

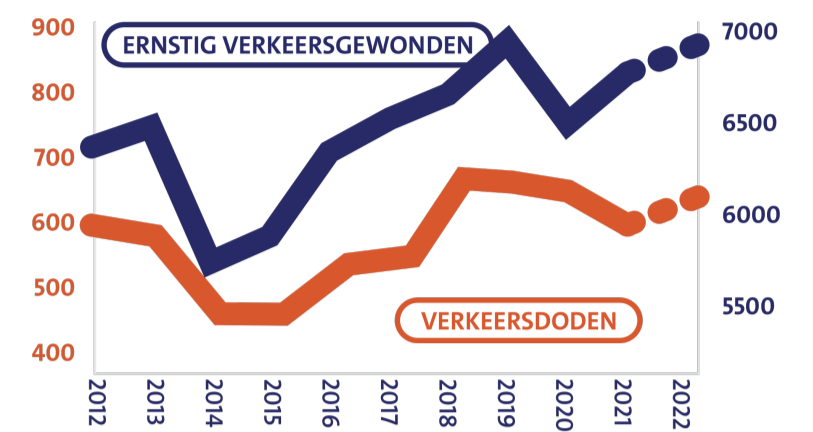


1. GEEN VERBETERING ONTWIKKELING VERKEERSSLACHTOFFERS

Over de afgelopen tien jaar beschouwd daalt het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden niet. In 2020 en 2021 was het aantal slachtoffers wel lager dan op basis van de trend werd verwacht, maar dit had mede te maken met de mobiliteitsbeperkende coronamaatregelen. De voorlopige gegevens over verkeersdoden en -gewonden in 2022 toont een stijging ten opzichte van 2021.

Lees ook:

- SWOV-rapport: [De Staat van de Verkeersveiligheid 2022](#)

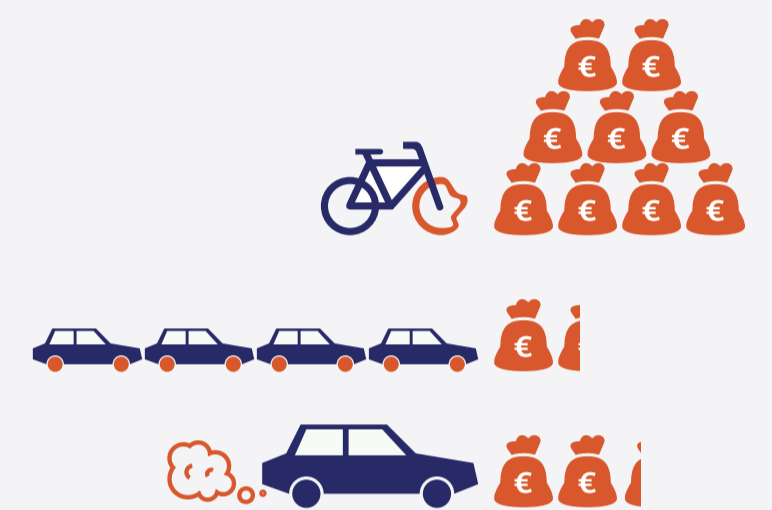


2. VERKEERSONGEVALLEN KOSTEN DE MAATSCHAPPIJ JAARLIJKS 27 MILJARD EURO

De geschatte kosten zijn (veel) hoger dan in voorgaande jaren. Dit komt vooral door nieuwe waarden voor immateriële kosten: mensen hebben er meer voor over om niet gewond te raken in het verkeer. De kosten van verkeersongevallen zijn ook beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 3,5 tot € 4,6 miljard) en milieuschade (€ 7,3 miljard).

