

De Staat van de Verkeersveiligheid 2025

Aantal gewonden neemt
verder toe, trend in aantal
doden niet dalend

R-2025-19



Aantal gewonden neemt verder toe, trend in aantal doden niet dalend

In 2024 werden er 7.800 ernstig verkeersgewonden en 18.800 matig verkeersgewonden in het ziekenhuis opgenomen, 113.000 verkeersslachtoffers werden behandeld op de spoedeisende hulp. De aantallen verkeersgewonden blijven daarmee zorgwekkend stijgen. Verder vielen er in 2024 weliswaar iets minder verkeersdoden dan in 2023 (675 tegenover 684), maar over de afgelopen tien jaar gezien nam dit aantal niet af. Deze ontwikkelingen in slachtoffercijfers gaan niet samen met de ambitie om naar 0 verkeersslachtoffers te streven in 2050. Momenteel heeft Nederland nog geen doelstellingen voor verkeersveiligheidsbeleid.

We zagen de afgelopen jaren vooral een stijging in het aantal fietsslachtoffers, met name onder oudere leeftijdsgroepen. Bij ernstig gewonde fietsers gaat het meestal om ongevallen zonder motorvoertuig, bij fietsdoden ging het vaak om aanrijdingen met een auto.

De laatste jaren is meer bekend geworden over welke infrastructuurle kenmerken bijdragen aan veilige wegen en in 2024 zijn daarvoor ook data beschikbaar gekomen. Hiermee kan het risicogestuurde werken de komende jaren verder vorm krijgen. Voor de meeste gedragsindicatoren zijn in 2024 geen nieuwe metingen gedaan of konden de meetresultaten door een nieuwe opzet (in lijn met Europese metingen) niet worden vergeleken met eerdere metingen. Een observatiestudie toonde aan dat 5% van automobilisten en 8% van de fietsers hun telefoon in de hand hield tijdens verkeersdeelname. Afdleiding brengt grote risico's met zich mee.

Effectievere maatregelen blijven nodig om het aantal slachtoffers te beperken, met name voor fietsers en ouderen, en op erf-toegangswegen. Veiliger ingerichte infrastructuur, bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en meer handhaving van veilig verkeersgedrag zijn daarvan de belangrijkste.



1. Inleiding

Inzicht in verkeersveiligheidsontwikkelingen

In deze *Staat van de Verkeersveiligheid* staat het jaar 2024 centraal. De staat van de verkeersveiligheid meten we af aan verschillende indicatoren. De belangrijkste daarvan zijn de aantallen verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden.

Op de tweede plaats is de staat van de verkeersveiligheid af te meten aan de gevaarstelling in het verkeer. Het beste is om daarvoor te kijken naar risico's en risicofactoren (ook wel SPI's genoemd – Safety Performance Indicators). Beleid op basis van risicofactoren staat centraal in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*¹ (SPV) met de ambitie om naar nul verkeersslachtoffers te streven in 2050. Momenteel heeft Nederland nog geen nieuwe doelstellingen voor beleid.

Om de ontwikkelingen in aantallen verkeersslachtoffers en risico's te kunnen duiden, kijken we naar factoren zoals de blootstelling aan die risico's, ontwikkelingen in risicofactoren en getroffen maatregelen om de risico's of eventueel de blootstelling daaraan te reduceren. De blootstelling aan risico's in het verkeer is af te meten aan de mobiliteit, maar ook aan bijvoorbeeld bevolkingsomvang, weglengte of voertuigpark.

Tot slot analyseren we ook de – voorlopige – informatie die over het lopende jaar 2025 beschikbaar is, en kijken we naar de aantallen ernstige verkeersslachtoffers in de verdere toekomst op basis van SWOV-prognoses voor 2040 en verder.

Werkwijze en bronnen

In de Staat van de Verkeersveiligheid analyseren we de beschikbare gegevens over de ontwikkelingen in het afgesloten jaar (2024). We gebruiken daarvoor zo veel mogelijk de meest volledige bronnen. Dit zijn de Statistiek Verkeersdoden van het CBS² en het door SWOV geschatte aantal ernstig verkeersgewonden.³ Daar waar we slachtoffers of ongevallen willen analyseren op kenmerken die niet in die bronnen beschikbaar zijn, zijn de beste alternatieve bronnen geraadpleegd. Voor de verkeersdoden is dat het verkeersongevallenbestand BRON,⁴ voor de verkeersgewonden is dat de LBZ.⁵ Daarnaast zijn er ook nog andere medische bronnen die iets zeggen over aantallen en kenmerken van verkeersgewonden. Ook hiervan geven we een overzicht. De registratiegraad van verkeersdoden in BRON in 2024 bedroeg 84%; de registratiegraad van ernstig verkeersgewonden in de LBZ was in 2024 96%.

Bij de analyse van verkeersslachtoffers kijken we zowel naar de ontwikkeling over een langere periode (2015-2024) als naar het recente verleden (2024 ten opzichte van 2023 of 2021-2023). Vervolgens beschouwen we de grootste groepen slachtoffers en opvallende ontwikkelingen. Bij de verkeersdoden worden alleen ontwikkelingen besproken die statistisch significant zijn gebleken. Waar mogelijk brengen we het verloop in slachtofferaantallen in verband met ontwikkelingen in blootstelling, risicofactoren en maatregelen. De benodigde informatie voor een dergelijke duiding is echter niet altijd (volledig) beschikbaar (zoals de toedracht van ongevallen) of volledig betrouwbaar (zoals het percentage elektrische fietsen bij fietsongevallen).



¹ Ministerie van IenW, et al. (2018). *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

² Centraal Bureau voor de Statistiek; zie cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/16/42-procent-minder-verkeersdoden-in-25-jaar

³ Jaarlijks wordt het aantal ernstig verkeersgewonden geschat op basis van een koppeling van het verkeersongevallenbestand (BRON)⁴ en het ziekenhuisbestand (LBZ)⁵. Zie Bos, N.M., et al. (2025). *Ernstig verkeersgewonden 2024*. R-2025-20. SWOV, Den Haag.

⁴ BRON: Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland, beheerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

⁵ LBZ: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg, beheerd door Dutch Hospital Data (DHD).

De ontwikkelingen in het nog lopende jaar (2025) zijn, voor zover mogelijk, beschouwd op basis van voorlopige cijfers van STAR.⁶ Hierbij is nagegaan hoe de aantallen slachtoffers zich verhouden tot de aantallen in voorgaande jaren. Tot slot is ook een blik geworpen op de verdere toekomst: welke ontwikkelingen verwachten we in de komende jaren? Hier is naar gekeken op basis van de nieuwste toekomstverkenningen, die SWOV dit jaar heeft gepubliceerd.⁷

Een uitgebreide verantwoording van de werkwijze en de gebruikte bronnen zijn te vinden in het achterliggende onderzoeksrapport.⁸

Leeswijzer

Deze *Staat van de Verkeersveiligheid 2025* gaat in op de volgende ontwikkelingen:

- Aantallen verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden in 2024 en de jaren daarvóór (→*Hoofdstuk 2*)
- Blootstelling en risico (→*Hoofdstuk 3*)
- Risicofactoren – zoals de veiligheid van de infrastructuur, veilige snelheden en veilige weggebruikers – en maatregelen op deze terreinen (→*Hoofdstuk 4*)
- Voorlopige cijfers van 2025 en prognoses van aantallen slachtoffers tot 2040 (→*Hoofdstuk 5*)
- Een beschouwing op het geheel van de bevindingen in dit rapport (→*Hoofdstuk 6*)



⁶ Smart Traffic Accident Reporting (STAR) is een samenwerking tussen politie, verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA; zie star-verkeersongevallen.nl

⁷ Oude Mulders, J., et al. (2025). *Verkeersveiligheidsprognoses 2040-2060*. R-2025-6. SWOV, Den Haag.

⁸ Oude Mulders, J., et al. (2025). *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2025*. R-2025-19A. SWOV, Den Haag.

2. Slachtoffers in 2024 en de jaren daarvóór

In dit hoofdstuk bespreken we de belangrijkste groepen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2024 en ontwikkeling in de periode 2015-2024. We onderscheiden daarbij aantallen slachtoffers naar vervoerswijze, leeftijd en locatie. Meer analyses, tabellen en diagrammen, bijvoorbeeld van bepaalde subgroepen, verkeersgewonden met andere letselnst of verdelingen naar maand, geslacht en regio, zijn te vinden in het achterliggende onderzoeksrapport.⁹

Verkeersdoden

Een verkeersdode is gedefinieerd als *een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval – dat wil zeggen: een plotselinge gebeurtenis op de openbare weg met betrokkenheid van minimaal een rijdend voertuig – binnen 30 dagen is overleden*.¹⁰

Het aantal verkeersdoden stagneert op een niveau rond de 650

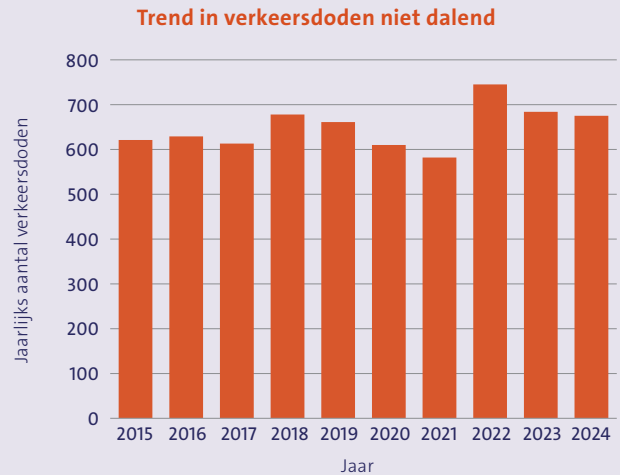
In 2024 vielen er 675 verkeersdoden, 9 minder dan in 2023. Hiermee lag het aantal verkeersdoden ruim lager dan in 2022 (745 verkeersdoden), maar op een hoger of vergelijkbaar niveau als dat in andere jaren van het afgelopen decennium (→ Afbeelding 1).

