

# Verkeersdoden in Nederland

SWOV-factsheet, april 2024

# SWOV



SWOV-factsheets bevatten korte en duidelijke antwoorden op de meest gestelde vragen over een specifiek verkeersveiligheidsonderwerp en worden met enige regelmaat geactualiseerd. Zie [swov.nl/factsheets](https://www.swov.nl/factsheets) voor de meest actuele versie van de factsheets.

## Samenvatting

Het aantal verkeersdoden in Nederland vertoonde, na een stijging in de jaren vijftig en zestig, een geleidelijke daling sinds 1973. Vanaf 2010 is er geen duidelijke ontwikkeling meer in het aantal verkeersdoden. In 2023 kwamen 684 mensen in Nederland om door een verkeersongeval. Dat zijn 61 verkeersdoden minder dan een jaar eerder, maar opnieuw meer dan tussen 2010 en 2021.

Voor het vierde jaar op rij kwamen meer fietsers (270; 39%) dan inzittenden van personenauto's (194; 28%) om in het verkeer. De meeste doden in het verkeer vallen onder ouderen: in 2023 waren 375 (55%) verkeersdoden 60 jaar of ouder. Kinderen (0-14 jaar) komen juist relatief weinig om in het verkeer; in 2023 waren dat er 20 (3%).

Het *risico* om te overlijden in het verkeer, het aantal verkeersdoden per afgelegde kilometer, is het hoogst voor gemotoriseerde tweewielers. Het risico voor brom- en snorfietsers en motorrijders is ongeveer dertig keer zo hoog als het risico voor inzittenden van een personenauto. Voor fietsers en voetgangers is het overlijdensrisico respectievelijk acht en zes keer zo hoog als voor auto-inzittenden, in de periode 2012-2021.

## 1 Hoeveel verkeersdoden vielen er in 2023 in Nederland?

In 2023 vielen er in Nederland 684 verkeersdoden. Dit zijn er 61 minder dan in 2022, toen er 745 verkeersdoden waren.

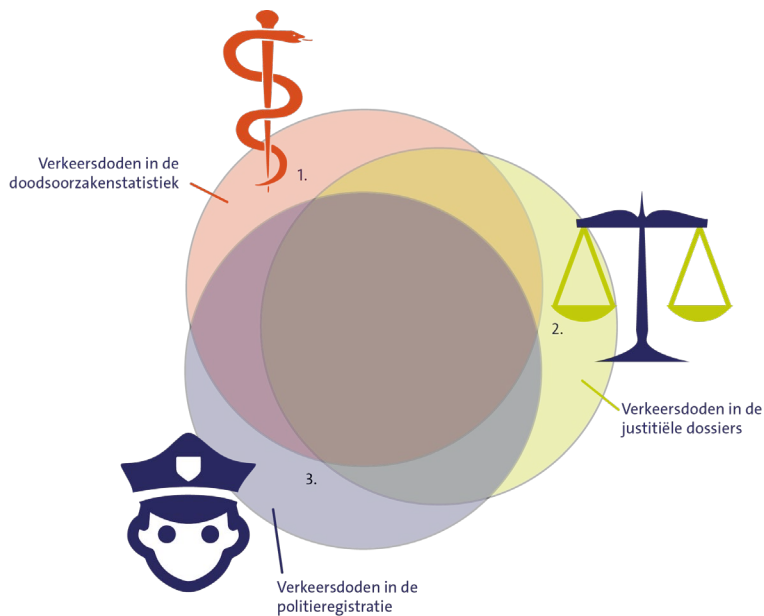
## 2 Wat is de officiële definitie van een verkeersdode?

Een verkeersdode is internationaal gedefinieerd als iemand die bij of na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig betrokken is, binnen dertig dagen aan de

gevolgen van dat ongeval overlijdt, mits dat geen zelfdoding betreft [1]. Ook Nederland volgt deze internationale definitie [2].

### 3 Hoe wordt het aantal verkeersdoden in Nederland vastgesteld?

Het aantal verkeersdoden wordt vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), in nauw overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Voor de vaststelling van het aantal verkeersdoden in Nederland analyseert het CBS de [gegevens uit drie bronnen](#):



1. gegevens van door een arts ingevulde doodsoorzaakformulieren;
2. de dossiers van arrondissementsparketten over niet-natuurlijke doodsoorzaken;
3. het (voorlopige) Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) dat gebaseerd is op de ongevalsrapporten die door de politie zijn opgemaakt en beschikbaar gesteld. De definitieve versie van dit bestand wordt door IenW gepubliceerd.

Door deze bronnen te koppelen en te vergelijken stelt het CBS het overzicht van het aantal verkeersdoden samen in de Statistiek Verkeersdoden. Dit is geïllustreerd in *Afbeelding 1*.

*Afbeelding 1. Het aantal verkeersdoden wordt bepaald aan de hand van drie bronnen. Een verkeersdode kan in een of meer van die bronnen zijn vermeld.*

Het CBS gaat ervan uit dat alle verkeersdoden in ten minste één van de drie bronnen zijn geregistreerd. Op basis van een analyse van de gegevens bepaalt het CBS het aantal verkeersdoden. Dubbeltellingen worden verwijderd, en het bestand wordt geschoond van slachtoffers die niet tot de verkeersdoden in Nederland moeten worden gerekend (zoals ongevallen in het buitenland, ongevallen buiten de openbare weg, zelfdodingen en natuurlijke doodsoorzaken).

