

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie	PK/mho/195005	Onderwerp	Verkeersveiligheidsverkenning 2030
Uw referentie		Datum	22 januari 2019
Project		Telefoon	(070) 317 33 18

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Hierbij bied ik u de [Verkeersveiligheidsverkenning 2030](#) aan. Dit rapport bevat de prognoses voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2030 bij ongewijzigd beleid. Daarnaast biedt het inzicht in wat er nodig is om het aantal verkeersslachtoffers verregaand terug te dringen. De ambities en inhoud van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#) (SPV) vormden daarbij het uitgangspunt.

Vooropgesteld: het is positief dat het SPV eind 2018 en dus voorafgaand aan de periode 2020 – 2030 beschikbaar is. De urgentie om het beleid te intensiveren wordt in het SPV duidelijk beschreven: de aantallen verkeersdoden en verkeersgewonden ontwikkelen zich de afgelopen jaren niet gunstig. De negen thema's van het SPV bieden de basis voor een kosteneffectieve aanpak van de grootste risico's. Ook dat is positief, want de opgave is groot.

Tegelijkertijd is het, zoals u in uw [brief](#) aan de Tweede kamer ook schrijft, nodig om de strategische koers van het SPV te vertalen in uitvoeringsplannen met concrete maatregelen (zoals in het aangekondigde Landelijk actieplan). Dat het niet mogelijk is om op dit moment een prognose op te stellen voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden dat in 2030 verwacht zou mogen worden ná implementatie van het SPV, onderstreept het belang hiervan.

Prognose bij ongewijzigd beleid: hoge aantallen slachtoffers

Volgens onze referentieberekening zal het aantal verkeersdoden zonder uitvoering van het SPV in Nederland in 2030 tussen de 470 en 580 verkeersdoden liggen. Voor het aantal ernstig verkeersgewonden (MAIS2+-letsel en ziekenhuisopname) is de verwachting bij ongewijzigd beleid nog veel minder gunstig: wij verwachten dat het aantal in 2030 tussen de 28.700 en 31.700 zal liggen.

De ongunstigste ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid zijn voor verkeersdoden te verwachten voor fietsers (aandeel stijgt van 34% naar 38% in 2030: 180 tot 225 doden) en scootmobielberijders (aandeel stijgt van 4% in 2017 naar 13%: 65 tot 75 doden). Ook bij ernstig gewonden vormen fietsers de grootste groep: in het referentiescenario is bijna drie kwart van alle ernstig verkeersgewonden in 2030 een fietser. Gemotoriseerde tweewielers (motoren, bromfietsen en snorfietsen) vormen de op een na grootste groep met een verwacht

aandeel van 16%. Zowel bij verkeersdoden als bij ernstig gewonden stijgt het aandeel 65-plussers: met 53% is bij ongewijzigd beleid meer dan de helft van alle verkeersdoden 65 jaar of ouder.

Wil Nederland voldoen aan de ambities van de EU en VN voor het komende decennium, dan zal het aantal verkeersdoden in de periode 2020 – 2030 moeten halveren (maximaal 300). Om in 2050 het doel ‘nul verkeersslachtoffers’ te realiseren is een dalingspercentage nodig van bijna 11% gemiddeld per jaar. Uitgaande van dit dalingspercentage, zouden er dan in 2030 ongeveer 190 verkeersdoden zijn. Voor ernstig gewonden zijn steilere dalingspercentages nodig.

Naar een slachtoffervrij wegverkeer: wat is minimaal nodig?

Door bij de inrichting van het wegverkeer in Nederland consequent te vertrekken uit een aantal leidende principes, kan het aantal verkeersslachtoffers verregaand worden teruggedrongen. In Nederland is daartoe de visie ‘Duurzaam Veilig wegverkeer’ ontwikkeld, welke internationaal samen met het Zweedse ‘Vision Zero’ als het voorbeeld wordt gezien van succesvol verkeersveiligheidsbeleid¹. Centraal daarin staat de notie dat de mens kwetsbaar en feilbaar is en dat het verkeerssysteem dus zó moet worden ingericht dat de verkeersdeelnemer maximaal beschermd wordt.