Over een termijn van tien jaar observeerden we in de Staten van 2023 en 2024 nog een significante stijging van aantallen verkeersdoden. Dit was vooral het gevolg van de relatief lage aantallen verkeersdoden in 2013 en 2014 (570 verkeersdoden; laagste aantallen sinds de start van de registraties) en van de sterk verhoogde aantallen in 2022. Van een significante stijging is nu, tussen 2015 en 2024, geen sprake meer: het aantal verkeersdoden lijkt gestagneerd op een niveau tussen de 600 en 700, hoger dan in 2013-2014.

Ernstig verkeersgewonden

Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland sinds 2021 gedefinieerd als *een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselnst van MAIS3+*¹¹ en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Ook internationaal en in de medische wereld wordt een dergelijke definitie aangehouden voor (verkeers)slachtoffers met ernstig letsel.

Tot en met 2020 werden ook slachtoffers met minder ernstig letsel tot de ernstig verkeersgewonden gerekend: gedefinieerd zoals hierboven, maar met een letselnst van MAIS2+. We noemen de groep MAIS2-gewonden die geen deel meer uitmaakt van de definitie nu 'matig verkeersgewonden' ter onderscheiding van de ernstig verkeersgewonden.¹¹ Daarnaast worden verkeersslachtoffers die binnenkomen op de spoedeisende hulp (SEH) geregistreerd. De meeste van de



Afbeelding 1: Aantal verkeersdoden in de periode 2015-2024. Bron: CBS.

ernstig en matig verkeersgewonden maken deel uit van deze groep SEH-gewonden. Tabel 1 toont een overzicht van de aantallen verkeersslachtoffers zoals ze voor het jaar 2024 zijn gevonden in de verschillende beschikbare bronnen.

Aantal ernstig verkeersgewonden stijgt

Tabel 1 laat zien dat er in 2024 in Nederland 7.800 ernstig verkeersgewonden vielen. Daarnaast vielen er 18.800 matig verkeersgewonden (volgens de definitie op basis van MAIS2).¹² Naar schatting kwamen 113.000 verkeersslachtoffers via de SEH binnen, waarvan er ca. 69.000 een letselnst hadden van MAIS2 of hoger;¹³ slechts een klein deel daarvan werd in het ziekenhuis opgenomen. Er arriveerden 15.959 verkeersgewonden voor acute klinische opname op de SEH; deze werden in het ziekenhuis opgenomen of overleden net daarvoor.¹⁴ De 7.800 ernstig verkeersgewonden in 2024 vertegenwoordigden 21.000 levensjaren die met beperkingen worden doorgebracht (YLD, ofwel 'Years Lived with Disability'), de 18.800 matig verkeersgewonden 29.000 YLD.

⁹ Oude Mulders, J., et al. (2025). *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2025*. R-2025-19A. SWOV, Den Haag.

¹⁰ Zie [cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/verkeersdode](https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/verkeersdode)

¹¹ MAIS staat voor Maximum AIS: het ernstigste letsel bij een slachtoffer volgens de Abbreviated Injury Scale (AIS). Deze schaal loopt van 1 (licht letsel) tot 6 (maximaal). Voorbeelden van MAIS3-letsels zijn schedelbasisfracturen, breuken van heup of bovenbeen of amputatie van pols of enkel als gevolg van het ongeval. MAIS2-letsels zijn bijvoorbeeld minder ingrijpende botbreuken en hersenschuddingen met kort bewustzijnsverlies.

¹² Bos, N.M., et al. (2024). *Ernstig verkeersgewonden 2024*. R-2025-20. SWOV, Den Haag.

¹³ Stam, C. (2025). *Letnels 2024 – Tabellen*. VeiligheidNL, Amsterdam.

¹⁴ Krüsemann, E.J.Z., et al. (2025). *Landelijke Traumaregistratie 2024*. Landelijk Netwerk Acute Zorg, Zeist.

Tabel 1: Overzicht van de verschillende verkeersslachtoffers zoals gevonden voor 2024 in de verschillende bronnen

Verkeersslachtoffers	Bron	Aantal in 2024
Verkeersdoden	Statistiek Verkeersdoden (CBS)	675
	BRON (IenW)	566
Ernstig verkeersgewonden	BRON-LBZ-koppeling (DHD, IenW, SWOV) ¹⁵	7.800
	LBZ (DHD, bewerking SWOV)	7.470
Matig verkeersgewonden	BRON-LBZ-koppeling (DHD, IenW, SWOV) ¹⁵	18.800
	LBZ (DHD, bewerking SWOV)	14.550
Verkeersslachtoffers op SEH voor acute klinische opname	LTR (LNAZ) ^{16, 17}	15.959
MAIS2+-gewonden (SEH, incl. opname)	LIS (VeiligheidNL) ^{18, 19}	69.100
SEH-gewonden (incl. opname)	LIS (VeiligheidNL) ¹⁹	113.000
Verkeersslachtoffers door ambulance gezien	MOVE-RAV (VeiligheidNL) ^{17, 20}	Niet landelijk beschikbaar

Het aantal ernstig verkeersgewonden lag in 2024 weliswaar zo'n 6% lager dan in 2022, maar wel hoger dan alle andere recente jaren (→ Afbeelding 2). Vanaf 2015 zien we een stijging in het aantal ernstig verkeersgewonden van gemiddeld 4% per jaar tot 2019, met daarna lagere aantallen in 2020 en 2021 (mede door de lagere mobiliteit als gevolg van de coronamaatregelen) en vervolgens juist een sterk verhoogd aantal in 2022. Het aantal ernstig verkeersgewonden vanaf 2023 past weer binnen de trendmatige ontwikkeling die we vóór de coronajaren zagen.¹⁵ Een soortgelijke stijging is er bij de verkeersgewonden volgens andere definities: de aantallen gewonden nemen verder toe (→ Tabel 1).



Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze en tegenpartij

Afbeeldingen 3 en 4 tonen de vervoerswijzen en tegenpartijen van verkeersslachtoffers in 2024. De ontwikkelingen ten opzichte van eerdere jaren worden alleen besproken in de tekst.

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers en aantallen blijven stijgen

In 2024 vielen de meeste verkeersdoden als fietser (36%; → Afbeelding 3, links). Ook onder de ernstig verkeersgewonden vormden fietsers in 2024 met 71% veruit de grootste groep (→ Afbeelding 3, rechts).

Het aantal verkeersdoden onder fietsers lag in 2024 met 246 lager dan in 2022 (290) en 2023 (271), maar ruim hoger dan het gemiddelde van ongeveer 200 fietsdoden per jaar tussen 2015-2021. Ondanks deze jaarlijkse fluctuaties steeg het aantal verkeersdoden onder fietsers de afgelopen tien jaar met gemiddeld zo'n 4% per jaar. Fietsdoden vielen het vaakst bij ongevallen met een (personen)auto of bestelauto als tegenpartij (→ Afbeelding 4).

¹⁵ Bos, N.M., et al. (2024). *Ernstig verkeersgewonden 2024*. R-2025-20. SWOV, Den Haag.

¹⁶ LTR: Landelijke Traumaregistratie, beheerd door Landelijk Netwerk Acute Zorg (LNAZ).

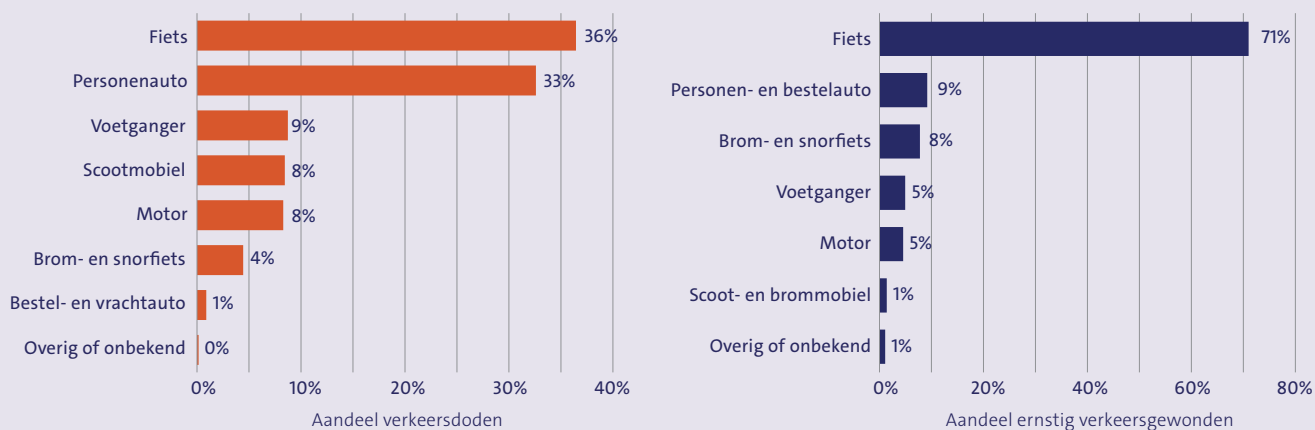
¹⁷ Krüsemann, E.J.Z. et al. (2025). *Landelijke Traumaregistratie 2024*. Landelijk Netwerk Acute Zorg, Zeist.

¹⁸ LIS: Letselinformatiesysteem, beheerd door VeiligheidNL.

¹⁹ Stam, C. (2025). *Letseis 2024 – Tabellen*. VeiligheidNL, Amsterdam.

²⁰ MOVE-RAV: MOonitor VERkeersslachtoffers waar Regionale Amulancevoorzieningen op zijn aangesloten, beheerd door VeiligheidNL.