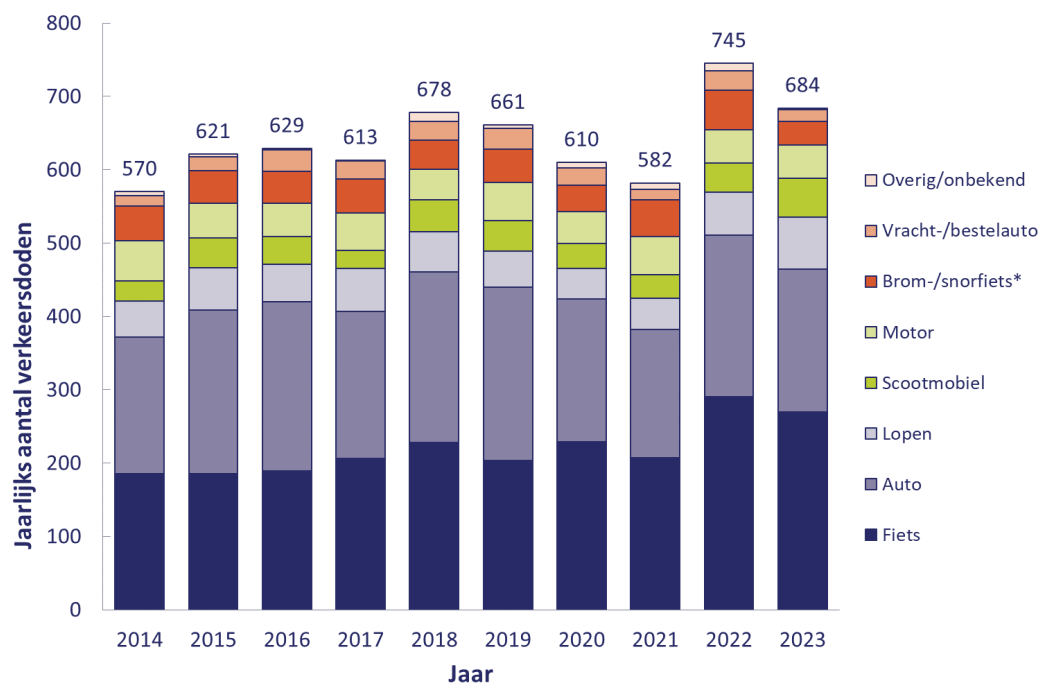
Aanvullende informatie, zoals de locatie van verkeersongevallen met verkeersdoden is te vinden in BRON. Dit bestand is echter niet compleet. Het aantal in BRON geregistreerde verkeersdoden was tussen 2014 en 2023 ongeveer 13% lager dan het aantal dat door het CBS is vastgesteld in de Statistiek Verkeersdoden en dat we als het werkelijke aantal verkeersdoden beschouwen. In 2023 was de registratiegraad van BRON 89%: 77 van de 684 verkeersdoden (volgens het CBS) ontbreken in het BRON-bestand. Bekend is dat BRON met name ongevallen mist als er bij het

ongeval geen andere partijen betrokken waren, als er uitsluitend ongemotoriseerd verkeer bij betrokken was, als een slachtoffer pas later overlijdt of als er verwarring mogelijk is over het type ongeval (te-waterraking, ongevallen bij het spoor, onwelwording, zelfdoding, opzet) [3].

## 4 Hoe heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich de laatste tien jaar ontwikkeld?

Afbeelding 2 toont de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden volgens de Statistiek Verkeersdoden in de laatste tien jaar. Vanaf 2010 is er geen duidelijke ontwikkeling meer in het aantal verkeersdoden. De 570 verkeersdoden in 2014 (overigens gelijk aan 2013) was het laagste aantal ooit in Nederland (zie ook de vraag [Hoe heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich sinds 1950 ontwikkeld?](#)). De 745 verkeersdoden in 2022 was het hoogste aantal slachtoffers in veertien jaar tijd.

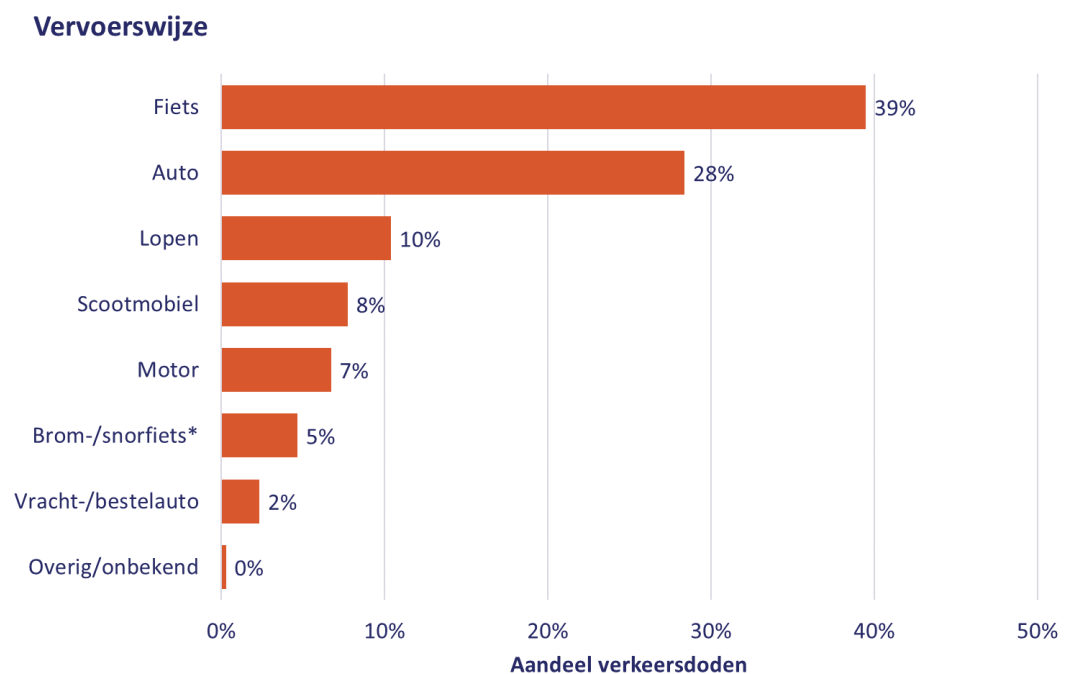
In 2020 en 2021 waren er in Nederland mobiliteitsbeperkende maatregelen vanwege corona. Hierdoor was het aantal verkeersdoden in deze jaren waarschijnlijk lager dan zonder deze maatregelen het geval was geweest. Wat we wel hebben gezien is dat in 2020 en 2021, ondanks de mobiliteitsbeperking, het aantal verkeersdoden niet significant is gedaald [4].



Afbeelding 2. Verkeersdoden in Nederland in de laatste tien jaar, naar vervoerswijze. \* De categorie brom-/snorfiets bevat ook brommobielen en speed-pedelects. Bron: [CBS StatLine \(Statistiek Verkeersdoden\)](#).

