de instelling van de Verkeersveiligheidsautoriteit, 21 juni 2022.
- [12] Instituut voor Graduate Studies and Research (2014). Concept report: a study of public transport in Paramaribo and surroundings. Anton de Kom University of Suriname. [Conceptrapport: een studie naar het openbaar vervoer in Paramaribo en omgeving]. Anton de Kom Universiteit van Suriname. 19 februari 2014.
- [13] Karamat Ali, D. (2023). Traffic law: damages and compensation [Verkeersrecht: schade en compensatie.] [PowerPoint-presentatie], 4-5 december 2023, Multifunctionele Conferentieruimte: Paramaribo.
- [14] Kishoen Misier, S. (2012). Approach to costs due to traffic accidents. [Benadering van kosten door verkeersongevallen] [PowerPoint-presentatie]. Verkeersveiligheidsbeurs, augustus 2012, KKF-terrein: Paramaribo.
- [15] Kishoen Misier, S. (2024). Status update Strategic Plan for Road Safety 2018-2021 [Statusupdate Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2018-2021.] [PowerPoint-presentatie], 4 december 2024, Nationaal Verkeersveiligheidsworkshop PAHO/VVI. Ballroom Torarica: Paramaribo.
- [16] Korps Politie Suriname, Afdeling Verkeer. Overview of traffic fatalities 2009 – 2024 [Overzicht van verkeersdoden 2009-2024] Januari 2025.
- [17] Surinaams Verkeersvrijwilligerskorps (2024). Presentatie voor de DNA-Commissie inzake de Wet Instelling Verkeersveiligheidsautoriteit. 26 juni 2024. Publieke vergaderzaal De Nationale Assemblee. Paramaribo.

- [18] Lakhisaran, J. (2024). Hoge sterfte onder bromfietzers. [PowerPoint-presentatie], 5 december 2024, Nationaal Verkeersveiligheidswerkshop PAHO/VVI. Ballroom Torarica: Paramaribo.
- [19] Pan-Amerikaanse Gezondheidsorganisatie (2019). Status of Road Safety in the Region of the Americas [Status van de verkeersveiligheid in de regio van de Amerika's] Washington, DC: PAHO.
- [20] Pan-Amerikaanse Gezondheidsorganisatie (2011). 51st Directing Council 63rd Session of the Regional Committee, Plan of Action on Road Safety [51e Bestuursraad 63e zitting van het Regionaal Comité, Actieplan inzake Verkeersveiligheid]. Washington, DC., 2011
- [21] Pan-Amerikaanse Gezondheidsorganisatie (2016). Road Safety in the Americas [Verkeersveiligheid in Noord- en Zuid-Amerika], Washington, DC: PAHO.
- [22] Panchoe, R. (2022/2023). Discussion of the amended Driving Act of March 11, 2022 SB. 2022, no. 33 [Bespreking van de gewijzigde Rijkswet 1971 van 11 maart 2022 (S.B. 2022, nr. 33)] Gepubliceerd 25 maart 2022, in werking getreden op 26 maart 2022. [PowerPoint-presentatie], 4-5 december 2023, Multifunctionele Conferentieruimte: Paramaribo.
- [23] Pinto, A., Díaz, C., Zamora, E., Café, E., De León, M.P., De León Valdés, M.P., Beaujon, A., Hidalgo, D., Montes, L., Cortés, R., Valentín, M., Robledo, V., De Los Santos, C.F., Persaud, C., Puppo, C., Alonso, F., Paredes, H., Rodríguez, M., Sosa, M., ... Porcel, M. (2023). Road safety in Latin America and the Caribbean: after a decade of action prospects for safer mobility [Verkeersveiligheid in Latijns-Amerika en het Caribisch gebied: vooruitzichten op veiligere mobiliteit na een decennium van actie] <https://doi.org/10.18235/0004843>
- [24] Rambali, S. (2017). Action Plan Traffic Measures to Promote Road Safety 2017-2022 [Surinaamse Verkeersveiligheidscommissie: Actieplan Verkeersmaatregelen ter Bevordering van Verkeersveiligheid 2017-2022]
- [25] Verslag workshop over Gezondheidsgelijkheid en Sociale Determinanten in Niet-overdraagbare en Overdraagbare Ziektes gericht op PHC-teams in Suriname. Multifunctionele Ruimte, Hotel Torarica, 4-5 december 2023, Paramaribo.
- [26] Rijbesluit 1957, zoals laatstelijk gewijzigd bij SB 2023 no. 2.
- [27] Rijkswet 1971, zoals laatstelijk gewijzigd bij SB 2022 no.33.
- [28] Stichting Planbureau Suriname. Development Plan of the Republic of Suriname 2017-2021 [Ontwikkelingsplan van de Republiek Suriname 2017-2021]
- [29] Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2018-2021. Road Safety: Everyone's Responsibility [Verkeersveiligheid: ieders verantwoordelijkheid], Verkeersveiligheidscommissie, Paramaribo, december 2017.
- [30] Stuurgroep Verkeersveiligheid (2009). Road Safety Suriname: a directional framework for a road safety program [Verkeersveiligheid Suriname: een richtinggevend kader voor een verkeersveiligheidsprogramma], Ministerie van Justitie en Politie.
- [31] Verenigde Naties & Wereldgezondheidsorganisatie (2011). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 [Mondiaal actieplan voor het Actiedecennium Verkeersveiligheid 2021-2030], New York.
- [32] Verslag van de Verkeersveiligheidswerkshop: Everyone's Responsibility [Ieders verantwoordelijkheid], Paramaribo, 28 februari – 1 maart 2017.
- [33] Wereldgezondheidsorganisatie (2006). Global status report on road safety 2015 [Ontwikkeling van beleid ter voorkoming van letsel en geweld: richtlijnen voor beleidsmakers en planners], Washington, DC.
- [34] Wereldgezondheidsorganisatie (2015). Global status report on road safety 2015 [Wereldwijd statusrapport verkeersveiligheid 2015], Genève: WGO. <https://iris.who.int/handle/10665/189242>
- [35] Wereldgezondheidsorganisatie (2018). Global status report on road safety 2018. [Wereldwijd statusrapport verkeersveiligheid 2018], Genève: WGO. <https://iris.who.int/handle/10665/276462>
- [36] Wereldgezondheidsorganisatie (2023). Global status report on road safety 2023 [Wereldwijd statusrapport verkeersveiligheid 2023], Genève: WGO. <https://iris.who.int/handle/10665/375016>





STRATEGISCH PLAN VOOR VERKEERSVEILIGHEID

2026–2030

PAHO/WHO Office Suriname

Ministry of Health, Welfare and Labour Building,
Second Floor, Rode Kruislaan # 22,
Paramaribo, Suriname
www.paho.org/sur
Tel: (597) 471676



Pan American
Health
Organization



World Health
Organization
Americas Region