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers

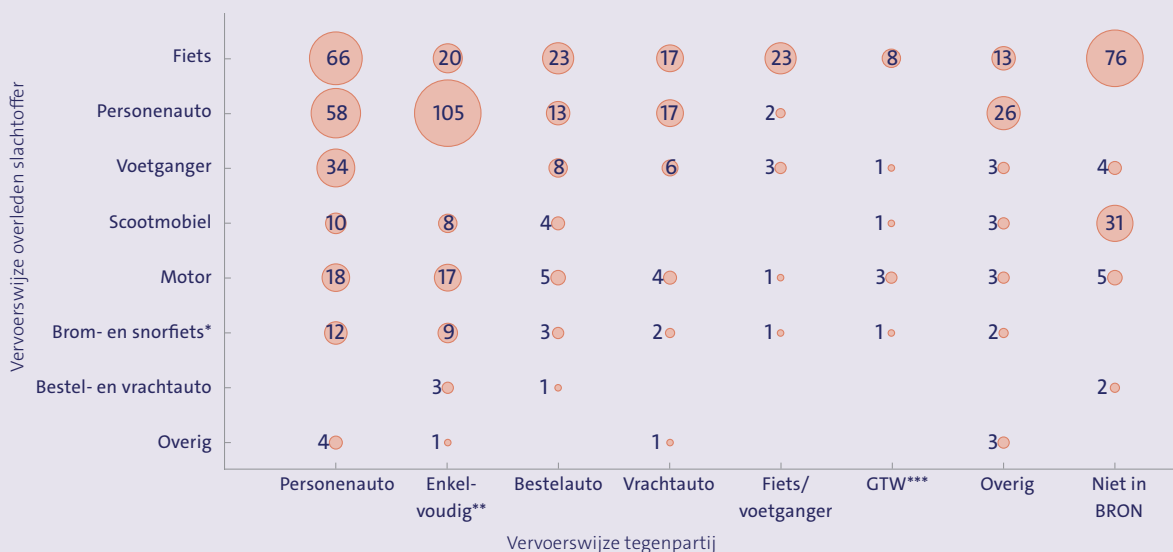


Afbeelding 3: Verdeling van verkeersdoden (links) en ernstig verkeersgewonden (rechts) in 2024 naar vervoerswijze. Bronnen: CBS (links) en DHD, bewerking SWOV (rechts).

Ook het aantal ernstig verkeersgewonden nam onder fietsers de afgelopen periode structureel toe; sinds 2008 met gemiddeld zo'n 10% per jaar.²¹ Vrijwel de volledige stijging in het aantal ernstig verkeersgewonden van de laatste jaren is toe te schrijven aan grotere aantallen ernstig gewonde fietsers. Uit de registraties blijkt dat in 2024 83% van de ernstig gewonde fietsers viel in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

In 2025 publiceerde SWOV eenmalig een *Staat van de Fietsveiligheid*, met alle cijfers over ontwikkelingen in aantallen slachtoffers en patronen daarin, en ook de op dit moment bekende informatie over de kwaliteit van fietsinfrastructuur, gedrag in het verkeer, en dergelijke. We verwijzen naar dat rapport voor specifieke informatie over fietsers.²¹ Dat rapport bevat ook relevante informatie over de registratie van elektrische fietsen bij ongevallen, en de betrouwbaarheid daarvan.

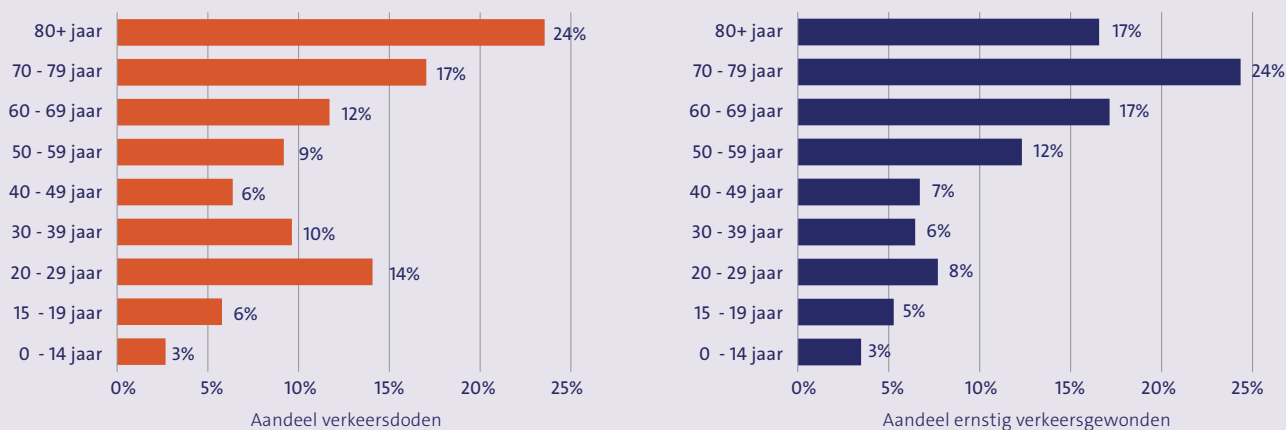
Verkeersdoden vooral in ongevallen met gemotoriseerd verkeer



Afbeelding 4: Conflictmatrix van verkeersdoden (in BRON geregistreerd) met vervoerswijzen van slachtoffer en tegenpartij in 2024.

* Inclusief brommobiel. ** Enkelvoudig wil zeggen dat er geen andere verkeersdeelnemer als tegenpartij bij de botsing betrokken was. Wel kan er een bots-object zijn, zoals een boom of wegmeubilair. *** GTW = gemotoriseerde tweewielers (inclusief speed-pedelecs en brommobielen). Bronnen: IenW en CBS.

Meer dan helft van slachtoffers is zestig jaar of ouder



Afbeelding 5: Verdeling van verkeersdoden (links) en ernstig verkeersgewonden (rechts) in 2024 naar leeftijd. Bronnen: CBS (links) en DHD, bewerking SWOV (rechts).

Verkeersdoden vallen vooral in ongevallen met gemotoriseerd verkeer

Wanneer we kijken naar de tegenpartij die in BRON geregistreerd wordt bij ongevallen met een of meer dodelijke slachtoffers, blijken in het afgelopen decennium personenauto's en bestelauto's als tegenpartij te zijn toegenomen met gemiddeld 3% resp. 4% per jaar. De betrokkenheid van vrachtwagens als tegenpartij bij dodelijke ongevallen is in die tien jaar juist afgenomen, met gemiddeld 4% per jaar.

Ook is er een stijgende trend in het aantal ongevallen met een fiets(er) als tegenpartij. Hoewel die aantallen in absolute zin veel lager zijn, is de gemiddelde stijging daarin ongeveer 8% per jaar. In 2024 zijn in BRON 26 keer fietsers geregistreerd als tegenpartij in een ongeval waarbij een andere fietser of een voetganger overleed. In 2022 was dit 23 keer het geval, terwijl het in de andere jaren van het afgelopen decennium gemiddeld 13 keer per jaar voorkwam.

Afbeelding 4 toont in een 'conflictmatrix' het aantal verkeersdoden dat in 2024 viel bij conflicten tussen verschillende soorten verkeersdeelnemers. Deze gegevens zijn afkomstig uit BRON. In de laatste kolom is (op basis van CBS-cijfers) het deel van de dodelijke slachtoffers zichtbaar dat niet in BRON is geregistreerd. Dit blijkt voor het merendeel van de scootmobieldoden en een relatief groot aandeel van de fietsdoden het geval te zijn.

Verkeersslachtoffers naar leeftijd

De leeftijdsverdeling van verkeersslachtoffers in 2024 is grafisch weergegeven in Afbeeldingen 5. De tekst bespreekt vooral de ontwikkelingen ten opzichte van eerdere jaren.

Meer dan helft van slachtoffers is zestig jaar of ouder en dit aantal is gestegen

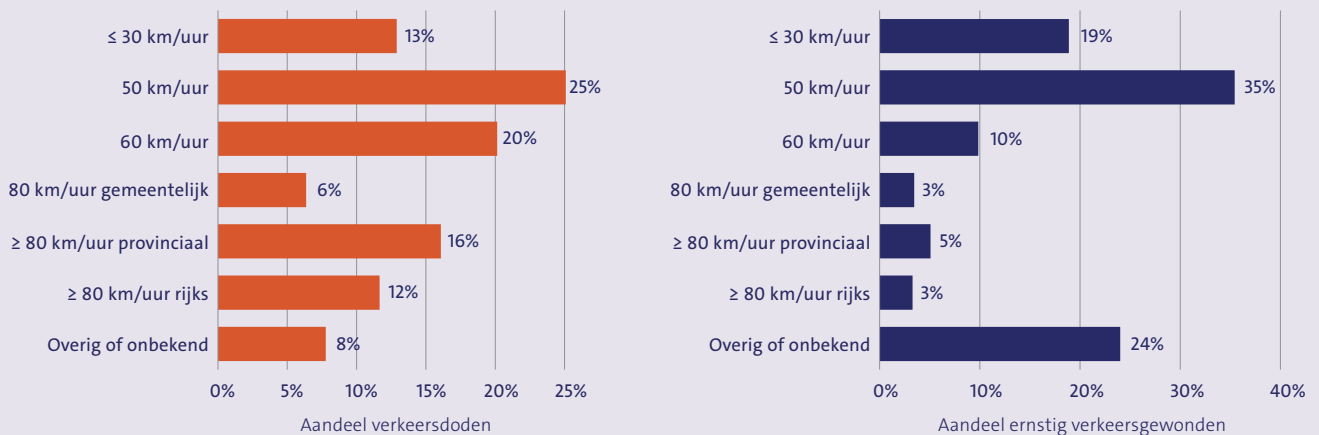
Ouderen hebben een hoger risico in het verkeer.²² Ruim de helft (53%) van de verkeersdoden in 2024 was zestigplusser (→ Afbeelding 5, links). Hoewel dit aantal iets lager lag dan in 2023, is het de afgelopen tien jaar gestegen met gemiddeld ca. 3% per jaar. Het gaat bij deze leeftijdsgroep vooral om fietsers (+4% per jaar; in 2024 was bijna de helft van de in het verkeer overleden zestigplussers een fietser).

Van de ernstig verkeersgewonden was in 2024 58% zestig jaar of ouder (→ Afbeelding 5, rechts). Ook hier stijgen de aantallen gestaag over de tijd, met name onder zeventigers en tachtigplussers.

De sterke toename van oudere verkeersslachtoffers hangt voor een deel samen met het stijgende aandeel ouderen in de bevolking (→ Hoofdstuk 3).

²² SWOV (2024). *Ouderen in het verkeer*. SWOV-factsheet, augustus 2024. SWOV, Den Haag.