## 5 Hoe is het aantal verkeersdoden verdeeld over vervoerswijzen, leeftijd en geslacht?

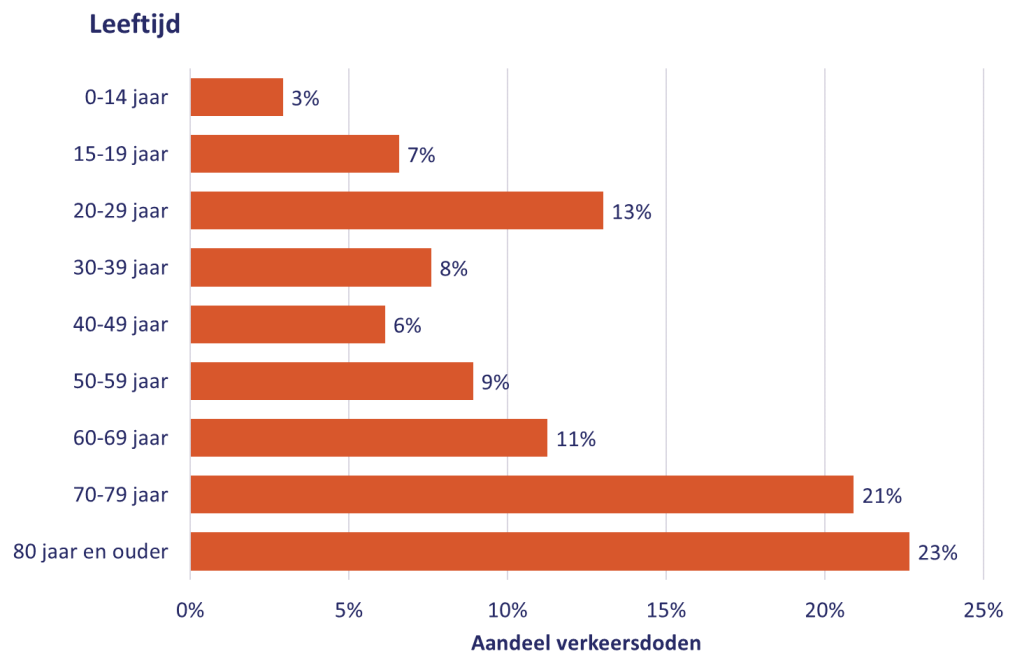
*Afbeelding 3* toont met welk vervoermiddel de verkeersdoden zich ten tijde van het ongeval verplaatsten in 2023. De meeste slachtoffers waren in 2023 fietsers (39%, waarvan ten minste 43% een elektrische fiets) en auto-inzittenden (28%). Gemotoriseerde tweewielers (in totaal 11%) vormen een derde grote groep; voor bijna zes op de tien (59%) zijn dit in 2023 berijders van een motor, en 41% zijn brom- en snorfietsers (waaronder ook speed-pedelecs). In 2023 was 10% van de doden een voetganger, 8% een berijder van een scootmobiel en 2% een inzittende van een vracht- of bestelauto. Van 2 doden behoort de vervoerswijze tot de categorie 'overig/onbekend'.



*Afbeelding 3. Verkeersdoden 2023 in Nederland naar vervoerswijze. \* De categorie brom-/snorfiets bevat ook speed-pedelecs. Bron: CBS StatLine (Statistiek Verkeersdoden).*

In *Afbeelding 4* is de leeftijdsverdeling te zien van de verkeersdoden in 2023. Bijna een kwart van de verkeersdoden (155; 23%) was 80 jaar of ouder. Ruim een op de vijf verkeersdoden was een 70'er (143; 21%). Wat we in het algemeen weten over de risico's van ouderen in het verkeer is te vinden in SWOV-factsheet [Ouderen in het verkeer](#). Daarnaast speelt ook het aantal ouderen in de totale bevolking een rol. Onder kinderen tot 15 jaar vielen de minste doden (20; 3%).

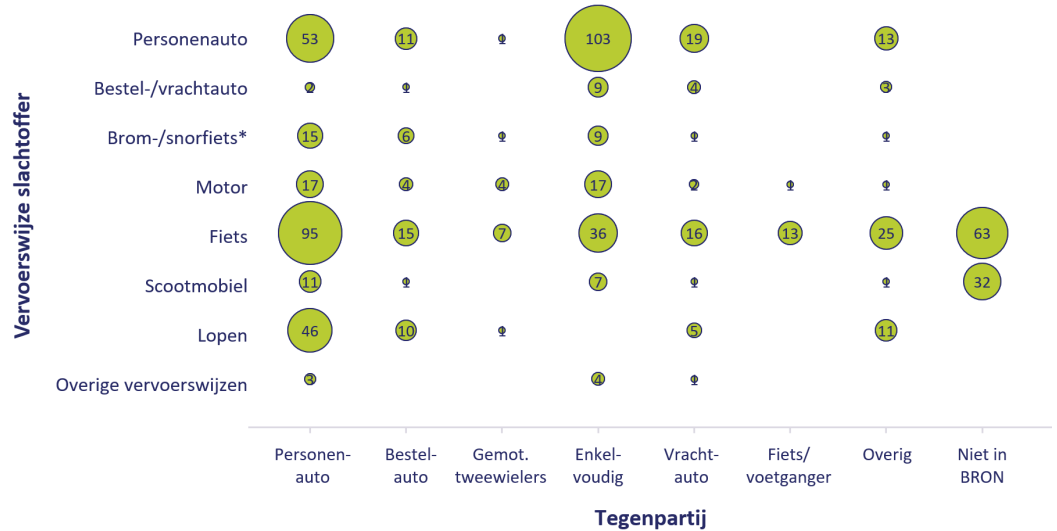
In 2023 was 72% van de verkeersdoden een man, 28% was vrouw.



Afbeelding 4. Verkeersdoden 2023 in Nederland naar leeftijd. Bron: [CBS StatLine \(Statistiek Verkeersdoden\)](#).

## 6 Wat is de tegenpartij bij een dodelijk ongeval?

De meeste verkeersdoden vallen in ongevallen waar een personenauto bij betrokken is: enkelvoudige auto-ongevallen, auto-auto-ongevallen en fiets-auto-ongevallen (*Afbeelding 5*). Hierbij moet wel vermeld worden dat de informatie over de tegenpartij is gebaseerd op het in BRON *geregistreeerde* aantal verkeersdoden, terwijl niet alle verkeersdoden in BRON worden geregistreerd (zie ook de vraag [Hoe wordt het aantal verkeersdoden in Nederland vastgesteld?](#)). In 2023 ontbreken 77 van de 684 *werkelijke* verkeersdoden (volgens het CBS) in het BRON-bestand. Bovendien zijn het vooral ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig die minder goed worden geregistreerd. Het aantal verkeersdoden bij enkelvoudige fietsongevallen zal daarom in werkelijkheid hoger zijn dan in *Afbeelding 5* staat weergegeven.

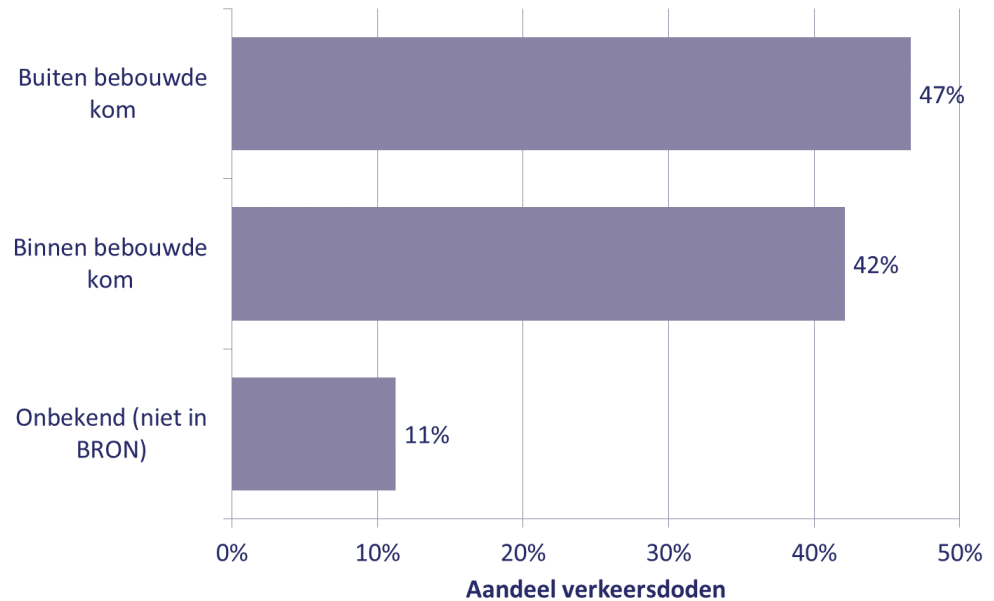


Afbeelding 5. Aantal verkeersdoden in 2023 naar vervoerswijze (bron: CBS), uitgesplitst naar vervoerswijze van de tegenpartij op basis van de registraties in BRON (Bron: IenW, CBS). \* De categorie brom-/snorfiets bevat ook speed-pedeles.

