

# Verkeersdoden in Nederland

SWOV-factsheet, april 2022

# 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

Deze factsheet gaat over verkeersdoden: het jaarlijkse aantal in Nederland, de ontwikkeling daarin sinds 1950 en kenmerken zoals vervoerswijze en leeftijd van het slachtoffer en ongevalslocaties. Het aantal verkeersdoden in Nederland vertoont, na een stijging in de jaren vijftig en zestig, een geleidelijke daling sinds 1973. De laatste jaren is deze daling gestagneerd. In 2021 vielen er 582 doden in het verkeer in Nederland. Hoewel dit wederom een lager aantal is dan in de voorafgaande jaren, is het ondanks opnieuw een ‘coronajaar’ niet het laagste aantal verkeersdoden tot nu toe.

Ruim een derde van de verkeersdoden bestaat in 2021 uit fietsers (207; 36%) en drie op de tien is auto-inzittende (175; 30%). De meeste doden in het verkeer vallen onder ouderen: in 2021 waren 220 (38%) verkeersdoden 70 jaar of ouder. Kinderen (0-14 jaar) komen juist relatief weinig om in het verkeer; in 2021 waren dat er – net als het jaar ervoor – 17 (3%).

Bij vergelijking van aantallen verkeersdoden in verschillende groepen (zoals leeftijd, vervoerswijze, wegtype) moet worden bedacht dat het aantal verkeersslachtoffers in ieder geval afhangt van de mobiliteit: hoe meer men reist, hoe vaker men bij een ongeval betrokken kan raken. Het aantal slachtoffers hangt ook af van de veiligheidskenmerken van die mobiliteit: er zijn veilige en minder veilige wegen en veilige en minder veilige voertuigen. Daarnaast beïnvloedt ook het rijgedrag de kans op een verkeersongeval. Het aantal verkeersdoden in een bepaalde groep wordt dus niet alleen bepaald door hoe ‘gevaarlijk’ het voor die groep is (het risico van die leeftijdsgroep, sekse, vervoerswijze of wegtype), maar ook door de hoeveelheid mobiliteit van die groep (van dat vervoermiddel, op dat wegtype, enzovoort). Ten slotte speelt het toeval ook altijd een rol. (Kleine) verschillen tussen aantallen doden in opeenvolgende jaren kunnen toevallig zijn.

# 1 Hoeveel verkeersdoden vielen er in 2021 in Nederland?

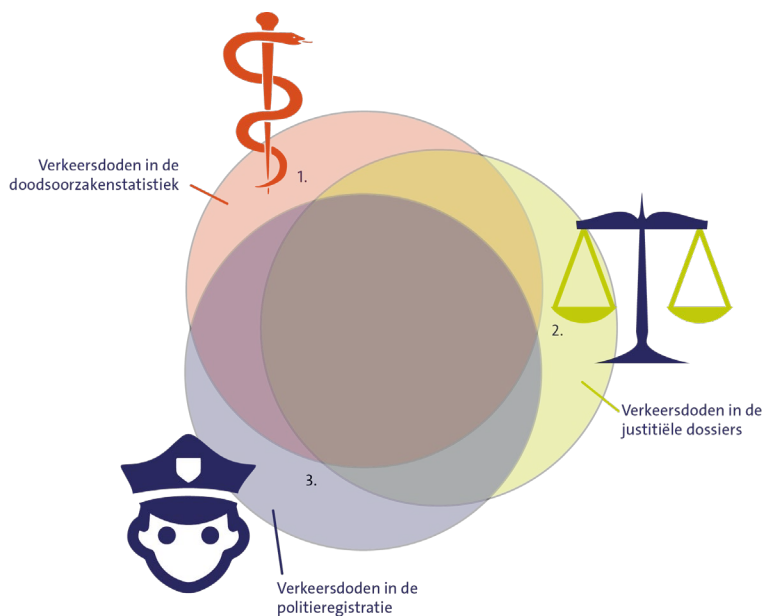
In 2021 vielen er in Nederland 582 verkeersdoden. Dit zijn er 28 minder dan in 2020, toen er 610 verkeersdoden waren.

## 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?

Tot 1996 werden alle verkeersdodenstatistieken in Nederland gebaseerd op de politieregistratie. Sinds 1996 wordt het aantal verkeersdoden 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. 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, en dat er derhalve geen verkeersdoden zijn die in geen van deze bronnen geregistreerd worden. Dit betekent voor *Afbeelding 1* dat het gebied buiten de drie gekleurde

cirkels geen verkeersdoden bevat. 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).