Meeste slachtoffers vallen op wegen met relatief lage snelheidslimiet



Afbeelding 6: Verdeling naar wegtype van verkeersdoden in 2024 (links) en ernstig verkeersgewonden zoals geschat voor de periode 2015-2023 (rechts).
Bronnen: IenW (links) en DHD, IenW en SWOV (rechts).²³

Verkeersslachtoffers naar wegtype

Afbeelding 6 laat zien hoe de verkeersdoden in 2024 (links) en de ernstig verkeersgewonden in de periode 2015-2023 (rechts) zijn verdeeld over verschillende wegtypen naar snelheidslimiet.

Sterke stijging doden op wegen met snelheidslimiet 30 of 60 km/uur

De laatste jaren is er vooral een stijging van het aantal verkeersdoden op wegen met een relatief lage snelheidslimiet, hoofdzakelijk in beheer van gemeenten. Het aantal verkeersdoden op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager stijgt al jaren, het afgelopen decennium met gemiddeld 11% per jaar. Dit hangt waarschijnlijk niet alleen samen met het toegenomen areaal aan deze wegen. De ombouw van wegen met een limiet van 50 naar 30 km/uur is voorsnog namelijk beperkt, en wordt pas sinds 2023 weer op grotere schaal uitgevoerd. Op wegen met een limiet van 30 km/uur of lager komen voor het merendeel voetgangers en fietsers om het leven.

Ook op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur (buiten de bebouwde kom) is er een stijgende trend in het

aantal verkeersdoden: gemiddeld 6% per jaar in het afgelopen decennium. Het aantal verkeersdoden onder zowel autozittenden als fietsers neemt daar toe. Op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur in het beheer van gemeenten neemt het aantal verkeersdoden juist af, met gemiddeld 4% per jaar.

Ernstig verkeersgewonden vallen vooral binnen de bebouwde kom

In 2025 heeft SWOV met een speciaal ontwikkelde methode geschat op welke typen wegen de ernstig verkeersgewonden in Nederland zijn gevallen in de periode 2014-2023.²³ De meeste gewonden vielen naar schatting binnen de bebouwde kom, waarvan het grootste deel op 50km/uur-wegen (35%), gevolgd door 30km/uur-wegen (19%). De volgende groep ernstig verkeersgewonden viel buiten de bebouwde kom op 60km/uur-wegen (10%). Op de drie onderscheiden wegtypen met een limiet van 80 km/uur of hoger viel per wegtype 3% tot 5% van de ernstig verkeersgewonden. Een kwart van de ernstig verkeersgewonden viel op een ander of onbekend wegtype.

3. Blootstelling en risico

Om de ontwikkeling in slachtofferaantallen te kunnen duiden, zijn gegevens nodig over de blootstelling aan risico's op de weg. Hiervoor kunnen verschillende maten worden gebruikt, zoals gegevens over de personenmobiliteit, voertuigmobiliteit (verkeersprestatie) of – bij gebrek daaraan – de ontwikkeling van het voertuigenpark en verkoopcijfers. Ook de ontwikkeling in de bevolking en in het areaal aan wegen zijn relevante maten die inzicht geven in blootstelling aan risico's in het verkeer. In dit hoofdstuk behandelen we hoe de slachtofferontwikkelingen samenhangen met blootstelling door te kijken naar risico's (dus afgezet tegen mobiliteit), naar mortaliteit en morbiditeit (t.o.v. bevolkingsomvang) en naar slachtofferdichtheid (t.o.v. weglengte).

Mobiliteit en risico

Risico's in 2024 niet bekend door ontbreken mobiliteitsdata. Doorgaans kijken we hier eerst naar de ontwikkelingen op het gebied van personenmobiliteit (op basis van het CBS-verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland; ODIN) en berekenen daarmee het overlijdensrisico en risico om ernstig gewond te raken. Dat is de eerlijkste maat om te kijken naar het relatieve gevaar in het verkeer, zeker voor verschillende vervoerswijzen of mensen van verschillende leeftijdscategorieën, omdat het rekening houdt met de afgelegde afstand. De ODIN-cijfers over 2024 waren echter bij het maken van dit rapport (nog) niet beschikbaar vanwege methodologische complicaties, dus risico's over 2024 kunnen (nog) niet berekend worden.

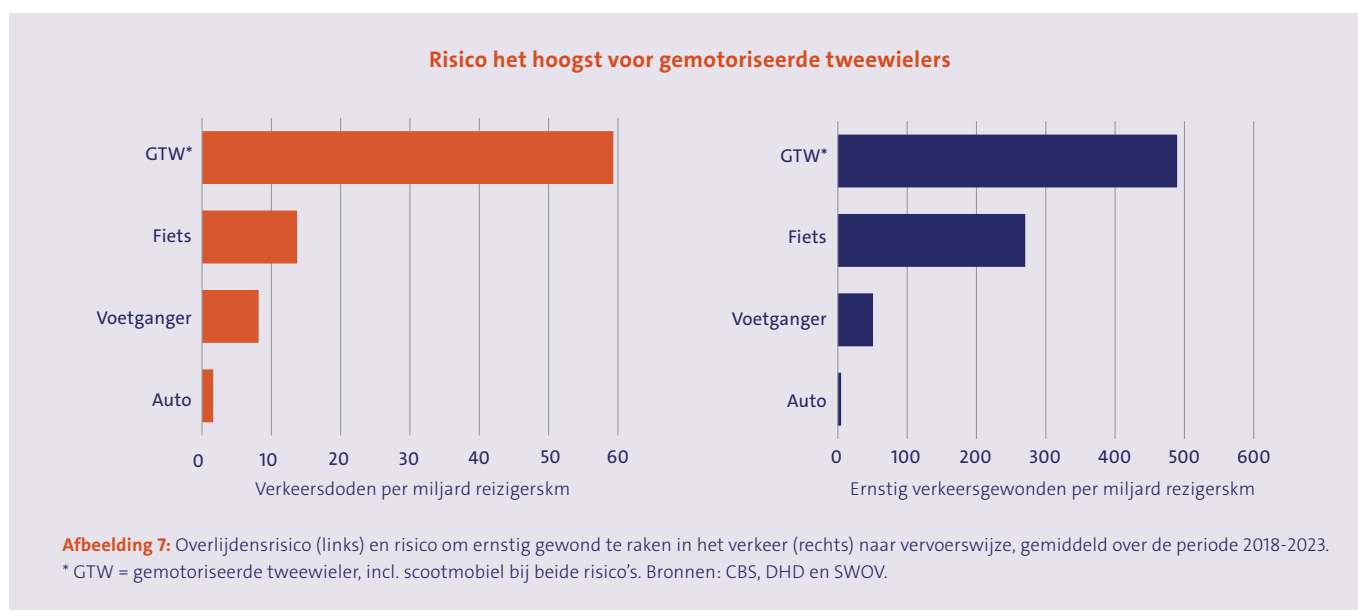
Hoewel er jaarlijks wat verschuivingen zijn, verschilt de mobiliteit van jaar tot jaar doorgaans niet zo heel veel (dit was bijvoorbeeld anders in de 'coronajaren'). Aangezien de mobiliteit in belangrijke mate de ontwikkeling in slachtoffers bepaalt, zal voor doden het risico in 2024 logischerwijs min of meer gelijk zijn gebleven, en voor ernstig verkeersgewonden verder zijn toegenomen.

Risico het hoogst voor gemotoriseerde tweewielers

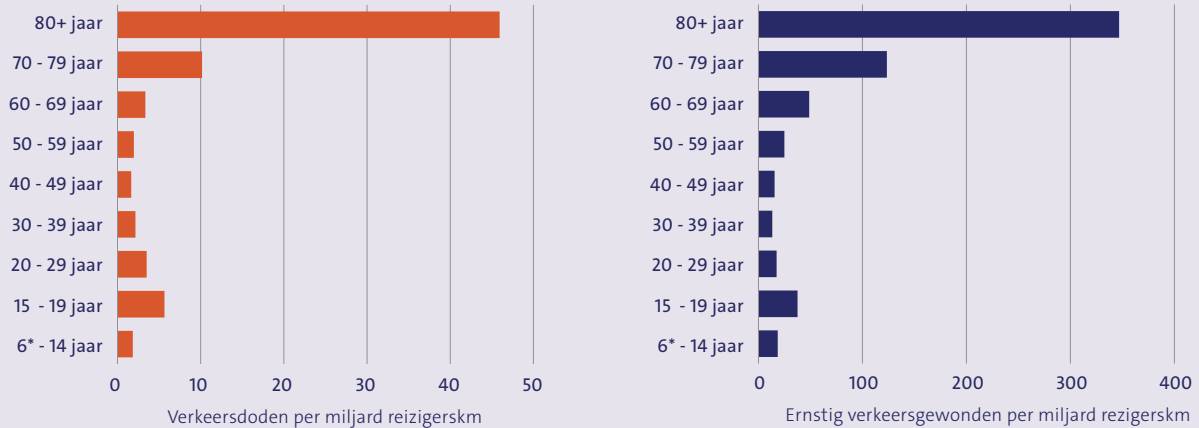
Om toch een beeld te geven van de risico's in het verkeer voor verschillende vervoerswijzen en mensen van verschillende leeftijdscategorieën, presenteren we hier de gemiddelde risico's op basis van de mobiliteitsgegevens voor de jaren 2018-2023 (de periode sinds de laatste wijziging in bepalingmethode). We zien dat gemotoriseerde tweewielers duidelijk het allerhoogste risico kennen, gevolgd door fietsers en voetgangers. Auto-inzittenden kennen veruit het laagste risico (→ Afbeelding 7).

Risico vooral hoog voor ouderen

Als we kijken naar de leeftijd, dan loopt het risico vooral sterk op vanaf de groep zestigers (verkeersdoden) en vijftigers (ernstig verkeersgewonden) (→ Afbeelding 8). Vanaf de groep zeventigers loopt het risico zelfs zéér sterk omhoog. Ook is te zien dat adolescenten een verhoogd risico hebben ten opzichte van mensen van middelbare leeftijd.



Risico vooral hoog voor ouderen



Afbeelding 8: Overlijdensrisico (links) en risico om ernstig gewond te raken in het verkeer (rechts) naar leeftijd, gemiddeld over de periode 2018-2023. * Van kinderen tot 6 jaar zijn geen mobiliteitsgegevens bekend. Bronnen: CBS, DHD en SWOV.

