

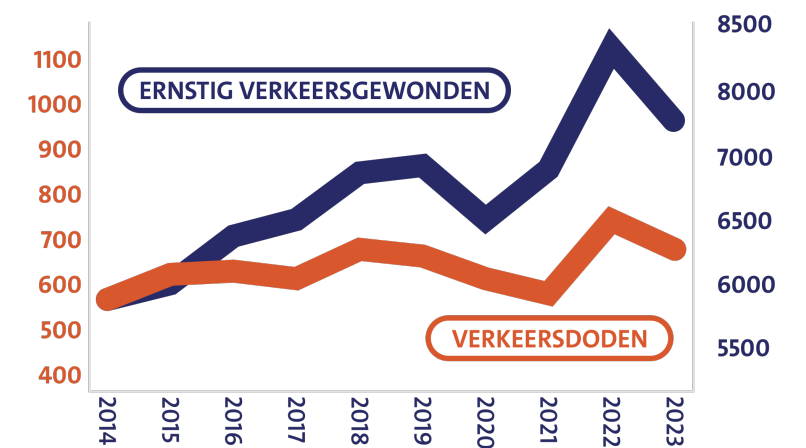


1. AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS NEEMT TOE

In 2023 overleden 684 mensen en raakten 7.400 mensen ernstig gewond in het verkeer. Weliswaar zijn dit minder slachtoffers dan in 2022, maar er is nog steeds sprake van een stijgende trend. De aantallen slachtoffers in 2022 en 2023 zijn het hoogste van het afgelopen decennium.

Lees ook:

- SWOV-rapport: *De Staat van de verkeersveiligheid 2024*

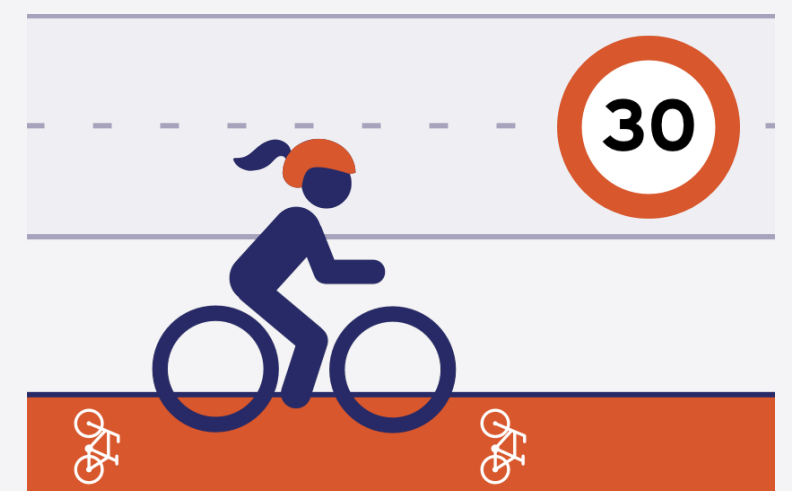


2. STIJGING AANTAL FIETSSLACHTOFFERS

Het aantal fiets-slachtoffers stijgt, vooral onder ouderen. Fietsers komen vaak om bij aanrijdingen met een auto; bij ongevallen met ernstig gewonden is er meestal geen motorvoertuig betrokken. De volgende maatregelen kunnen het aantal slachtoffers fors verminderen: aanleg veilige fietsinfrastructuur, de helft van de 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur en (het stimuleren van) de fietshelm.

Lees ook:

- SWOV-rapport: *Kiezen of delen - Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?*
- SWOV-rapport: *De fietshelm en manieren om vrijwillig gebruik te stimuleren*

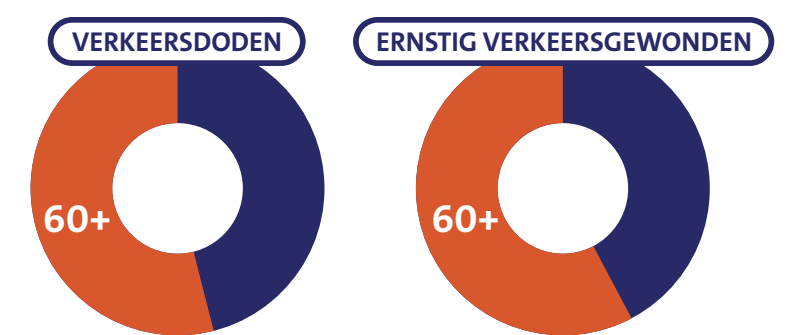


3. STEEDS MEER OUDERE SLACHTOFFERS

Ouderen zijn relatief vaak verkeersslachtoffer; in 2023 was meer dan de helft 60+. Uit de ongevallenregistratie kan geen informatie gehaald worden over *veroorzakers* van ongevallen. Daarom kunnen we niet zeggen of ouderen vaker ongevallen veroorzaken dan jongere verkeersdeelnemers; wel dat ze relatief vaak slachtoffer worden van een ongeval. De fysieke kwetsbaarheid van ouderen speelt hierbij een belangrijke rol.

Lees ook:

- SWOV-factsheet: *Ouderen in het verkeer*



4. STEEDS MEER NIEUWE VOERTUIGEN

Hoewel er nog maar weinig bekend is over de risico's en slachtofferaantallen van fatbikes, is al wel duidelijk dat de aantallen toenemen. Voor lichte elektrische voertuigen, zoals de e-step, weten we vanuit buitenlands onderzoek dat ze een verhoogd risico kennen. Eenduidige regelgeving voor alle voertuigen met een motor is nodig om te voorkomen dat problemen zich blijven verplaatsen naar nieuwe, innovatieve, voertuigen. Dit kan in een LEV-kader geregeld worden.

Lees ook:

- SWOV-factsheet: *Lichte elektrische voertuigen*



5. INVESTEREN LOONT

Uit een evaluatie van de 2e tranche van de investeringsimpuls blijkt dat de maatregelen 1,5 keer zoveel baten opleveren als dat ze kosten. Echter, de totale investeringsimpuls (500 k€ in 10 jaar) is onvoldoende om de nuldoelstelling in 2050 te halen. Adviesbureau SWECO heeft geschat dat de infrastructurele maatregelen om het aantal slachtoffers in 2030 te halveren op 12,4 miljard euro uitkomen.

Lees ook:

- SWOV-rapport: *Verkeersveiligheidseffecten van '2e-tranchemaatregelen'*
- Notitie SWECO: *Kosten infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen uit het rapport Kiezen of delen*