## 4 Wat is het verschil tussen het aantal verkeersdoden geregistreerd in BRON en het werkelijke aantal verkeersdoden?

Het aantal in BRON geregistreerde verkeersdoden was tussen 2012 en 2021 ongeveer 14% lager dan het aantal dat door het CBS is vastgesteld in de Statistiek Verkeersdoden en dat we als het werkelijke aantal verkeersdoden beschouwen. In 2021 was de registratiegraad van BRON 87%: 74 van de 582 verkeersdoden (volgens het CBS) ontbreken in het BRON-bestand. De redenen hiervan zijn onderwerp van nader onderzoek door SWOV. 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).

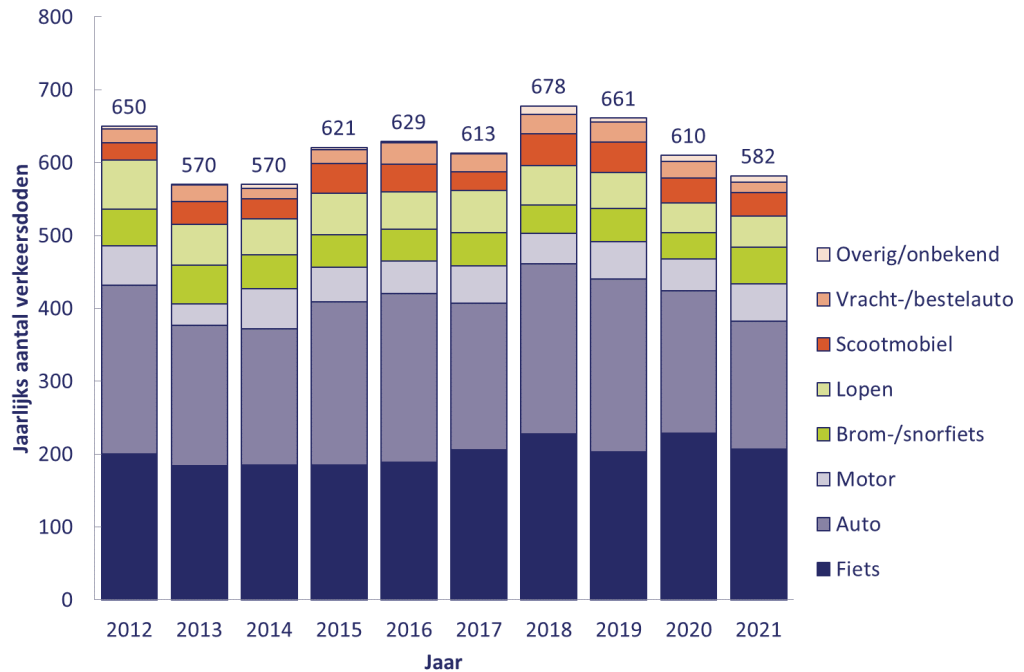
Sinds 2012 mag het CBS niet aan lenW terugmelden welke doden in het voorlopige BRON-bestand het CBS *niet* heeft opgenomen in de Statistiek Verkeersdoden. Tot en met 2011 gebeurde dit wel. Hierdoor kan het sinds 2012 voorkomen dat een onbekend aantal verkeersdoden in BRON in werkelijkheid geen verkeersdode is in de Statistiek Verkeersdoden. Het gevolg hiervan is dat voor sommige groepen het aantal verkeersdoden volgens het CBS lager is dan het aantal dat lenW in BRON meldt.

## 5 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, naar vervoerswijze. Slachtoffers onder auto-inzittenden daalden tot enkele jaren terug nog tot 187 in 2014, maar hierna is het aantal doden onder auto-inzittenden weer gestegen tot 237 in 2019; daarna daalde dit aantal weer, tot 175 in 2021, het laagste aantal tot nu toe. Ook bij voetgangers zagen we tot 2013 een gestage daling, maar sindsdien fluctueert het aantal overleden voetgangers rond de 50 en 60. In 2020 en 2021 waren

het er met ruim 40 minder dan voorgaande jaren (43 in 2021). Bij de andere vervoerswijzen is de algehele daling in verkeersdoden tot 2013 minder duidelijk terug te zien.

Voor fietsers lijkt er al jaren geen sprake meer te zijn van een daling. Sinds 2000 was het aantal doden onder fietsers niet zo hoog als in 2020 (229); in 2021 vielen er 207 doden onder fietsers. In 2020 en 2021 overleden er meer fietsers dan auto-inzittenden in het verkeer; in 2017 was dit voor het eerst het geval. Het CBS geeft aan dat minstens 80 (39%) van de fietsers een elektrische fiets bereden. De verkeersdoden die vielen in de categorie ‘scootmobiel/invalidervoertuig’ waren volgens het CBS sinds 2009 allemaal berijder van een scootmobiel.