## 7 Hoe is het aantal verkeersdoden verdeeld over de verschillende soorten wegen?

Bekend is dat 47% van de verkeersdoden het gevolg is van een verkeersongeval buiten de bebouwde kom en 42% van een ongeval binnen de bebouwde kom (Afbeelding 6). Van de overige 11% is de ongevalslocatie niet bekend omdat gegevens daarover alleen in BRON staan en dus alleen bekend zijn voor verkeersdoden die in BRON zijn *geregistreerd*. Niet alle verkeersdoden worden echter in BRON geregistreerd (zie ook de vraag [Hoe wordt het aantal verkeersdoden in Nederland vastgesteld?](#)). In 2023 ontbreken 77 (11%) van de 684 werkelijke verkeersdoden (volgens het CBS) in het BRON-bestand, waardoor we van dat deel niet weten waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

**Binnen/buiten de bebouwde kom**



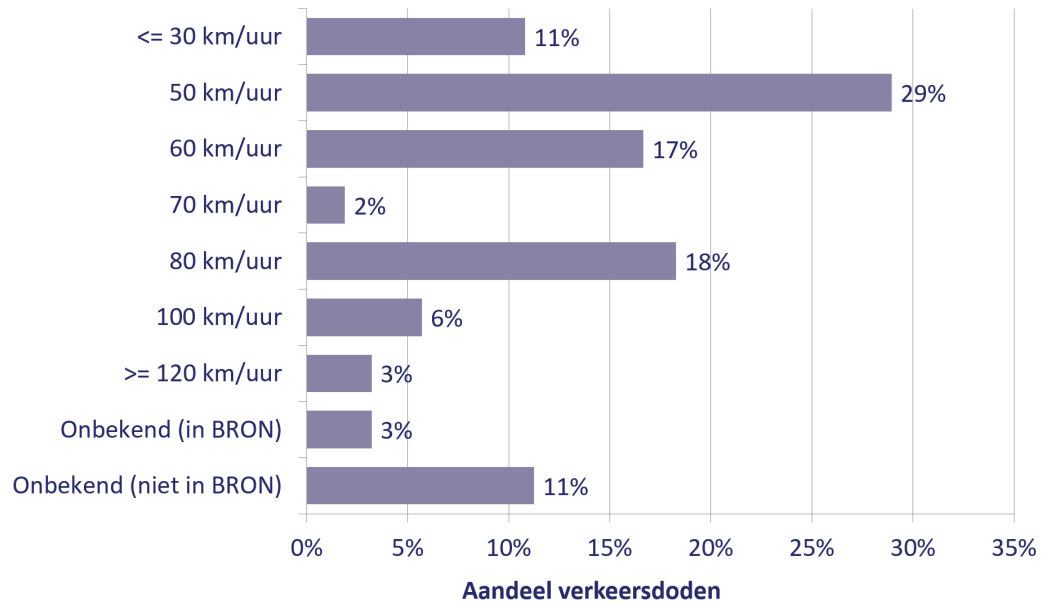
Afbeelding 6. Verkeersdoden in 2023 naar locatie van het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom (volgens BRON), als aandeel van het totaal aantal verkeersdoden. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

Afbeelding 7 toont de verkeersdoden in 2023 naar snelheidslimiet. Hier is te zien dat op 50km/uur-wegen en op 80km/uur-wegen het grootste aandeel doden valt (respectievelijk 29% en 18% van het totale aantal verkeersdoden). Ook op 60km/uur-wegen valt een aanzienlijk deel, namelijk 17% van de verkeersdoden. Op wegen met een snelheidslimiet van 30km/uur of lager valt 11% van het totaal aantal verkeersdoden. Tot slot valt op wegen met een snelheidslimiet van 100, 120 of 130 km/uur 9% van de verkeersdoden. Van de overige verkeersdoden is de ongevalslocatie of de snelheidslimiet ter plaatse van het ongeval niet bekend.

Van het totaal aantal verkeersdoden in 2023 vielen 58% op wegvakken en 30% op kruispunten (zie Afbeelding 8).

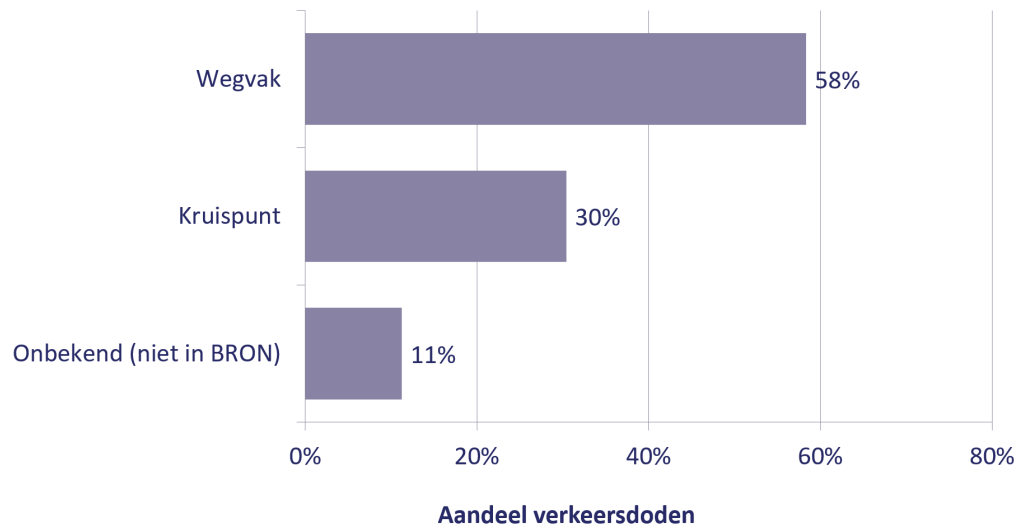


**Snelheidslimiet**



Afbeelding 7. Verkeersdoden in 2023 naar snelheidslimiet (volgens BRON), als aandeel van het totaal aantal verkeersdoden. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

