



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Den Haag

Contactpersoon

persoonlijke gegevens

Datum

16 november 2022

Kenmerk:

IENW/BSK-2022/271177

Bijlage(n)

2

nota ter informatie

rapport 'Maatschappelijke Kosten van
Verkeersongevallen: actualisatie 2020'

Inleiding

Het rapport 'Maatschappelijke Kosten van Verkeersongevallen: actualisatie 2020' (bijlage 1) en overzichtsnotitie (bijlage 2) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zal met de verzamelbrief verkeersveiligheid op 22 november as naar de Tweede Kamer worden gestuurd. Deze brief ontvangt u via een separate nota. Hierbij informeren wij u over de uitkomsten.

Kernpunten

- De meest recente schatting van maatschappelijke kosten van verkeersongevallen (voor het jaar 2018) was gebaseerd op (soms sterk) verouderde gegevens en kwam uit op € 17 miljard. Dit nieuwe onderzoek schat de kosten van verkeersongevallen voor 2020 veel hoger: ongeveer € 27 miljard met een ruime bandbreedte van € 15-36 miljard. Dit komt vooral door hogere waarderingen die mensen hebben om een verkeersveiligheidsrisico te verkleinen. Hier zijn twee standaard-waarderingen voor namelijk VSL (Value of a Statistical Life) en voor een afname van het risico voor een ernstig verkeersongeval VSSI (Value of a Statistical Serious Injury). Met VSL en VSSI wordt vastgesteld hoeveel mensen het gemiddeld genomen waard vinden om een bepaald levensbedreigend veiligheidsrisico te verkleinen. Dit tegen de achtergrond dat mensen tegen geen enkele prijs willen overlijden of slachtoffer willen worden van een ernstig verkeersongeval, maar wél bewust of onbewust afwegingen maken om risico's te verkleinen of te vergroten. Voor VSL is dit nu bijvoorbeeld € 6,3 miljoen per slachtoffer (dit was € 2,8 miljoen prijspeil 2018).
- Deze hogere schatting impliceert dat effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen meer (maatschappelijk) rendement geeft. De risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat inzet op het voorkomen van verkeersslachtoffers loont dus nog meer dan voorheen.

- De kosten zijn ook hoger dan andere maatschappelijke kosten van verkeer, zoals de filekosten (€ 3,3 miljard) en kosten van emissies (€ 11 miljard).
- W2Economics en KiM adviseren om de nieuwe schatting per slachtoffercategorie te gebruiken voor toekomstige maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's). Het is niet verplichtend maar wel gebruikelijk om deze nieuwe kengetallen toe te passen. Zo zal de SWOV zal de factsheet 'kosten van verkeersongevallen' aanpassen op basis van deze nieuwe gegevens.
- Ook op de uitkomsten van investeringen in weginfrastructuur kan enige invloed verwacht worden. Hoe dat precies uitpakt (positief of negatief) wordt bepaald door de specifieke omstandigheden en het aandeel verkeersveiligheidsmaatregelen. In een eerste beperkte analyse bleek dat het effect van de nieuwe cijfers op de besluitvorming van projecten niet doorslaggevend is. Er wordt nog nader bekeken hoe dit rapport kan worden benut voor toekomstige IenW-projecten.

Directeur-Generaal Mobiliteit,
drs. C. van der Burg

Toelichting

Het onderzoek is uitgevoerd omdat recente schattingen van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn gebaseerd op (soms sterk) verouderde basisgegevens. Ook nieuwe inzichten in de waardering van een statistisch mensenleven ('value of a statistical life', VSL) en van een statistisch ernstig gewonde ('value of a statistical serious injury', VSSI) waren aanleiding voor dit onderzoek. In het onderzoek is een actualisatie gemaakt van de kostenschattingen met 2020 als nieuw basisjaar. In het onderzoek hebben de volgende kostenposten een gedetailleerde actualisatie gekregen met nieuwe basisgegevens:

- (1) immateriële kosten
- (2) consumptieverlies, verlies van consumptie door verkeersdoden
- (3) materiële kosten - schade aan voertuigen
- (4) afhandelingskosten – verzekeringskosten
- (5) filekosten.