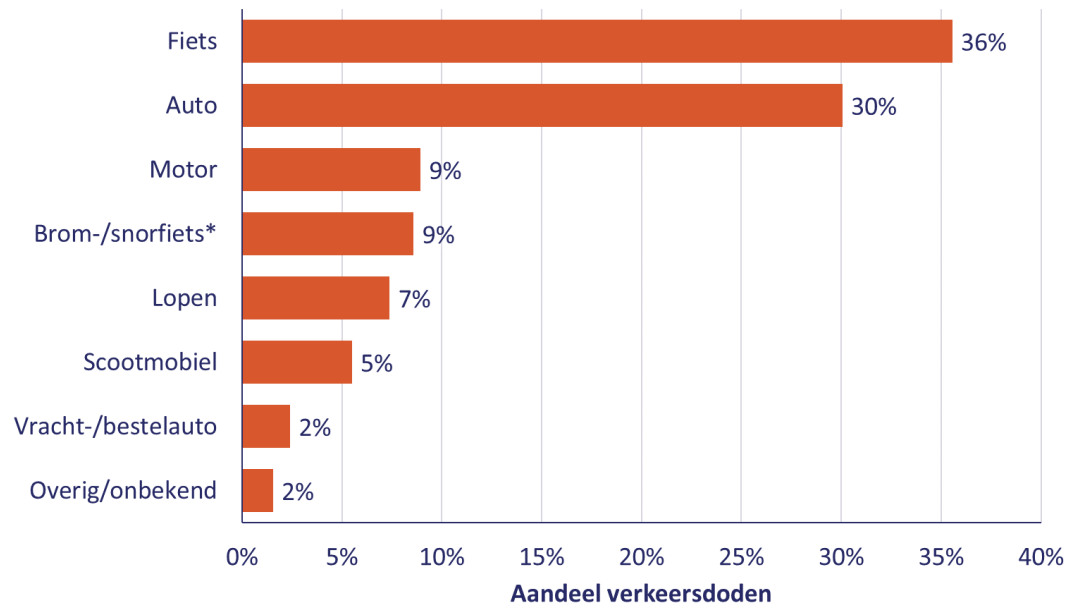


Afbeelding 2. Verkeersdoden in Nederland in de laatste tien jaar, naar vervoerswijze. De categorie brom-/snorfiets bevat ook brommobielen en speed-pedelects. Bron: [CBS StatLine \(Statistiek Verkeersdoden\)](#).

## 6 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 2021. De meeste slachtoffers waren in 2021 fietsers (36%) en auto-inzittenden (30%). Gemotoriseerde tweewielers (in totaal 17%) vormen een derde grote groep; voor iets meer dan de helft zijn dit motorrijders, voor de rest zijn het berijders van een brom- of snorfiets (waaronder ook brommobiel en speed-pedelec). In 2021 was 7% van de doden een voetganger, 5% een berijder van een scootmobiel en 2% een inzittende van een vracht- of bestelauto. Van 2% van de doden behoort de vervoerswijze tot ‘overige vervoerswijzen’ of is de vervoerswijze onbekend.

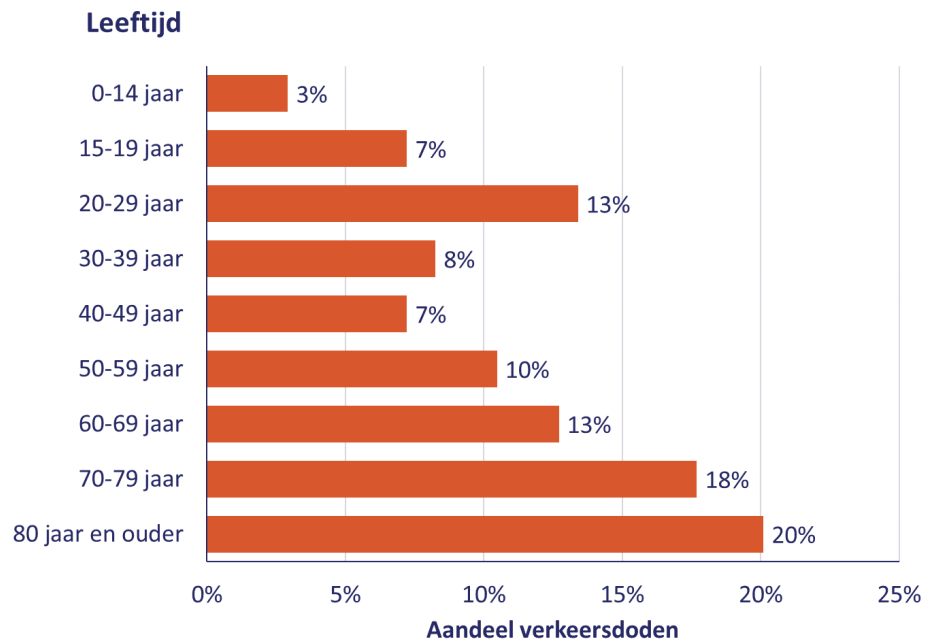
**Vervoerswijze**



Afbeelding 3. Verkeersdoden 2021 in Nederland naar vervoerswijze. \* De categorie brom-/snorfiets bevat ook brommobielen en speed-pedelecs. Bron: [CBS StatLine \(Statistiek Verkeersdoden\)](#).