Demografie, mortaliteit en morbiditeit

Aandeel ouderen blijft stijgen, aandeel veertigers en kinderen neemt af

De bevolkingsomvang van Nederland is in de periode 2015-2024 toegenomen met ruim 1 miljoen tot ruim 18 miljoen inwoners begin 2024. Het aandeel zeventigers is daarbinnen het sterkst gegroeid (van 7% in 2015 naar 10% in 2024). Met name veertigers zijn de afgelopen tien jaar juist een kleiner deel gaan uitmaken van de bevolking (van 15% in 2015 tot 12% in 2024), evenals kinderen t/m 14 jaar (17% in 2015 tot 15% in 2024).

Mortaliteit en morbiditeit volgen de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers

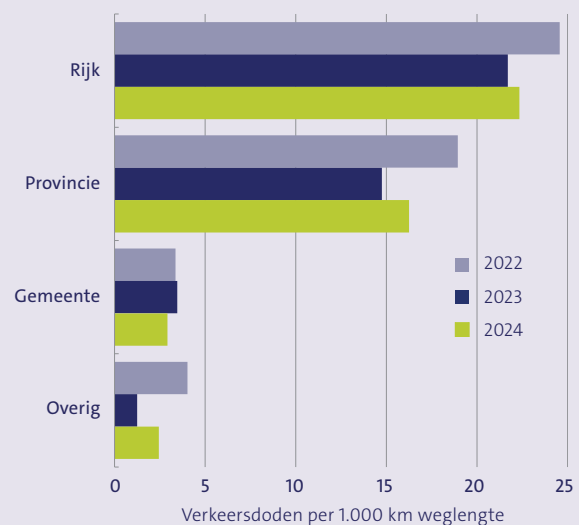
Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners levert de 'mortaliteit' op, het aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners de 'morbiditeit'. In 2024 vielen per miljoen inwoners gemiddeld zo'n 37 verkeersdoden – iets minder dan in 2023 – en 432 ernstig verkeersgewonden – iets meer dan in 2023. De mortaliteit en morbiditeit volgen over het geheel genomen de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden resp. ernstig verkeersgewonden (→Afbeelding 1 en 2).

Weglengte en slachtofferdichtheid

De lengte van het wegennet in totaal en per type wegbeheerder is de afgelopen jaren vrij constant.²⁴ Als we kijken naar het aantal slachtoffers per weglengte, oftewel de slachtofferdichtheid, naar type wegbeheerder, dan zien we de hoogste slachtofferdichtheid op rijkswegen (→Afbeelding 9).

Let op: in Afbeelding 9 is geen rekening gehouden met de hoeveelheid verkeer op de verschillende wegtypen. De verkeersintensiteiten (aantallen voertuigen die per tijdseenheid passeren) zijn op rijkswegen in het algemeen hoog.

Slachtofferdichtheid het hoogst op rijkswegen



Afbeelding 9: Slachtofferdichtheid naar wegbeheerder voor verkeersdoden, 2022-2024. Bronnen: IenW, Nationaal Dataportaal Wegverkeer, bewerking SWOV.

²⁴ Zie Paragraaf 5.4 in Oude Mulders, J., et al. (2025). *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2025*. R-2025-19A. SWOV, Den Haag.

4. Risico-indicatoren en maatregelen

Mede onder invloed van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*²⁵ (SPV) is er de laatste jaren meer aandacht gekomen voor een risicogestuurde aanpak. De essentie van een risicogestuurde aanpak is dat beleid wordt gericht op situaties waar er sprake is van gevaarlijke omstandigheden. Voorbeelden daarvan zijn onveilig ingerichte wegen, onveilig gedrag of onveilige voertuigen. De indicatoren hiervoor staan in de internationale literatuur ook wel bekend als ‘Safety Performance Indicators’ (SPI’s) of ‘Key Performance Indicators’ (KPI’s).²⁶ Zowel de Nederlandse overheid²⁷ als de Europese Commissie²⁸ is bezig om gegevens over deze risico-indicatoren te (laten) verzamelen. Deze gegevens vormen een randvoorwaarde om een risicogestuurde aanpak te kunnen uitwerken. Een overzicht van de gedefinieerde SPI’s,²⁷ de stand van zaken in 2024 en de ontwikkeling ten opzichte van eerdere metingen is weergegeven in *Tabel 2*. Net als voor aantallen verkeersslachtoffers heeft Nederland ook op het gebied van SPI’s geen doelstellingen, zoals landen als Zweden dat wel hebben. De ontwikkeling in SPI’s wordt daarom alleen afgezet tegen wat voor de verkeersveiligheid in algemene zin wenselijk zou zijn.

Eind 2024 liep de tweede fase van het SPV (‘ervaren, leren en evalueren’) over in de derde en laatste fase: ‘bijstellen en professionaliseren’, waarin wegbeheerders de risicogestuurde aanpak worden geacht te professionaliseren. Ontwikkelingen op het gebied van SPI’s moeten in die fase landelijk en regionaal nauwgezet worden gemonitord en waar nodig moet die monitoring verder worden verbeterd. Hiermee is het Kennisnetwerk SPV, dat sinds 2018 decentrale overheden ondersteunde bij de eerste fasen van de risicogestuurde aanpak, overgegaan in Aanpak SPV.²⁹

Om de risico’s in het verkeer structureel te verminderen zijn naast SPI-scores ook effectieve maatregelen ‘op straat’ nodig. In het kader van het meest recente *Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAP)*³⁰ heeft de rijksoverheid samen met andere partijen ook in 2024 een aantal van dergelijke verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen. De belangrijkste maatregelen op het gebied van infrastructuur, regelgeving en handhaving, voertuigen en verkeerseducatie worden hier besproken.



²⁵ Ministerie van IenW, et al. (2018). *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

²⁶ Zie bijvoorbeeld ETSC (2001). *Transport Safety Performance Indicators*. European Transport Safety Council, Brussels, of Hafén, K., et al. (2005). *State of the art report on Road Safety Performance Indicators*. SafetyNet, Building the European Road Safety Observatory. European Commission, Brussels.

²⁷ Zie bijvoorbeeld aanpakspv.nl/over-aanpak-spv SWOV & CROW (2023). *Risico-indicatoren; Update april 2023*. KN SPV 2023-3. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.






²⁸ trendlineproject.eu

²⁹ aanpakspv.nl

³⁰ Ministerie van IenW (2022). *Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025*. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

Tabel 2: Overzicht van de belangrijkste risico-indicatoren verkeersveiligheid (SPI's) en wat daarover momenteel bekend is.

Rood: verslechtering, Lichtgrijs: gelijk gebleven, en Groen: verbetering ten opzichte van een eerdere meting.

Onderwerp	Indicator	Gemeten waarden in 2024
Veilige wegen 	Wegvakken	De eerste SPI-bepalingen zijn beschikbaar voor de volgende kenmerken, uitgedrukt in aandelen wegvaklengte: Aanwezigheid rijrichtingscheiding: 10%. Afwezigheid obstakels: 11%. Afwezigheid erfaansluitingen: 56%. Afwezigheid parkeervoorzieningen: 86%. Afwezigheid oversteekplaatsen: 93%.
	Fietspaden/fietsinfrastructuur	Vrijliggende fietsvoorzieningen: 62%.
	Kruispunten	Voor kruispunten zijn nog geen SPI-waarden beschikbaar.
Veilige voertuigen 	Euro NCAP-score	Deze indicator is voorlopig niet beschikbaar.
	Leeftijd personenauto's	De gemiddelde leeftijd van personenauto's in Nederland is gestegen van 9,4 naar 10,9 jaar (2015-2024). Het aandeel nieuwe auto's is in die 10 jaar gedaald van 17% naar 13%.
	Geldige APK	In 2024 had 96% van APK-plichtige personenauto's een geldig APK. Dit was 98% in 2023 en is dus verslechterd.
Veilige snelheden 	Naleving snelheidslimiet	Naleving van de snelheidslimiet op wegen licht verbeterd: van 62% in 2023 naar 63% in 2024, vooral op gemeentelijke wegen (van 67% naar 69% naleving)
	Naleving veilige snelheid	Nog niet beschikbaar (hangt samen met inrichtingskenmerken van de infrastructuur).
Veilige verkeersdeelnemers 	Nuchtere verkeersdeelnemers: ... alcohol	Geen informatie over 2024 beschikbaar.
	... drugs	Geen informatie over 2024 beschikbaar.
	... medicijnen	Geen informatie over 2024 beschikbaar.
	Beschermde verkeersdeelnemers: ... gordel	95% draagt een gordel. Wegens methodebreuk geen goede vergelijking met eerdere metingen mogelijk.
	... kinderzitjes	Auto's waarin kinderen veilig worden vervoerd: 95% op gemeentelijke wegen, 78% op provinciale wegen, 94% op autosnelwegen. Wegens methodebreuk geen goede vergelijking met eerdere metingen mogelijk.
	... helm	Brom/snorfietsen: 99-100% helmgebruik, en reguliere fietsers 3%, vergelijkbaar met 2023. Verbetering voor speed-pedelec: van 88% naar 100% en elektrische fiets: van 8% naar 10%.
	Lichtvoering	75% voert licht conform regelgeving, iets afgenomen t.o.v. 2021/22.
	Aandacht bij het verkeer: ... mobiele apparatuur	95% van de automobilisten en 92% van de fietsers heeft geen mobiel apparaat in de hand tijdens het rijden. Wegens methodebreuk geen goede vergelijking met eerdere metingen mogelijk.
	... vermoeidheid	Geen info over 2024.
Hoogwaardige traumazorg 	Snelheid spoedritten	Alle spoedritten (A0 en A1), niet gespecificeerd naar verkeersongeval: 95% was binnen 16:51 minuten ter plaatse. Dit is vergelijkbaar met 2023.