Voor de niet-geselecteerde kostenposten (medische kosten, productieverlies en afhandelingskosten behalve verzekeringskosten) is een eenvoudige actualisatie gemaakt op basis van inflatie en recente slachtofferaantallen. Dit is gedaan omdat het hier om relatief geringe kosten gaat, waarvoor een nauwkeurige berekening juist onevenredig veel tijd en geld vergt.

Het onderzoek schat de kosten van verkeersongevallen voor 2020 op ongeveer € 27 miljard met een bandbreedte van € 15-36 miljard. In het laatste Mobiliteitsbeeld van het KiM werden de kosten van verkeersongevallen voor 2018 geschat op € 17 miljard (prijspeil 2018). De hogere schatting impliceert dat er met verkeersveiligheidsmaatregelen veel te winnen valt. Ook zijn de kosten veel hoger dan andere maatschappelijke kosten van verkeer, zoals de filekosten en kosten van emissies. Voor 2019 bedroegen deze kosten naar schatting respectievelijk €3,3 miljard en €11 miljard.

De belangrijkste verklaring voor het verschil zijn de nieuwe en hogere waarderingen die mensen hebben om een verkeersveiligheidsrisico te verkleinen. Dit drukken we uit in de VSL en de VSSI. Zij leveren een grote bijdrage aan de immateriële kosten. De verschillen tussen de oude en nieuwe VSL en VSSI laat zien dat mensen in 2020 een (veel) hogere waardering hebben voor verkeersveiligheid dan in het laatste onderzoek hiernaar, 20 jaar geleden.

De kostenschatting voor 2020 kent een ruimere bandbreedte dan in eerder onderzoek. De ruimere bandbreedte weerspiegelt de onzekerheid die gepaard gaat met het schatten van de immateriële kosten.

Het onderzoek schat de kosten per dode op € 6,5 miljoen en de kosten per ernstig gewonde op € 0,7 miljoen. Deze bedragen zijn ruim twee maal zo hoog als eerdere schattingen. Het KiM adviseert de nieuwe kosten per verkeersslachtoffercategorie, met bandbreedte, gebruiken als waarderingskengetallen in MKBA's.

In de kosten van verkeersongevallen hebben ernstig gewonden het grootste aandeel met ongeveer € 14 miljard (52%). De kosten van verkeersdoden bedragen € 4 miljard (15%). Kijkend naar kostendragers komt ongeveer € 24 miljard (89%) voor rekening van particulieren. Dit gaat grotendeels om de immateriële kosten (ruim 80%) en daarnaast om voertuigschade,

verzekeringskosten (die particulieren betalen via verzekeringspremies) en filekosten. Ongeveer 5% van de kosten komt voor rekening van bedrijven.

In de overzichtsnotitie wordt aangegeven dat de invloed van de nieuwe waarderingskengetallen op investeringen in weginfrastructuur niet simpel zijn vast te stellen. Dit is afhankelijk van specifieke situatie. Bijvoorbeeld bij een 'standaard' maatregel zoals een verbreding van de weg zijn er veelal twee aan elkaar tegengestelde effecten op verkeersveiligheid. Enerzijds stijgt door het toegenomen voertuigkilometrage de kans op een ongeval. Anderzijds wordt door verbetering van de uitvoering van de weg, het voorkomen van congestie en verschuiving van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet ook een positief verkeersveiligheidseffect bereikt. Het is wel duidelijk dat hoe hoger het aandeel verkeersveiligheidsbaten is, hoe groter de impact van de nieuwe waarderingskengetallen.

Maatschappelijke partijen zullen aandacht in de media vragen voor dit rapport omdat het de urgentie en de meerwaarde onderstreept van het investeren in verkeersveiligheid. KiM is verantwoordelijk voor de inhoud van het rapport en zal de (technisch) inhoudelijke communicatie voor haar rekening nemen.