

Aan de voorzitter en leden van de  
Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu  
van de Tweede Kamer  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Postbus 93113  
2509 AC Den Haag  
Bezuidenhoutseweg 62  
T 070 – 317 33 33  
F 070 – 320 12 61  
E info@swov.nl  
I www.swov.nl  
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE 155317-PK/mho  
UW REFERENTIE  
ONDERZOEKSNUMMER  
ONDERWERP Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014/ Opschakelen naar meer  
verkeersveiligheid  
DATUM 6 februari 2015  
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 318

Geachte heer, mevrouw,

**Ambities en ontwikkeling verkeersveiligheid: Nederland staat voor belangrijke keuze**  
Nederland heeft duidelijke ambities voor het verbeteren van de verkeersveiligheid: vanaf 2020 mogen er niet meer dan 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden per jaar zijn.

Hoewel elk slachtoffer er een te veel is, is het voor de maatschappelijke en politieke discussie over het verkeerveiligheidsbeleid positief dat de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) deze concrete doelstellingen hanteert. Zo zijn de ambities in het verleden aangescherpt toen bleek dat de verkeersveiligheid zich gunstiger ontwikkelde dan aanvankelijk was voorzien. Andersom is, toen de ontwikkeling tegenviel, in 2012 besloten tot een [Beleidsimpuls Verkeersveiligheid](#). Verwacht werd dat deze impuls zou kunnen zorgen voor een extra reductie van maximaal 50 verkeersdoden en 1.000 tot 2.500 ernstig verkeersgewonden in 2020.

In 2013 vonden 570 mensen in Nederland de dood door verkeersongevallen. Dat waren er 80 minder dan de drie jaren ervoor, toen er gemiddeld 650 verkeersdoden per jaar te betreuren waren. Op 10 december 2014 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van het [aantal ernstig verkeersgewonden 2013](#). Ook daar is recentelijk een daling zichtbaar: van 19.500 in 2012 tot 18.800 in 2013, een verschil van 3,6%. Om de doelstellingen te halen zou het aantal verkeersdoden tot 2020 met gemiddeld 1,9% moeten dalen en het aantal ernstig verkeersgewonden met gemiddeld 7,9%.

De conclusie lijkt dus gerechtvaardigd dat met name voor het halen van de ambitie voor verkeersgewonden meer maatregelen nodig zijn. Nederland staat daarmee voor een belangrijke keuze. In deze brief licht ik dit graag toe aan de hand van twee rapporten die SWOV vandaag uitbrengt: de [Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014](#) en [Opschakelen naar meer verkeersveiligheid](#).

**Rapport 1:****Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014 - veel voortgang met de maatregelen, doelstelling voor ernstig verkeersgewonden lijkt voorsnog buiten bereik**

De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid uit 2012 bestaat uit een pakket van 23 maatregelen dat – in aanvulling op het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid uit 2008](#) – vooral gericht is op fietsers en oudere verkeersdeelnemers. Juist bij deze groepen ontwikkelt de verkeersveiligheid zich namelijk ongunstig. Het doel van de Beleidsimpuls uit 2012 was om de dalende trend verkeersdoden door te zetten en de stijgende trend in de ernstig verkeersgewonden te keren.

In 2012 vroeg het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan SWOV om de implementatie van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid jaarlijks te monitoren. In de Monitor 2014 concludeert SWOV dat er veel voortgang is geboekt met het nemen van de geplande maatregelen. Dat is positief en geldt vooral voor een van de belangrijkste acties, de Lokale Aanpak Veilig Fietsen. De komende jaren moet duidelijk worden of de maatregelen het gewenste effect sorteren. [SWOV](#) concludeerde al eerder dat de 23 maatregelen uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid een extra impuls kunnen geven aan de verkeersveiligheid, maar dat, om de doelstelling voor ernstig verkeersgewonden binnen bereik te brengen, er waarschijnlijk *meer nodig* is. Deze conclusie is nog altijd actueel.

**Rapport 2:****Opschakelen naar meer verkeersveiligheid - mogelijkheden om de ambities alsnog binnen bereik te brengen**

Het tweede rapport gaat in op de vraag wat er *meer mogelijk* is. Het is gemaakt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ANWB en RAI Vereniging en gaat specifiek in op de vraag: wat zouden we – rekening houdend met maatschappelijk draagvlak, kosten en te kwantificeren effectiviteit in termen van slachtofferbesparing – nog meer kunnen doen om de ambities voor 2020 binnen bereik te krijgen?

Consultatie van een groot aantal partijen resulteerde in een zo breed mogelijk overzicht van extra maatregelen. Per maatregel hebben we een indicatie gegeven van de mogelijke effecten, het draagvlak bij de geconsulteerde organisaties en de verwachte barrières in termen van geld en kennis. Deze maatregelen zijn op basis van draagvlak en kosten uitgewerkt in vier scenario's. Geen van de scenario's is eenvoudig te realiseren, andere vergen forse investeringen. Ook de uitvoerbaarheid is geen gegeven, bijvoorbeeld als het gaat om de intensivering van de handhaving. Maar als partijen bereid zijn om naar oplossingen te zoeken en het voor elkaar mogelijk te maken om hun verantwoordelijkheden ten volle te benutten, dan kunnen we in staat zijn om op te schakelen. Denk bijvoorbeeld aan het verruimen van de bestuurlijke boetemogelijkheden bij gemeenten, zoals het ministerie van Veiligheid en Justitie onlangs al mogelijk maakte op het terrein van openbare orde.

De conclusie is dat met alle scenario's veel slachtoffers bespaard kunnen worden en dat met het maximale scenario de doelstelling voor doden waarschijnlijk gehaald kan worden en er ook een reële kans is dat de doelstelling voor ernstig gewonden binnen bereik komt.

**Vervolg: gezamenlijke inspanning**

Het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid kenmerkt zich door samenwerking. De [minister van IenM](#) heeft dan ook aangegeven in het voorjaar van 2015, na overleg met de decentrale overheden en maatschappelijke partners, op de opschakelmogelijkheden te zullen reageren. SWOV stelt in het najaar nieuwe prognoses op voor de verwachte aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2020 en 2030. In de volgende brief over het aantal ernstig verkeersgewonden (eind 2015) zal de minister vervolgens ingaan op de haalbaarheid van de doelen voor verkeersveiligheid.

De vraag welke extra maatregelen Nederland bereid is te nemen, is aan de maatschappij en de politiek. De scenario's en de maatregelen die in [Opschakelen naar meer verkeersveiligheid](#) worden beschreven, zijn bedoeld als bouwstenen voor het bestuurlijke overleg en het politieke debat. Duidelijk is dat een serieuze verlaging van het aantal doden en ernstig gewonden in het Nederlandse verkeer niet bereikbaar is met één oplossing of maatregel. Het gaat om logische combinaties met systematische meerwaarde (e.g. een goede weginrichting én passende handhaving). Dit vergt een gezamenlijke inspanning van alle betrokken actoren: overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, onderwijs en kennisinstellingen. Door een proactieve en resultaatgerichte aanpak is het mogelijk om verantwoordelijkheden goed te definiëren en zo krachten effectief te bundelen.

SWOV staat graag open voor reacties op de rapporten en voor aanvullende suggesties. Wij danken de organisaties en personen die ons in de gesprekken van informatie hebben voorzien. Hoewel hun inbreng in dit stadium niet als committerend gezien mag worden, hebben zij hiermee wel een essentiële bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de twee rapporten.

Hoogachtend,

Dr. P. van der Knaap  
Directeur-bestuurder SWOV