Veilige infrastructuur

Gegevens over diverse kenmerken voor veilige wegvakken en fietsinfrastructuur beschikbaar

De laatste jaren is door het Kennisnetwerk SPV veel werk verzet om te definiëren welke infrastructurele kenmerken bijdragen aan veilige wegvakken, kruispunten en fietsinfrastructuur. Op basis hiervan heeft de Taskforce Verkeersveiligheidsdata relevante data verzameld. Per 1 januari 2025 is deze Taskforce opgegaan in het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata en is de datahuishouding op dit gebied ondergebracht bij het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).³¹

Inmiddels worden de landelijk ingewonnen data over relevante kenmerken ontsloten via het NDW. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kenmerken als de afwezigheid van obstakels of parkeerplaatsen langs de weg, de aanwezigheid van rijbaanscheiding, en of er gescheiden fietsvoorzieningen langs een weg liggen. *Paragraaf 6.1* van het achtergrondrapport van de bevindingen op basis van deze wegvakkenmerken samen. Het rapport *De Staat van de Fietsveiligheid 2025* gaat dieper in op de huidige stand van zaken rondom fietsinfrastructuur.³²



De verschillende infrastructurele kenmerken die momenteel landelijk beschikbaar zijn, zijn nog niet goed om te zetten in een 'SPI-score' van een wegvak, kruispunt of fietsinfrastructuur. Hiervoor zouden per wegtype *alle* relevante kenmerken moeten worden meegenomen - liefst met een gewicht al naar gelang hun effect op de verkeersveiligheid – en zou idealiter ook informatie moeten worden meegenomen over de hoeveelheid verkeer op de verschillende wegen.

Aanpak onderliggend wegnnet en niet-beveiligde spoorwegovergangen

De belangrijkste infrastructurele maatregelen die in 2024 zijn getroffen en effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid, zijn de volgende:

- Met behulp van extra investeringen is ook in 2024 verder gewerkt aan de verkeersveiligheid van N-wegen in beheer van de Rijksoverheid. Ook in 2025 zijn grote infrastructurele projecten uitgevoerd om de veiligheid van Rijks-N-wegen te verbeteren, o.a. op de N57 en N59.
- Voor decentrale overheden is de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid erg belangrijk; inmiddels zijn twee van de drie tranches afgerond. In 2024 is op basis van de ervaringen en resultaten van de eerste en tweede tranche en de uitkomsten van de evaluatie de invulling van de derde tranche nader uitgewerkt. Er is in 2025 (in meerdere aanvraagtijdvakken) maximaal € 236 miljoen beschikbaar gesteld voor co-financiering van infrastructurele projecten in het beheer van gemeentes en provincies.³³
- De aanpak van onveilige spoorwegovergangen: In 2024 zijn weer niet-beveiligde overgangen op openbare wegen opgeheven of aangepakt. Per maart 2025 zijn 160 van de 180 in dit programma opgenomen overwegen opgeheven of beveiligd. Met dit type kruispunt zijn jaarlijks geen grote aantallen slachtoffers gemoeid, maar de maatregel past in de gedachte dat het spoor inherent veilig moet zijn.³⁴

³¹ Aanpak SPV (2024). *Herinrichting verkeersveiligheidsdata om potentie van data te benutten*. Nieuwsbericht 9 oktober 2024.

³² Oude Mulders, J. & Odijk, M.J.M. (2025). *De Staat van de Fietsveiligheid 2025*, R-2025-7. SWOV, Den Haag.

³³ investeringsimpulsspvn.nl/tranches/derde-tranche

³⁴ prorail.nl/programmas/nabo

Veilige voertuigen

Gemiddelde leeftijd auto's in Nederlandse wagenpark gestegen

Voor voertuigen geldt dat er op dit moment beperkt informatie beschikbaar is over de risico-indicator (→Tabel 2). Het is nog niet mogelijk om de verdeling van Euro NCAP-scores voor nieuwe voertuigen in het Nederlandse voertuigenpark te bepalen. Wel is er op basis van CBS-data informatie over de leeftijd van het wagenpark: de gemiddelde leeftijd van personenauto's in het wagenpark steeg van ruim 9 jaar in 2015 naar bijna 11 jaar eind 2024. Er zijn minder 'nieuwe' auto's (maximaal 3 jaar oud) en meer 'oudere' auto's (ouder dan 15 jaar) op de weg dan tien jaar geleden. Dit wordt als negatief gezien omdat jongere auto's over het algemeen meer en/of betere veiligheidsvoorzieningen hebben dan oudere auto's.

Veel nieuwe veiligheidsvoorzieningen verplicht voor nieuwe auto's

In de Europese Verordening (EU) 2019/2144 is vastgelegd dat voertuigen vanaf juli 2022 stapsgewijs moeten worden uitgerust met een reeks nieuwe veiligheidssystemen, zoals Intelligente Snelheidsassistentie (ISA), vermoeidheids- en aandachtswaarschuwing en noodremsystemen (AEB). Deze verplichtingen gelden aan het begin van de invoering voor nieuwe voertuigmodellen, en twee jaar daarna ook voor alle nieuwe voertuigen die daarna op de markt worden gebracht. Dit betekent dat per 1 juli 2024 een hele reeks voorzieningen ook verplicht is gesteld voor nieuwe voertuigen, zoals rijstrookassistentie, een geavanceerd noodremsysteem, een waarschuwingssysteem voor vermoeidheids- en aandachtsproblemen, en een aansluiting voor een alcoholslot. De komende jaren volgt verplichting voor meer systemen. Een substantieel effect van deze maatregelen op aantallen verkeersslachtoffers is pas te verwachten bij verdere parkpenetratie van deze veiligheidssystemen.

Veilige snelheid

Naleving van de snelheidslimiet licht verbeterd

Of er sprake is van een *veilige snelheid*, hangt mede af van de afstemming tussen weginrichting en snelheidslimiet, en vervolgens ook van het snelheidsgedrag van weggebruikers. Hierover is momenteel nog geen structurele landelijke informatie beschikbaar. Wel publiceert Rijkswaterstaat sinds enkele jaren een landelijke snelheidsmonitor op basis van informatie uit meetlussen.³⁵ Hieruit blijkt dat in 2024 de *snelheidslimiet* iets beter werd nageleefd dan in 2023 op gemeentelijke wegen (69% t.o.v. 67% in 2023 en 64% in 2022). Op provinciale en rijkswegen hielden in 2024 evenveel bestuurders zich aan de limiet als in het jaar daarvoor (respectievelijk 61% en 63% naleving van de snelheidslimiet). Over het algemeen zijn de verschillen in naleving van jaar tot jaar klein.





Veilige verkeersdeelnemers

Gedragingen die een belangrijke relatie met verkeersveiligheid hebben, zijn rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen, gebruik van beveiligingsmiddelen (zoals gordel, kinderzitje of helm), gebruik van verlichting, en (gebrek aan) aandacht bij het verkeer (waaronder afleiding door apparaatgebruik in het verkeer of vermoeidheid). Over 2023 waren er in de vorige *Staat van de Verkeersveiligheid* vooral resultaten te melden uit een nieuw tweejaarlijks vragenlijstonderzoek naar gedrag in het verkeer. Die resultaten zijn er niet over 2024, maar wel zijn er in 2024 diverse wegkantmetingen uitgevoerd naar risicovol gedrag in het verkeer. Daarin wordt door middel van steekproeven langs de weg geobserveerd of weggebruikers zich veilig gedragen.

Geen nieuwe metingen nuchtere verkeersdeelnemers

Op het gebied van nuchtere verkeersdeelnemers zijn in 2024 geen nieuwe gegevens verzameld. Uit recente jaren weten we dat verkeersdeelname na alcoholgebruik een stijgende trend vertoont,³⁶ maar het is niet bekend of deze zich heeft doorgezet.

Gebruik (meeste) beveiligingsmiddelen op orde; helmgebruik onder elektrische fietsers neemt iets toe

Het gebruik van beveiligingsmiddelen als de autogordel en kinderzitjes is over het algemeen hoog en verandert weinig van jaar tot jaar.³⁷ Helmgebruik op brom- en snorfietsen is

ook hoog, bij de metingen in 2024 respectievelijk 100% en 99%.³⁸ Bij speed-pedelecs werd een toename in helmgebruik van 88% naar 100% geobserveerd van 2023 naar 2024 (mogelijk beïnvloed door een relatief klein aantal observaties). Onder fietsers is voor het eerst een toename in helmgebruik geobserveerd, maar alleen bij elektrische fietsers (van 8% naar 10%); bij reguliere fietsers draagt ongeveer 3% een helm.³⁹

Gemiddeld gebruikte 75% van de fietsers hun voor- en achterlicht conform de wet, waarmee het aandeel correcte lichtvoering iets lager lag dan bij de vorige meting in 2021/2022 (77%).⁴⁰ Mede door de populariteit van elektrische fietsen, waarbij verlichting vaak beter op orde is, is correcte lichtvoering door fietsers wel ruim verbeterd ten opzichte van ca. tien jaar geleden (62%).

Bij steekproef gebruikte 5% automobilisten en 8% van fietsers hun telefoon

Gebruik van apparatuur kan de aandacht van de rijtaak afleiden. Telefoongebruik in het verkeer is in 2024 opnieuw gemeten door middel van steekproeven langs de weg. Om beter aan te sluiten bij Europese metingen kijkt men vanaf 2024 naar welk deel van het verkeer op moment van meting *een mobiel apparaat in de hand houdt*, terwijl men eerder gebruik van een mobiel apparaat (dus ook bijvoorbeeld in een telefoonhouder) registreerde; daardoor zijn de bevindingen niet helemaal meer te vergelijken met eerdere metingen.

Uit de wegkantmetingen van 2024 bleek dat 95% van de bestuurders van personenauto's, ongeveer 94% van vrachtwagenchauffeurs en ongeveer 92% bestuurders van een bestelauto geen mobiel apparaat in de hand had tijdens het rijden.³⁷

Ook werd bij wegkantmetingen gevonden dat in 2024 8% van de fietsers een mobiel apparaat in de hand hield tijdens verkeersdeelname.³⁹ Het merendeel was daarmee ook actief bezig, een kleiner deel had het apparaat in de hand zonder er actief mee bezig te zijn. Meer mannen dan vrouwen hielden tijdens het fietsen een mobiel apparaat vast, en vooral fietsers tussen de 18 en 50 jaar.

³⁶ I&O Research (2022). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2022*. Rijkswaterstaat WVL, Ministerie van IenW, Den Haag.

³⁷ Goudappel (2024). *Apparatuurgebruik & gordeldracht op gemeentelijke wegen 2024*. Goudappel, Deventer.

Goudappel (2025). *Apparatuurgebruik & gordeldracht op provinciale wegen 2024*. Goudappel, Deventer.