Lees ook:

- Rapport W2Economics: [Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland. Actualisatie 2020](#)
- SWOV-factsheet [Kosten van verkeersongevallen](#)

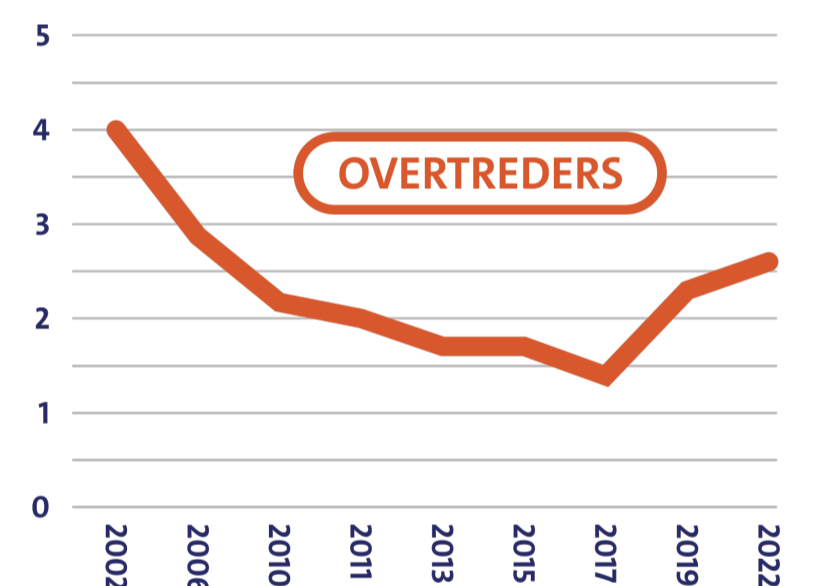


3. RIJDEN ONDER INVLOED

De meest recente metingen laten zien dat rijden onder invloed in de afgelopen vijf jaar bijna is verdubbeld. Het aandeel zware overtreders (BAG > 1,3%) is zelfs gestegen van 0,1% in 2017 naar 0,6% in 2022. Het hoogste aandeel in 20 jaar tijd. Regelmatige alcoholcontroles zijn bewezen effectief in het verminderen van het aantal alcohol-gerelateerde ongevallen.

Lees ook:

- I&O Research: [Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2022](#)
- SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#)

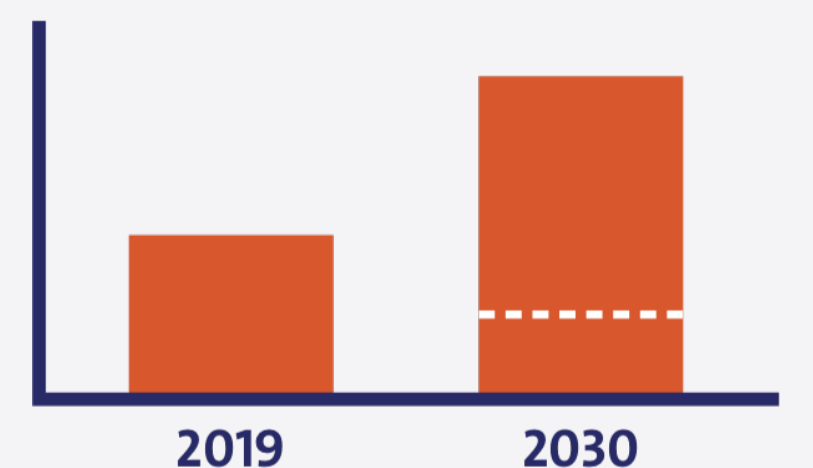


4. VERWACHTING VOOR 2030

Zonder aanvullende maatregelen zal het aantal verkeersslachtoffers stijgen in 2030. Hoewel er maatregelen zijn die het aantal slachtoffers flink kunnen verminderen, is de tussendoelstelling uit de [motie Geurts](#) – een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 – niet realistisch.

Lees ook:

- SWOV-rapport [Kiezen of delen](#)



5. EFFECTIEVE MAATREGELEN

Vooraf maatregelen die fietsveiligheid vergroten (veilige fietsinfrastructuur, van 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en de fietshelm) hebben een groot effect op zowel verkeersdoden als ernstig verkeersgewonden. Snelheidsreducerende maatregelen, zoals dwingende ISA en een verdubbeling van geautomatiseerde snelheidshandhaving, hebben vooral een groot effect op het aantal verkeersdoden.

Met deze maatregelen is het mogelijk de negatieve trend te keren.

Lees ook:

- SWOV-factsheet [Fietshelmen](#)
- SWOV-factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#)