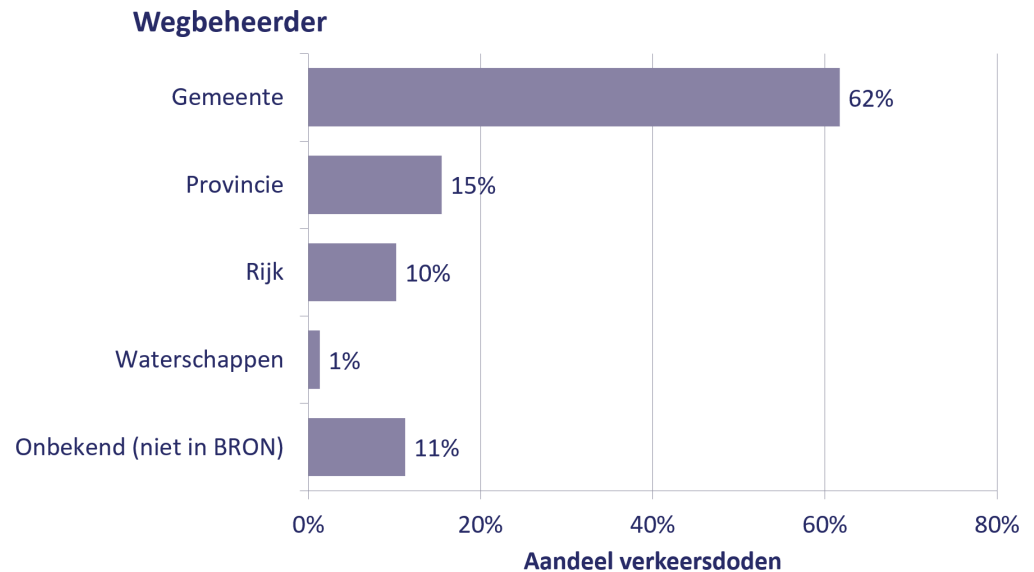
**Kruispunt/wegvak**



Afbeelding 8. Verkeersdoden in 2023 naar wegvak en kruispunt (volgens BRON), als aandeel van het totaal aantal verkeersdoden. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

Afbeelding 9 toont de verkeersdoden 2023 in ongevallen naar wegbeheerder. Het grootste deel van de verkeersdoden in Nederland valt op gemeentelijke wegen (62% van het totaal aantal verkeersdoden), gevolgd door provinciale wegen (15% van het totaal) en wegen van het Rijk (10%

van het totaal). De minste doden vallen op wegen van overige wegbeheerders zoals waterschappen (1% van het totaal). Deze cijfers reflecteren niet alleen de mate van gevaar op deze wegen, maar vooral ook de hoeveelheid wegen en verkeer over deze wegen.



Afbeelding 9. Verkeersdoden in 2023 naar wegbeheerder (volgens BRON), als aandeel van het totaal aantal verkeersdoden. Bronnen: IenW (BRON) CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

## 8 Wat zijn de oorzaken van dodelijke verkeersongevallen?

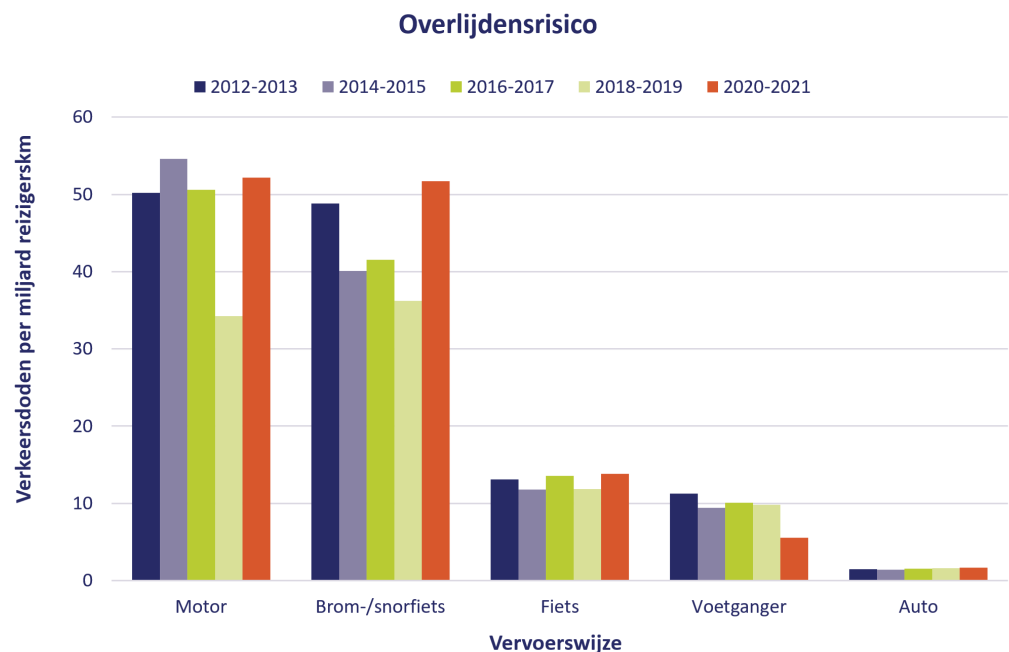
Ongevallen worden meestal veroorzaakt door een combinatie van factoren en hebben daarmee vaak verschillende oorzaken [5]. Het is bijvoorbeeld bekend dat een te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, rijden bij vermoeidheid en het niet dragen van een gordel een rol spelen bij het ontstaan en/of de afloop van (dodelijke) ongevallen. Ook de weginrichting, voertuigkenmerken en omstandigheden kunnen bijdragen aan het ontstaan van een ongeval. Dit beeld wordt bevestigd in Nederlands diepteonderzoek naar dodelijke ongevallen (zie bijvoorbeeld [6] en [7]). Ongevalsoorzaken worden niet (betrouwbaar) geregistreerd in BRON. Er is daarom niet eenduidig vast te stellen bij hoeveel ongevallen de verschillende factoren een rol speelden.

Meer informatie over factoren die een rol spelen bij (dodelijke) ongevallen vindt u in verschillende SWOV-factsheets onder het thema [Risico's](#).

## 9 Wat is het risico per vervoerswijze om te overlijden in het verkeer?

Het *risico* om te overlijden in het verkeer kan worden uitgedrukt als het aantal verkeersdoden per afgelegde kilometer. Het overlijdensrisico is het hoogst voor gemotoriseerde tweewielers, brom- en snorfietsers en motorrijders, ongeveer dertig keer zo hoog als het risico voor inzittenden van een personenauto (Afbeelding 10). Voor fietsers en voetgangers is het overlijdensrisico respectievelijk acht en zes keer zo hoog als voor auto-inzittenden, in de periode 2012-2021.