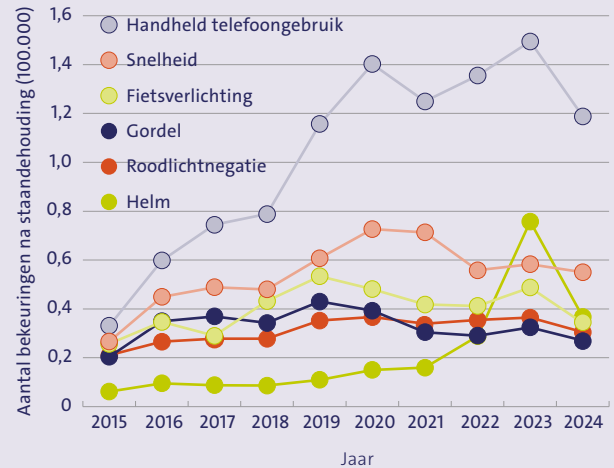
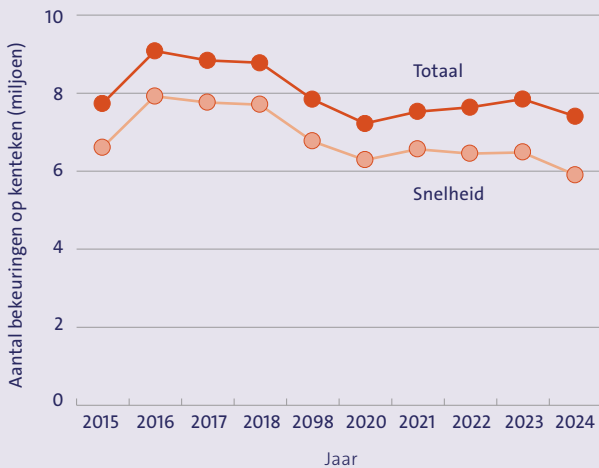
Goudappel (2024). *Apparatuurgebruik & gordeldracht op snelwegen 2024*. Goudappel, Deventer.

³⁸ Goudappel (2025). *Helmdracht brom- en snorfietsers 2024*. Goudappel, Deventer.

³⁹ Goudappel (2024). *Apparatuurgebruik & helmdracht fietsers 2024*. Goudappel, Deventer.

⁴⁰ Goudappel (2025). *Lichtvoering fietsers 2024*. Goudappel, Deventer.

Daling in bekeuringen op kenteken én na staandehouding



Afbeelding 10: Ontwikkeling van het aantal bekeuringen op basis van kenteken (motorvoertuigen; links) en na staandehouding voor Wahv-overtredingen⁴¹ (alle verkeer; rechts) in de periode 2015-2024. Bron: CJIB.

Regelgeving rond gedrag, handhaving en naleving

Kabinet erkent disbalans in boetebedragen; maar past boetes niet aan

Veel boetebedragen voor relatief lichte verkeersovertredingen, de zogeheten ‘Mulderfeiten’ of Wahv-overtredingen,⁴¹ zijn in recente jaren sterk verhoogd: tussen 2005 en 2023 was er een totale cumulatieve stijging van 116% in deze boetebedragen. Hiervan was 41 procentpunt het gevolg van indexatie; de rest van de verhoging was om ‘begrotingstechnische redenen’.

In 2023 signaleerde het Openbaar Ministerie in het rapport *Boetestelsels in balans*⁴² dat er een onwenselijke disbalans is ontstaan tussen de administratieve boetes en de sancties voor zwaardere verkeersmisdrijven. Hoewel het kabinet de conclusies van het OM deelt, geeft men in de kabinetsreactie van juni 2025 aan dat de boetes niet verlaagd gaan worden en ook zal niet gestopt worden met de indexering, vanwege de huidige druk op de Rijksbegroting. Men zegt alleen toe niet verder (buiten de indexatie) te verhogen om verdere disbalans te voorkomen.⁴³ Uit onderzoek is bekend dat vooral een voldoende grote pakkans bijdraagt aan beter verkeersgedrag, en niet zozeer de hoogte van de boete.⁴⁴

Daling bekeuringen op kenteken én na staandehouding

Met ruim 7,4 miljoen lag het aantal administratief afgehandelde bekeuringen op kenteken (80% voor snelheidsovertredingen) in 2024 iets lager dan gemiddeld in 2020-2023, vooral door een afname van het aantal boetes voor snelheidsovertredingen (→ *Afbeelding 10*, links). Met bijna 6 miljoen was het aantal snelheidsboetes in 2024 het laagst sinds 2015.

Het aantal bekeuringen na staandehouding voor – de relatief lichte – Wahv-overtredingen⁴¹ (→ *Afbeelding 10*, rechts) daalde ook wat ten opzichte van 2023, vooral door een daling in het aantal boetes voor handheld telefoongebruik en het niet dragen van de helm. De afname in boetes voor helmgebruik ten opzichte van 2023 komt vermoedelijk doordat hierop minder gehandhaafd wordt, want uit SPI-metingen is bekend dat de helmdracht niet of nauwelijks is gewijzigd tussen 2023 en 2024 (→ *Tabel 2*).

⁴¹ Wahv: Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, ook wel ‘wet Mulder’ genoemd.

⁴² OM (2023). *Boetestelsels in balans*. Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie, Openbaar Ministerie, Den Haag.

⁴³ Ministerie van Justitie en Veiligheid (2025). *Kabinetsreactie rapport “Boetestelsels in balans”*. Geraadpleegd op rijksoverheid.nl

⁴⁴ SWOV (2019). *Verkeershandhaving*. SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

Rijopleiding, verkeerseducatie en voorlichting

Campagnes in 2024 gericht op verstandige keuzes in het verkeer

Op het gebied van rijopleiding, educatie en voorlichting zijn de meeste activiteiten van doorlopende aard. Campagnes worden regelmatig opnieuw vormgegeven, maar de onderwerpen daarbinnen zijn niet per se nieuw. Doorlopende campagnes zijn onder andere 'Bob' (voorkomen van rijden onder invloed), MONO (voorkomen van afleiding door telefoongebruik) en AAN in het donker (stimuleren van fietsverlichting). Nieuw in 2024 was de campagne 't Kan hard gaan', gericht op risico's van opgevoerde elektrische fietsen, met name fat-bikes. Nieuw in 2025 is de campagne 'Zet 'm op' gericht op het verhogen van het fietshelmgebruik.

Hoogwaardige traumazorg

Responstijd hulpdiensten binnen de norm

In 2024 zijn alle ambulanceregio's overgegaan op een nieuwe indeling waarbij spoedzorg voortaan in twee categorieën is onderverdeeld: namelijk in A0-urgentie (binnen 15 minuten ter plaatse; ca. 3% van het totaal) en A1-urgentie (binnen 17 minuten ter plaatse). De SPI op dit thema is gedefinieerd als de tijd waarbinnen 95% van de hulpdiensten ter plaatse was. Het Dashboard Sectorkompas 2024 van Ambulancezorg Nederland⁴⁵ laat zien dat zowel alle A0- als alle A1-ritten binnen hun specifieke streefwaarde vielen (resp. 14:33 en 16:51 minuten).



⁴⁵ AZN (2025). *Dashboard sectorkompas 2024*. Ambulancezorg Nederland. Versie 1.0, augustus 2025. Geraadpleegd op: ambulanczorg.nl/sectorkompas/sectorkompas-2024
Het gaat hierbij om ambulanceritten ongeacht de aard van de rit. Een onderscheid naar alleen ritten voor verkeersongevallen kan vooralsnog niet worden gemaakt.

5. Ontwikkelingen in 2025 en verder

Hoewel het jaar 2025 nog niet ten einde is, kunnen we op basis van voorlopige gegevens ook al wat inzicht geven in de verkeersveiligheidspatronen van het lopende jaar. Daarnaast gaan we in op de verkeersveiligheidsverwachtingen voor de wat verdere toekomst.

Voorlopige gegevens over verkeersslachtoffers 2025

Tot en met de zomer meer verkeersslachtoffers dan in dezelfde periode in 2024 en 2023

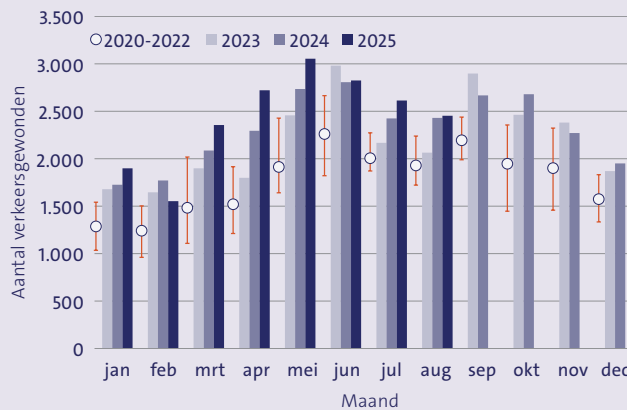
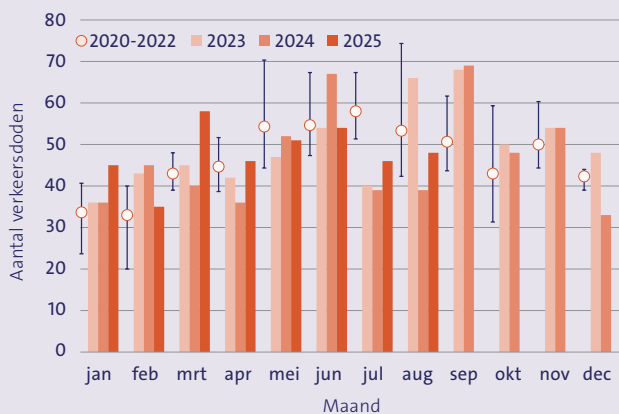
We kunnen de ontwikkeling van slachtofferaantallen in het lopende jaar (voorlopig) analyseren met behulp van de voorlopige politieregistratie in STAR. Op basis van de huidige gegevens kunnen we iets zeggen over de ontwikkelingen tot en met augustus.