In *Afbeelding 4* is de leeftijdsverdeling te zien van de verkeersdoden in 2021. De meeste verkeersdoden (117; 20%) waren 80 jaar en ouder, gevolgd door de groep van 70'ers (103; 18%). 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 (17; 3%).

In 2021 was 73% van de verkeersdoden een man, 27% was vrouw.



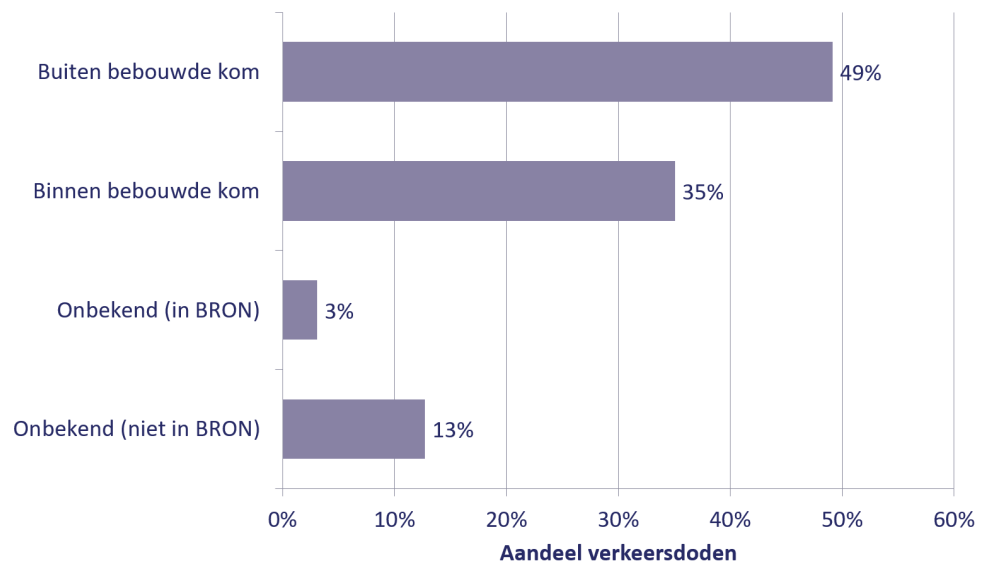
Afbeelding 4. Verkeersdoden 2021 in Nederland naar leeftijd. Bron: [CBS StatLine \(Statistiek Verkeersdoden\)](#).

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

Als we willen weten hoeveel verkeersdoden er vallen op verschillende soorten wegen, zijn we aangewezen op de verkeersongevallenregistratie door de politie. Rijkswaterstaat verwerkt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze registratie tot het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Van de 582 verkeersdoden in 2021 volgens de Statistiek Verkeersdoden zijn er 508 in BRON geregistreerd. Dat betekent dat we van 13% van de ongevallen in 2021 – het deel dat alleen in de Statistiek Verkeersdoden is geregistreerd – niet weten waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Daarnaast geldt ook voor 3% van de doden die wel in BRON te vinden zijn, dat we niet weten of het ongeval waaraan ze overleden zijn binnen of buiten de bebouwde kom heeft plaatsgevonden (zie *Afbeelding 5*); van 3% van de gevallen weten we niet welke snelheidslimiet er gold op de weg waar het ongeval gebeurde (zie *Afbeelding 6*).

Van de verkeersdoden in BRON is 56% buiten de bebouwde kom gevallen (49% van het totaal aantal doden). De overige 40% (35% van alle doden) viel in ongevallen binnen de bebouwde kom. Dit is afgebeeld in *Afbeelding 5*.