Vorig jaar is de visie ‘Duurzaam veilig Wegverkeer’ geactualiseerd tot ‘DV3 – Visie Duurzaam veilig Wegverkeer 2018 – 2030’². Op basis van deze geactualiseerde versie beschrijven wij in deze Verkenning voor elk van de negen thema’s van het SPV de mogelijkheden voor het beleid. Met het bereik van die thema’s kunnen aanzienlijke reducties worden gerealiseerd, vooral door het veilig inrichten van infrastructuur en het benutten van technologische oplossingen in voertuigen en verkeershandhaving. Tegelijkertijd blijkt ook uit deze analyse de noodzaak van uitvoeringsplannen: concrete maatregelen ‘op straat’ ontbreken nog, veel ambities zijn kwalitatief of voorwaardenscheppend van aard terwijl ook nog niet overal duidelijke verantwoordelijkheden zijn gekozen.

Het vergt aanzienlijke maatschappelijke investeringen om het aantal verkeersslachtoffers substantieel terug te brengen, zeker wanneer (bijna) nul de ambitie is. Een nauwkeurige schatting van de omvang van deze investeringen is op dit moment op basis van het SPV niet te geven. Met name de informatie over welke maatregelen worden genomen is nog niet voorhanden. Informatie over de kosteneffectiviteit van de Duurzaam Veilig-maatregelen uit de periode 1998-2007 is wel beschikbaar³. Het Centraal Planbureau heeft destijds uitgerekend dat de investeringen die ons land toen gedaan heeft tot de meest kosteneffectieve van alle publieke uitgaven behoorden: tegenover elke euro aan investeringen stonden 3 à 4 euro aan maatschappelijke baten⁴.

Uitgaande van de opgave kan op basis van dit inzicht een eerste globale indicatie worden gegeven van de minimaal benodigde investeringen om het aantal verkeersdoden verregaand te reduceren. Wanneer we veronderstellen dat toekomstige maatregelen dezelfde kosteneffectiviteit zouden kunnen hebben als de Duurzaam Veilig-maatregelen uit de periode 1998-2007, dan bedragen de benodigde investeringen om het aantal verkeersdoden tot (bijna) nul te reduceren ten minste 15 miljard euro (periode 2020-2050, prijspeil



1. ITF (2016). *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*. OECD Publishing, Paris.

2. SWOV (2018). *DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*. SWOV, Den Haag.

3. Weijermars, W.A.M.; Schagen, I.N.L.G. van (red.) (2009). *Tien jaar Duurzaam Veilig: Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. R-2009-14. SWOV, Leidschendam

4. CPB et al.(2002). *Selectief investeren; ICES-maatregelen tegen het licht*. CPB en Koninklijke De Swart, Den Haag.

2018). Ter vergelijking: de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen worden geschat op circa 14 miljard euro per jaar.

Tot slot

Met de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers in Nederland in 2050 tot (bijna) nul te willen terugbrengen staat ons land voor een forse opgave. Het komt erop neer dat we het aantal verkeersdoden de komende 31 jaar minimaal vijf keer moeten halveren. Om die reden is het goed dat het SPV nu beschikbaar is. Om effecten te kunnen behalen, moeten de ambities van het SPV uitgewerkt worden in concrete maatregelen.

Eerder heb ik op uw verzoek uiteengezet welke aanvullende en nieuwe maatregelen substantieel van invloed kunnen zijn op het terugbrengen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden en de lessen die Nederland mogelijk van het buitenland zou kunnen leren⁵. Vooral het duurzaam veilig inrichten van de infrastructuur en effectievere verkeershandhaving vergen additionele investeringen. Afspraken over meerjarige uitgaven aan verkeer en vervoer liggen in ons land besloten in het MIRT en Infrastructuurfonds.

Het SPV lijkt vooral uit te gaan van een betere inzet van bestaande middelen. Het is inderdaad belangrijk dat investeringen in verkeersveiligheid in deze financiële hoofdstromen optimaal geborgd worden. Daarnaast is het mijns inziens zaak dat er, op basis van de concreet te nemen maatregelen, een betrouwbare meerjarenraming wordt opgesteld van benodigde additionele investeringen. Het aangekondigde overleg tussen rijk, provincies en gemeenten biedt daarbij de mogelijkheid om beleidsambities, tijd en middelen met elkaar in evenwicht te brengen.

SWOV zal, evenals in voorgaande jaren, de uitvoering en resultaten van het nationale verkeersveiligheidsbeleid blijven monitoren.

Hoogachtend,

Dr. P. van der Knaap,

Directeur-bestuurder SWOV



5. Knaap, P. van der, (2018). [Opties voor meer verkeersveiligheid 2018-2030](#). Brief aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, 25 mei 2018, PK/mho/185078, SWOV, Den Haag.