In deze afbeelding zijn tweejaarsgemiddelden weergegeven van de periode 2012-2021<sup>1</sup>, omdat op jaarbasis berekende risico's door onzekerheden in mobiliteitsgegevens en ongevallenaantallen meer van het toeval afhangen. Het meest opvallende is dat het overlijdensrisico voor auto-inzittenden de afgelopen tien jaar min of gelijk is gebleven, voor tweewielers zeker de laatste jaren een stijging vertoont, en voor voetgangers is gedaald.

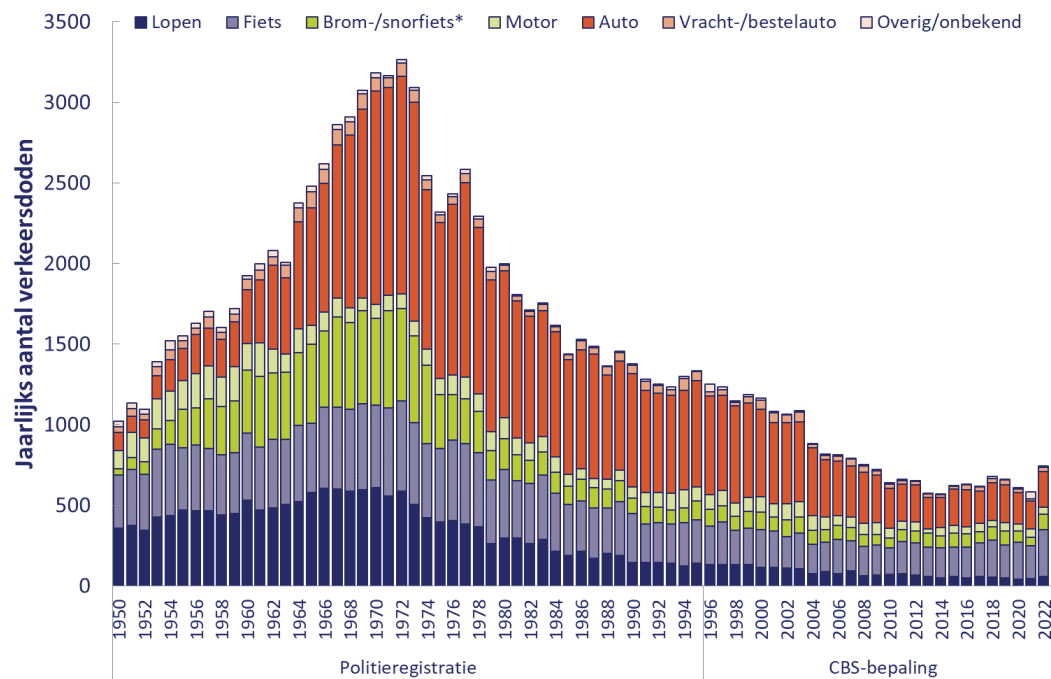


Afbeelding 10. Het overlijdensrisico (verkeersdoden per afgelegde afstand) in Nederland voor verschillende vervoerswijzen, gemiddeld over periodes van twee jaar. Bronnen: CBS (Statistiek Verkeersdoden; Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN); Onderweg in Nederland (ODiN)), bewerking SWOV.

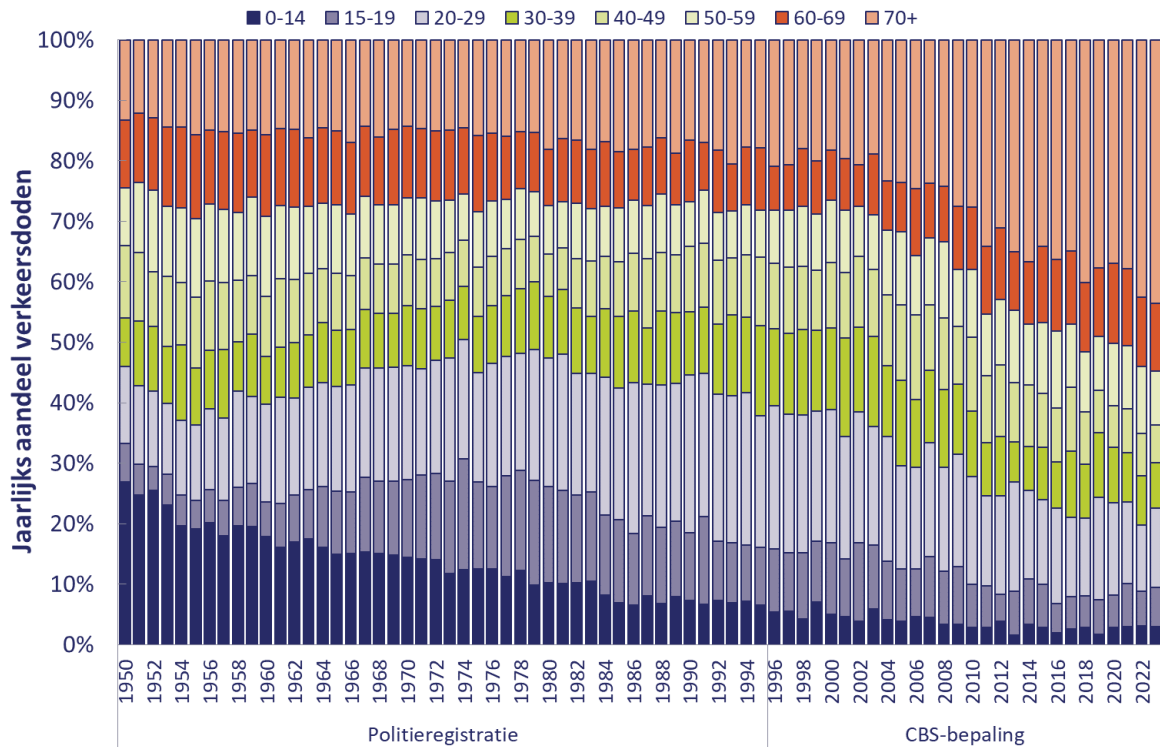
<sup>1</sup> We voegen hier 2022 en 2023 aan toe zodra de data voor de risicoberekening van 2023 compleet zijn.

## 10 Hoe heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich sinds 1950 ontwikkeld?

In 1950 waren er circa 1000 verkeersdoden. Dat aantal steeg gestaag tot ruim 3000 in 1972. Vanaf 1973 daalt het jaarlijks aantal verkeersdoden geleidelijk. Vanaf 2010 is er geen duidelijke ontwikkeling meer in het aantal verkeersdoden. *Afbeelding 11* en *Afbeelding 12* tonen het door de politie geregistreerde aantal verkeersdoden tussen 1950 en 1995 en het door het CBS bepaalde aantal verkeersdoden vanaf 1996. In *Afbeelding 11* zijn de verkeersdoden ingedeeld naar vervoerswijze van het slachtoffer, waarbij ook de totale ontwikkeling van het aantal verkeersdoden over de tijd is te zien, en in *Afbeelding 12* zien we het aantal verkeersdoden per leeftijdsgroep, afgebeeld in aandeel van het totaal aantal verkeersdoden.