**Binnen/buiten de bebouwde kom**

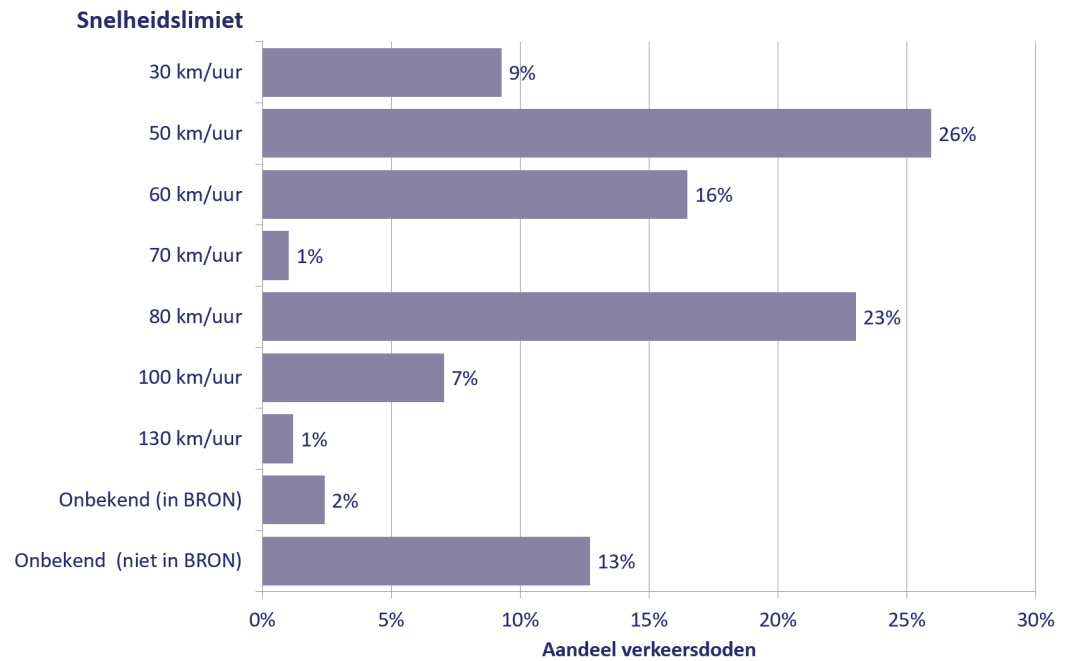


Afbeelding 5. Verkeersdoden 2021 naar binnen en buiten de bebouwde kom. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

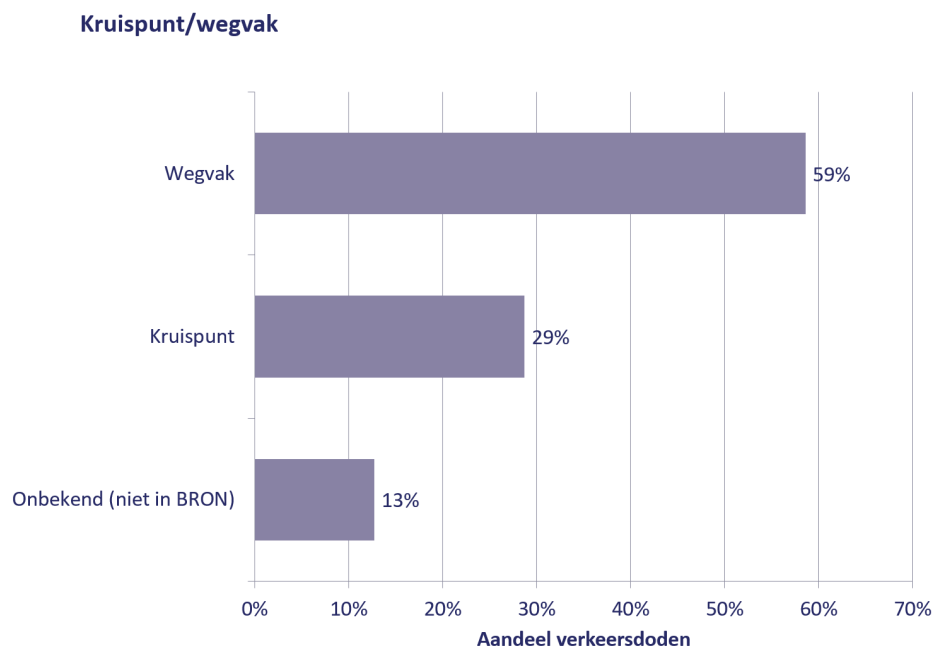
Afbeelding 6 toont de doden naar snelheidslimiet. Hier is te zien dat op 50km/uur-wegen en op 80km/uur-wegen het grootste aandeel verkeersdoden valt (respectievelijk 26% en 23% van het totale aantal doden; dit is respectievelijk 30% en 26% van de in BRON geregistreerde doden). Ook op 60km/uur-wegen valt een aanzienlijk deel, namelijk 16% van de verkeersdoden (19% van de doden in BRON). Op wegen met een snelheidslimiet van 100, 120 of 130 km/uur valt 9% van de doden (10% in BRON). Op 30km/uur-wegen is het aandeel vergelijkbaar (9% in totaal, 11% in BRON).

Van het werkelijke aantal dodelijke ongevallen in 2021 gebeurde 59% op wegvakken en 29% op kruispunten (zie Afbeelding 7; respectievelijk 67% en 33% van de door de politie geregistreerde aantallen in BRON).