Uit *Afbeelding 11* (links) lijken de aantallen verkeersdoden in de politieregistraties van januari tot en met augustus redelijk vergelijkbaar te zijn met die in 2023 en 2024, waarbij wel

het relatief hoge aantal verkeersdoden in maart 2025 opvalt. Ook het totale aantal in deze periode ligt iets hoger in 2025. Op basis hiervan *lijkt* het aantal verkeersdoden in 2025 wat hoger te zullen gaan uitvallen dan in 2024, maar voorzichtigheid is geboden omdat de registraties niet volledig zijn, en er ook nog geen (definitieve) data zijn over september tot en met december.

Het patroon voor verkeersgewonden op basis van de registratie in STAR (letselernst onbekend) is anders dan voor de verkeersdoden (→ *Afbeelding 11*, rechts). Het totaal aantal door de politie geregistreerde gewonden van januari tot en met augustus 2025 is in deze registratie zo'n 7% hoger dan het aantal door de politie geregistreerde gewonden in dezelfde maanden in 2024 en zo'n 17% hoger dan in 2023. Op basis van deze registraties lijkt het waarschijnlijk dat het aantal gewonden in 2025 weer hoger zal liggen dan in 2024.

Tot en met zomer 2025 – voorlopig – meer verkeersslachtoffers



Afbeelding 11: Voorlopig aantal verkeersdoden (links) en verkeersgewonden (rechts) naar maand in 2025, afgezet tegen de aantallen in 2023 en 2024 en de gemiddelden – en hoogste en laagste waarden – in 2020-2022. Bron: STAR.

Verkeersveiligheidsontwikkelingen in de toekomst

Zorgelijke ontwikkeling richting 2040

SWOV voert regelmatig toekomstverkenningen uit om uitspraken te kunnen doen over verwachte ontwikkelingen in aantallen verkeersslachtoffers in de toekomst. Deze studies zijn onder andere gebaseerd op mobiliteitsprognoses, verwachtingen ten aanzien van het risico in het verkeer, en de mogelijke effecten van aanvullend beleid.

In de meest recente toekomstverkenning⁴⁶ zijn verwachte aantallen ernstige verkeersslachtoffers berekend voor vier toekomstscenario's van de studie *Welvaart en Leefomgeving* (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).⁴⁷ De slachtofferprognoses zijn gedaan voor 2040 en – met meer onzekerheid – voor 2050 en 2060, onder de aanname dat het huidige verkeersveiligheidsbeleid wordt voortgezet zonder

extra maatregelen. Daarbij zijn de mobiliteitsprognoses gebruikt die het PBL heeft opgesteld voor de vier toekomstscenario's van de WLO. De bandbreedte in verwachte aantallen is het resultaat van de verschillende mobiliteitsprognoses.

Volgens deze slachtofferprognoses stijgt het aantal verkeersdoden ten opzichte van de huidige niveaus met ca. 10% tot 2040 (720 à 760 verkeersdoden per jaar) en het aantal ernstig verkeersgewonden met ca. 20% tot 2040 (9.300 à 9.700 ernstig verkeersgewonden per jaar). Prognoses voor subgroepen naar vervoerswijze en leeftijd duiden erop dat het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden tot 2040 vooral zal stijgen onder groepen die in recente jaren al een zorgelijke ontwikkeling vertoonden: fietsers en ouderen.



⁴⁶ Oude Mulders, J., et al. (2025). *Verkeersveiligheidsprognoses 2040-2060*. R-2025-6. SWOV, Den Haag.

⁴⁷ PBL (2025). *Toekomstverkenning WLO: Vier scenario's voor Nederland in 2040, 2050 en 2060*. Planbureau voor de Leefomgeving PBL, Den Haag.

6. Tot slot

In 2024 lag het aantal verkeersdoden op een vergelijkbaar niveau als in 2023; het aantal ernstig verkeersgewonden steeg. Hiermee behoren de totale aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden nog steeds tot de hoogste van het afgelopen decennium en is er in de trend van de laatste tien jaar geen structurele verbetering van de verkeersveiligheid zien.

Volgens prognoses voor de komende decennia wordt er, in weerwil van ambities om het aantal dodelijke slachtoffers in 2050 tot nul te reduceren, een stijging van het aantal verkeersslachtoffers voorzien. Deze is vooral het gevolg van de verwachte groei van de mobiliteit en onderliggende demografische ontwikkelingen: bevolkingsgroei, maar vooral de voortdurende vergrijzing, die pas na 2040 zal stabiliseren. Risico's in het verkeer lopen (zeer) sterk op bij hogere leeftijden, waardoor de vergrijzing voor blijvende druk op aantallen slachtoffers zal zorgen, en daarmee ook veel leed met zich zal meebrengen.

Deze analyse van de verkeersveiligheid is gebaseerd op gegevens die beschikbaar zijn. Daarin ontbreken veelal nog aanknopingspunten voor duiding, zoals wat de toedracht is van ongevallen in verschillende situaties en leidend tot verschillende letselernt, of wat de invloed is van nieuwe ontwikkelingen zoals nieuw opkomende voertuigen. Het zou beleidsmakers meer sturingsmogelijkheden kunnen geven als hierover meer en betere gegevens bekend zouden worden. Dit vraagt om een betere organisatie van verkeersongevallendata.

Aanvullend effectief beleid nodig om aantallen slachtoffers te verlagen

Mede vanwege de vergrijzing en de verwachte mobiliteitsontwikkelingen is het alleen met aanvullend beleid mogelijk om de aantallen verkeersslachtoffers substantieel te doen dalen. Doelstellingen kunnen daarbij helpen,⁴⁸ waarbij het doel zal moeten zijn om het risico in het verkeer structureel te verlagen en op die manier het aantal slachtoffers omlaag te brengen. Vooral maatregelen die de fietsveiligheid vergroten, zoals het veilig maken van de volledige fietsinfrastructuur en het geloofwaardig ombouwen van onveilig ingerichte 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom naar 30km/uur-wegen, zijn effectief in het besparen van grote aantallen slachtoffers.⁴⁹ Intensivering van de (geautomatiseerde) handhaving en Intelligent Speed Assistance (ISA) kunnen ook bijdragen aan lagere snelheden en daarmee lagere risico's in het verkeer. Daarnaast zal ook het vaker dragen van fietshelmen

door méér fietsers tot lagere aantallen fietsslachtoffers leiden. Er zijn verschillende mogelijkheden om vrijwillig gebruik van fietshelmen te vergroten.⁵⁰

Uiteindelijk zal politiek afgewogen moeten worden wat een veiliger verkeer ons in Nederland waard is: effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen vergen extra investeringen. Daar tegenover staan de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid, zoals materiële schade, zorgkosten, persoonlijk leed, ziektebelasting e.d. In 2022 bedroegen deze maatschappelijke kosten ongeveer 33 miljard euro. Onderzoek heeft in ieder geval laten zien dat investeringen in verkeersveiligheid kosteneffectief zijn; de maatschappelijke baten zijn beduidend hoger dan de kosten van de maatregelen.⁵¹



⁴⁸ Allsop, R.E., et al. (2011). *An update on the association between setting quantified road safety targets and road fatality reduction*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 43, nr. 3, p. 1279-1283.

⁴⁹ Craen, S. de, et al. (2022). *Kiezen of delen; Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* R-2022-8. SWOV, Den Haag.

⁵⁰ Schagen, I.N.L.G. van (2023). *De fietshelm en manieren om vrijwillig gebruik te stimuleren*. R-2023-7. SWOV, Den Haag.

⁵¹ SWOV (2024). *Kosten van verkeersongevallen*. SWOV-factsheet, juni 2024. SWOV, Den Haag.

7. Meer informatie

Achterliggende onderzoeksrapporten

Oude Mulders, J., Aarts, L.T., Decae, R.J., Bos, N.M., Odijk, M.J.M., Schmidt, F.A., Picco, A.F.M., Blaauwen, T.M. den & Bijleveld, F.D. (2025)

Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2025; De jaarlijkse monitor. R-2025-19A. SWOV, Den Haag.

Bos, N.M., Bijleveld, F.D., Aarts, L.T. & Decae, R.J. (2025)

Ernstig verkeersgewonden 2024; Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2024. R-2025-20. SWOV, Den Haag.

Eerdere rapporten over dit onderwerp

Oude Mulders, J. (2024)

De Staat van de Verkeersveiligheid 2024; Daling in aantal slachtoffers, maar trend is stijgend. R-2024-18. SWOV, Den Haag.

Oude Mulders, J., Aarts, L.T., Decae, R.J., Bos, N.M., Schmidt, F., Wijnhuizen, G.J., Mons, C., Hoekstra, A.T.G. & Bijleveld, F.D. (2024)

Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2024; De jaarlijkse monitor. R-2024-18A. SWOV, Den Haag.

Oude Mulders, J., Aarts, L.T., Decae, R.J., Bos, N.M., Goldenbeld, Ch., Schermers, G., Mons, C., Hoekstra, A.T.G. & Bijleveld, F.D. (2023)

De Staat van de Verkeersveiligheid 2023; Sterke stijging in aantallen doden en gewonden. R-2023-12. SWOV, Den Haag.

Oude Mulders, J., Aarts, L.T., Decae, R.J., Bos, N.M., Goldenbeld, Ch., Schermers, G., Mons, C., Hoekstra, A.T.G. & Bijleveld, F.D. (2023)

Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2023; De jaarlijkse monitor. R-2023-12A. SWOV, Den Haag.

SWOV-publicaties
zijn te downloaden via
swov.nl/publicaties





Colofon

Auteurs



dr. J. (Jaap) Oude Mulders

dr. L.T. (Letty) Aarts

ir. R.J. (Rob) Decae

drs. N.M. (Niels) Bos

M.J.M. (Masha) Odijk, MSc

F.A. (Fabienne) Schmidt, MSc

dr. A.F.M. (Angèle) Picco

T.M (Tijmen) den Blaauwen, MSc

dr. F.D. (Frits) Bijleveld

Fotografen

Paul Voorham, Voorburg

De foto's in dit rapport zijn bedoeld als illustratie. Afgebeelde personen hebben geen directe relatie met beschreven situaties.

© 2025

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid

Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag

T +31 70 3173 333

E info@swov.nl

I www.swov.nl

X @swov_nl / @swov

in linkedin.com/company/swov

ISSN: 2772-9192

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De informatie in deze publicatie is openbaar. Overname is toegestaan met bronvermelding.

Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**