*Afbeelding 11. Verkeersdoden in Nederland sinds 1950, naar vervoerswijze. \* De categorie brom-/snorfiets bevat hier ook brommobielen, scootmobielen en invalidervoertuigen. Bronnen: CBS (politieregistratie t/m 1975; Statistiek Verkeersdoden vanaf 1996), IenW (VOR, politieregistratie tussen 1976 en 1995).*



Afbeelding 12. Verkeersdoden in Nederland sinds 1950, naar leeftijd (in aandeel van het jaarlijkse totaal). Bronnen: CBS (politieregistratie t/m 1975; Statistiek Verkeersdoden vanaf 1996), IenW (VOR, politieregistratie tussen 1976 en 1995).

In 1950 waren er vooral veel fietsers en voetgangers onder de verkeersdoden. Daarna zette een stijging van het aantal bromfietzers en vooral auto-inzittenden in, en werden deze vervoerswijzen steeds belangrijker voor het totale patroon. Vanaf 1973 daalde het aantal verkeersdoden voor vrijwel alle vervoerswijzen. Alleen de ontwikkeling voor motoren en vracht- en bestelverkeer wijkten enigszins van dit patroon af; de laatste jaren zijn fietsers de grootste groep onder de verkeersdoden.

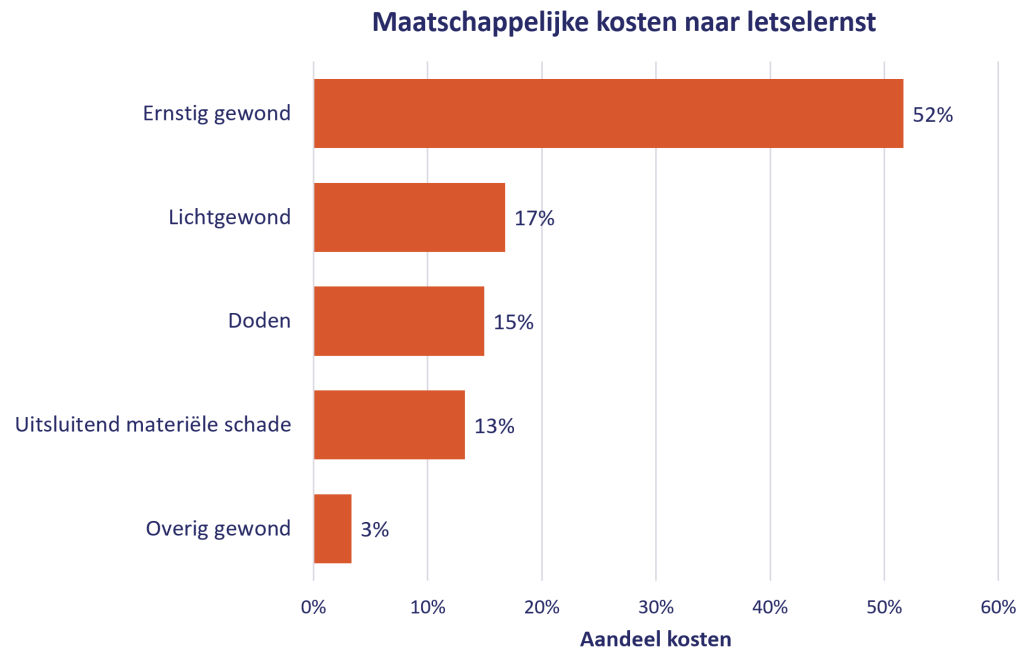
Er zijn nog maar relatief weinig kinderen (0-14) onder de verkeersdoden: in 2023 vielen in deze groep 20 doden. Jongeren en vooral kinderen vormden tussen 1950 en 1980 juist een groot aandeel van de verkeersdoden. Tegenwoordig zijn het juist steeds meer ouderen die in het verkeer overlijden.

## 11 Wat zijn de maatschappelijke kosten van verkeersdoden?

Ongeveer 15% van de totale kosten van verkeersongevallen (4 van de in totaal ca. 27 miljard euro [8]) is toe te rekenen aan verkeersdoden (zie Afbeelding 13). Ruim de helft van de totale kosten van verkeersongevallen (ongeveer 52%) is toe te rekenen aan ernstig verkeersgewonden (situatie

2020, op basis van de toen nog geldende definitie; zie SWOV-factsheet [Ernstig verkeersgewonden in Nederland](#)). Lichtgewonden (behandeld op spoedeisendehulpafdeling van een ziekenhuis) hebben een aandeel van circa 17% en de overige gewonden van circa 3% in de kosten. Ongeveer 13% van de kosten is toe te rekenen aan ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

Het totaal aan maatschappelijke kosten van verkeersongevallen wordt geschat op 27 miljard euro in 2020 (€ 15 tot € 36 miljard ) [8]. Dit is ruim 3% van het bruto binnenlands product. De kosten per verkeersdode bedragen € 6,2 miljoen. Zie voor meer informatie de SWOV-factsheet [Kosten van verkeersongevallen](#).



Afbeelding 13. Aandeel maatschappelijke kosten van verkeersongevallen met doden, ernstig/licht/overige gewonden en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) in 2020 [8].

## 12 Wat is de doelstelling voor het aantal verkeersdoden?

Momenteel is voor Nederland (nog) geen doelstelling vastgesteld. Wel streeft de minister naar 0 verkeersslachtoffers (doden én gewonden) in 2050 [9].

De Verenigde Naties en de Europese Unie hebben voor de komende tijd wel doelstellingen geformuleerd voor het maximaal aantal verkeersdoden. Beide organisaties verlengden de eerdere halveringsdoelstelling uit 2010, waarmee het doel werd om het aantal verkeersdoden in 2030 gehalveerd te hebben ten opzichte van tien jaar daarvoor (2019<sup>2</sup> voor de EU [10]; 2021

2. De EC heeft begin 2022 besloten om 2019 als referentiejaar te nemen in plaats van 2020; dit vanwege het effect van coronamaatregelen op het aantal verkeersdoden in diverse landen.

voor de VN [11]). Als we deze doelstellingen zouden toepassen op Nederland, zou dit een maximum aantal van rond de 300-350 verkeersdoden in 2030 betekenen.<sup>3</sup> Medio 2021 werd een motie van kamerlid Geurts aangenomen om in Nederland de internationale doelstelling over te nemen en voor 2030 te streven naar een halvering van het aantal verkeersslachtoffers [12]. Een verkenning [13] concludeert dat een halvering, ook met aanvullende maatregelen, buiten bereik ligt. De verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers, vooral ernstig verkeersgewonden, juist fors zal stijgen richting 2030 [13].