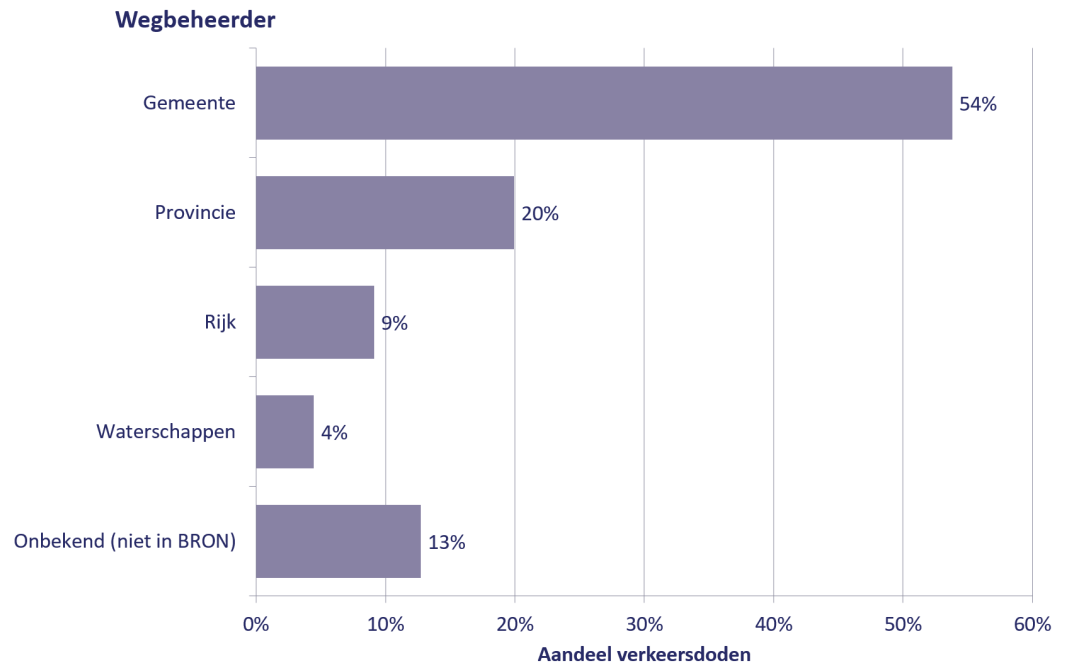
Afbeelding 6. Verkeersdoden 2021 naar snelheidslimiet; alleen de limieten met meer dan 2 doden zijn afgebeeld. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.



Afbeelding 7. Verkeersdoden 2021 naar wegvak en kruispunt. Bronnen: IenW (BRON), CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

Afbeelding 8 toont de verkeersdoden 2021 in ongevallen naar wegbeheerder. Het grootste deel van de verkeersdoden in Nederland valt op gemeentelijke wegen (54% van het totaal, 62% van

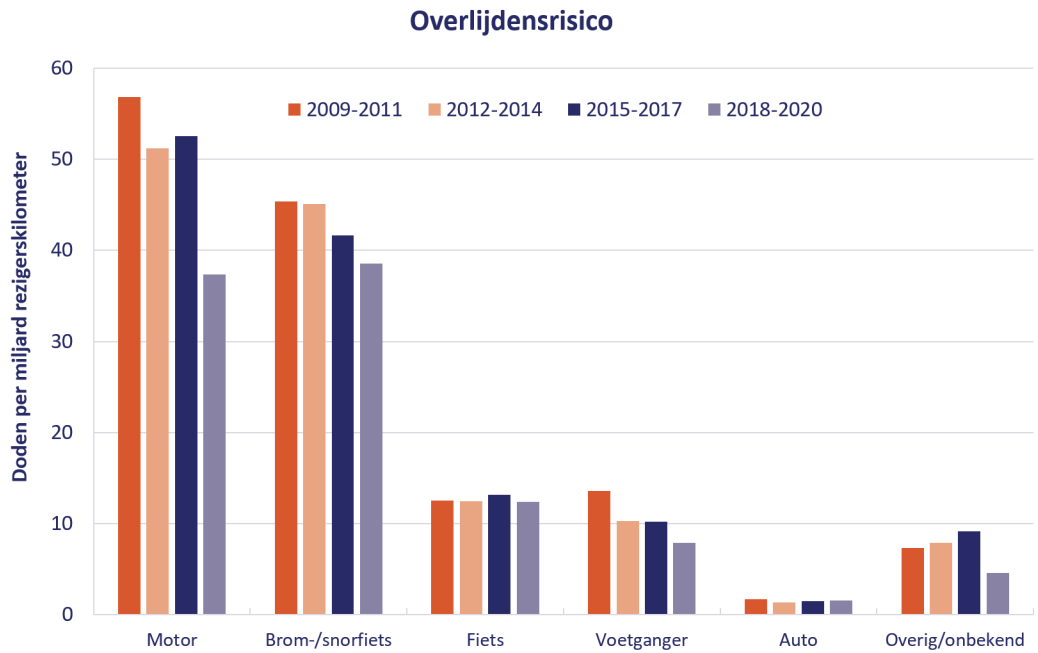
de geregistreerde aantallen in BRON), gevolgd door provinciale wegen (20% totaal en 23% in BRON) en wegen van het Rijk (9% totaal en 10% in BRON). De minste doden gebeuren op wegen van overige wegbeheerders zoals waterschappen (4% totaal, 5% in BRON). Deze cijfers reflecteren niet alleen de mate van gevaar op deze wegen, maar vooral ook de hoeveelheid wegen en verkeer over deze wegen.