## 13 Hoe verhoudt het aantal verkeersdoden in Nederland zich tot dat in andere landen?

Vergeleken met de officiële aantallen verkeersdoden die andere Europese landen rapporteren, stond Nederland met het werkelijk aantal verkeersdoden in 2022 op de 15<sup>e</sup> plaats in Europa [14].<sup>4</sup> Daarbij is gecorrigeerd voor de grootte van elk land door niet het aantal slachtoffers, maar de verkeersmortaliteit (verkeersdoden per inwoner) onderling te vergelijken. Als het gaat om de *verbetering* in verkeersveiligheid gemeten als de daling in het aantal verkeersdoden per land in 2022 ten opzichte van 2012, dan staat Nederland op de 30<sup>e</sup> – de op twee na laatste – plaats met een toename van 13%. Ter vergelijking: in de best presterende landen zoals Litouwen, Polen en Estland werd in dezelfde periode 43% of meer reductie in verkeersdoden gerealiseerd.

De EU verzamelt in haar database CARE de informatie uit verkeersongevallenregistraties van de 27 EU-lidstaten, en daarnaast nog van enkele andere landen zoals Noorwegen en Zwitserland. In CARE wordt geen correctie toegepast voor de onderregistratie van verkeersdoden in de verkeersongevallenregistraties van de lidstaten (BRON voor Nederland). Uitgaande van de verkeersmortaliteit op basis van CARE, staat Nederland op de zesde plaats binnen de EU, op basis van de (deels voorlopige) gegevens uit 2023 [15] en op de negende plaats als ook andere Europese landen zoals Noorwegen, Zwitserland en IJsland in de vergelijking worden meegenomen. Deze vergelijkingen leveren een vertekend beeld, omdat daarin de verkeersdoden niet zijn meegerekend die in BRON ontbraken, maar wel door het CBS zijn vastgesteld. De ETSC heeft in 2018 onderzocht of ook andere landen meer dan één bron gebruiken bij het vaststellen van het aantal verkeersdoden [16]. Ongeveer de helft (17 van de 32) bevroegde landen betrekken daarbij ziekenhuisgegevens, doodsoorzakenverklaringen of gegevens over niet-natuurlijk overlijden. De compleetheid van de verkeersongevallenregistratie in de verschillende landen is op dit moment niet bekend.

In de SWOV-factsheet [Nederlandse verkeersveiligheid in internationaal perspectief](#) is breder naar de vergelijking van de verkeersveiligheidsprestaties van Nederland in vergelijking met andere landen gekeken.

---

<sup>3</sup> NB: De Europese Unie gebruikt de door de politie gerapporteerde cijfers die de EU-landen zelf aanleveren. De Nederlandse overheid gaat uit van de Statistiek Verkeersdoden van CBS (werkelijke aantallen).

<sup>4</sup> Gebaseerd op de voorlopige cijfers van het CBS.

## Publicaties en bronnen

Hieronder vindt u de lijst met referenties uit deze factsheet; alle bronnen zijn in te zien of op te vragen. Via [Publicaties](#) vindt u, naast de hier gebruikte bronnen, nog een uitgebreide collectie aan literatuur op het gebied van verkeersveiligheid.

- [1]. European Commission (2016). [CARE database CADaS](#). Directorate General for Mobility and Transport. European Commission, Brussel.
- [2]. CBS (2019). [Begrippen. Lijst met begrippen die CBS hanteert in zijn statistieken](#). CBS. Geraadpleegd 25-10-2020 op <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen?tab=v#id=verkeersdode>.
- [3]. Bos, N.M., Temürhan, M., Stipdonk, H.L. & Aarts, L.T. (2023). [Registraties van verkeersdoden in Nederland. Hoe verhouden verschillende bronbestanden zich tot elkaar?](#) R-2023-3. SWOV, Den Haag.
- [4]. Aarts, L.T., Broek, L.J. van den, Oude Mulders, J., Decae, R.J., et al. (2022). [De Staat van de Verkeersveiligheid 2022. Trend in aantal verkeersdoden en -gewonden daalt niet](#). R-2022-10. SWOV, Den Haag.
- [5]. Aarts, L.T. & Dijkstra, A. (2018). [DV3 - Achtergronden en uitwerking van de verkeersveiligheidsvisie. De visie Duurzaam Veilig Wegverkeer voor de periode 2018 – 2030 onderbouwd](#). R-2018-6B. SWOV, Den Haag.
- [6]. Davidse, R.J., Boele-Vos, M.J., Doumen, M.J.A., Duijvenvoorde, K. van, et al. (2021). [Dodelijke verkeersongevallen in Noord-Brabant 2018-2019. Analyse van ongevals- en letsselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen](#). R-2021-9. SWOV, Den Haag.
- [7]. Davidse, R.J., Duijvenvoorde, K. van & Louwerse, W.J.R. (2023). [Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2021. Analyse van ongevals- en letsselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen](#). R-2023-5. SWOV, Den Haag.
- [8]. Wijnen, W. (2022). [Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland. Actualisatie 2020](#). In opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM. W2Economics, Utrecht.
- [9]. Ministerie van VenW (2008). [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020; Van, voor en door iedereen](#). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- [10]. Council of the European Union (2017). [Council conclusions on road safety: endorsing the Valletta Declaration of March 2017](#). Outcome of Proceedings from the General Secretariat of the Council. 9994/17 / TRANS 252 / 8666/1/17 REV 1 TRANS 158. Council of the European Union, Brussels.
- [11]. United Nations (2020). [Improving global road safety](#). A/74/L.86. United Nations, New York.



- [12]. Tweede Kamer (2021). *Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030*. Maatregelen verkeersveiligheid 29 398, nr. 946. Tweede Kamer der Staten-Generaal. Geraadpleegd 17-02-2023 op <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2021Z13389&did=2021D28533>
- [13]. Craen, S. de, Bijleveld, F.D., Bos, N.M., Broek, B. van den, et al. (2022). *Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* R-2022-8. SWOV, Den Haag.
- [14]. Carson, J., Jost, G. & Meinerio, M. (2023). *Ranking EU progress on road safety. 17th Road Safety Performance Index Report*. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.
- [15]. EC (2024). *Road safety statistics 2023 in more detail*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. Geraadpleegd 26-03-2024 op [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2023\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2023_en).
- [16]. Adnait, D., Jost, G., Stipdonk, H.L. & Ward, H. (2018). *An overview of road death data collection in the EU*. PIN Flash report 35. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

## Colofon

**Overname is toegestaan met bronvermelding:**

SWOV (2024). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-factsheet, april 2024. SWOV, Den Haag.

**URL Bron:**

<https://swov.nl/factsheet/verkeersdoden-nederland>

**Thema's**

Verkeersveiligheid in cijfers; Visie en beleid

**Cijfers:**

[Werkelijk aantal verkeersdoden naar geslacht, leeftijd en vervoerswijze](#)

[Werkelijk aantal verkeersdoden naar Provincie](#)

# Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

## **SWOV**

**Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov\\_nl](#) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)