Afbeelding 8. Verkeersdoden 2021 naar wegbeheerder. Bronnen: IenW (BRON) CBS (Statistiek Verkeersdoden), bewerking SWOV.

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

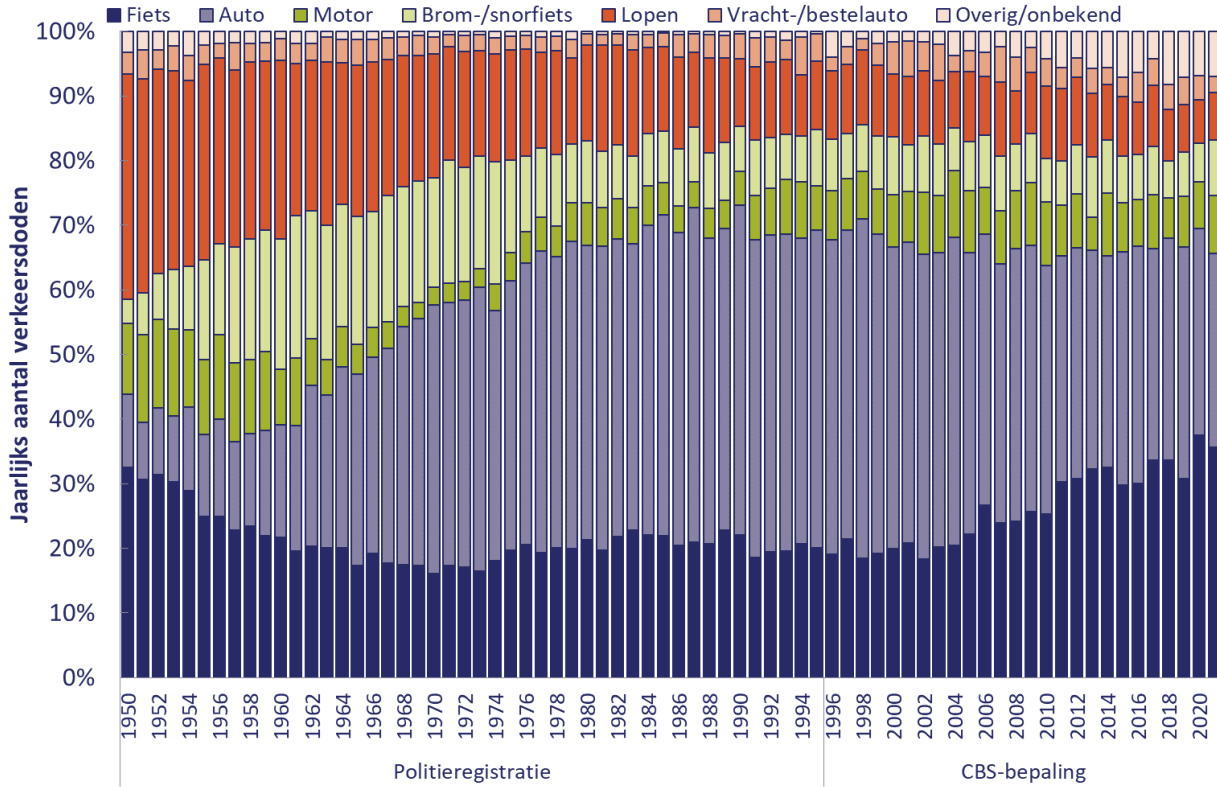
Het *risico* om te overlijden in het verkeer kan worden uitgedrukt als het aantal verkeersdoden per afgelegde kilometer. Het overlijdensrisico is het hoogst voor gemotoriseerde tweewielers: brom- en snorfietsers en motorrijders (Afbeelding 9). In deze afbeelding zijn driejaargemiddelden weergegeven van de laatste twaalf bekende jaren, omdat op jaarbasis berekende risico's door onzekerheden in mobiliteitsgegevens en ongevallenaantallen meer van het toeval afhangen. Tevens is te zien dat het overlijdensrisico voor verschillende vervoerswijzen in de periode 2009-2020 is afgenomen. Dit geldt echter niet voor fietsers en auto-inzittenden.



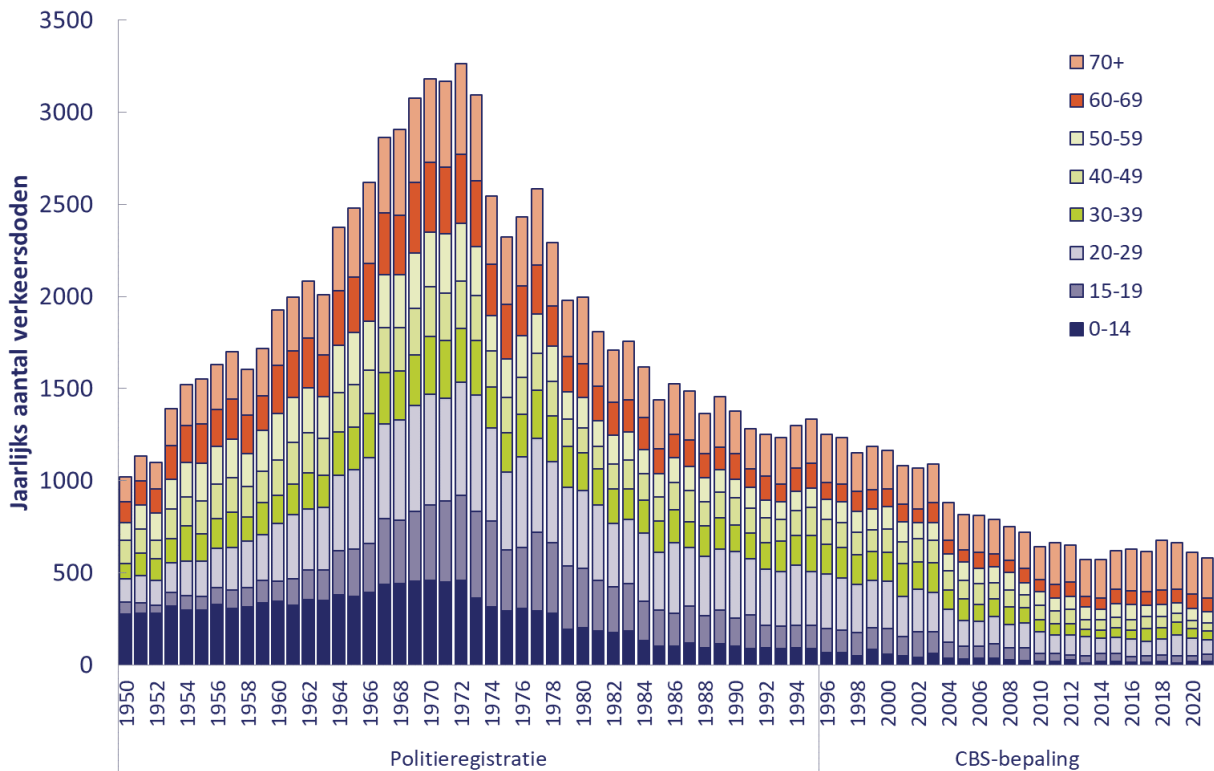
Afbeelding 9. Het overlijdensrisico (verkeersdoden per afgelegde km) in Nederland voor verschillende vervoerswijzen, gemiddeld over periodes van drie jaar. Bronnen: CBS (Statistiek Verkeersdoden; Onderzoek Verplaatsing in Nederland (OVIN); Onderweg in Nederland (ODiN)), RWS (Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), bewerking SWOV.

## 9 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. *Afbeelding 10* en *Afbeelding 11* tonen het door de politie geregistreerde aantal verkeersdoden tussen 1950 en 1995 en het door het CBS bepaalde aantal verkeersdoden vanaf 1996. In *Afbeelding 10* zijn de verkeersdoden ingedeeld naar de vervoerswijze van het slachtoffer en afgebeeld in aandeel van het totaal aantal verkeersdoden, en in *Afbeelding 11* zien we het aantal verkeersdoden per leeftijdsgroep waarbij ook de totale ontwikkeling van het aantal verkeersdoden over de tijd is te zien.



Afbeelding 10. Verkeersdoden in Nederland sinds 1950, naar vervoerswijze (in aandeel van het jaarlijkse totaal). De categorie brom-/snorfiets bevat hier ook brommobielen, scootmobielen en invalidervoertuigen. Bronnen: CBS (politierregistratie t/m 1975; Statistiek Verkeersdoden vanaf 1996), IenW (VOR, politierregistratie tussen 1976 en 1995).



Afbeelding 11. Verkeersdoden in Nederland sinds 1950, naar leeftijd van het slachtoffer. Bronnen: CBS (politieregistratie t/m 1975; Statistiek Verkeersdoden vanaf 1996), IenW (VOR, politieregistratie tussen 1976 en 1995).

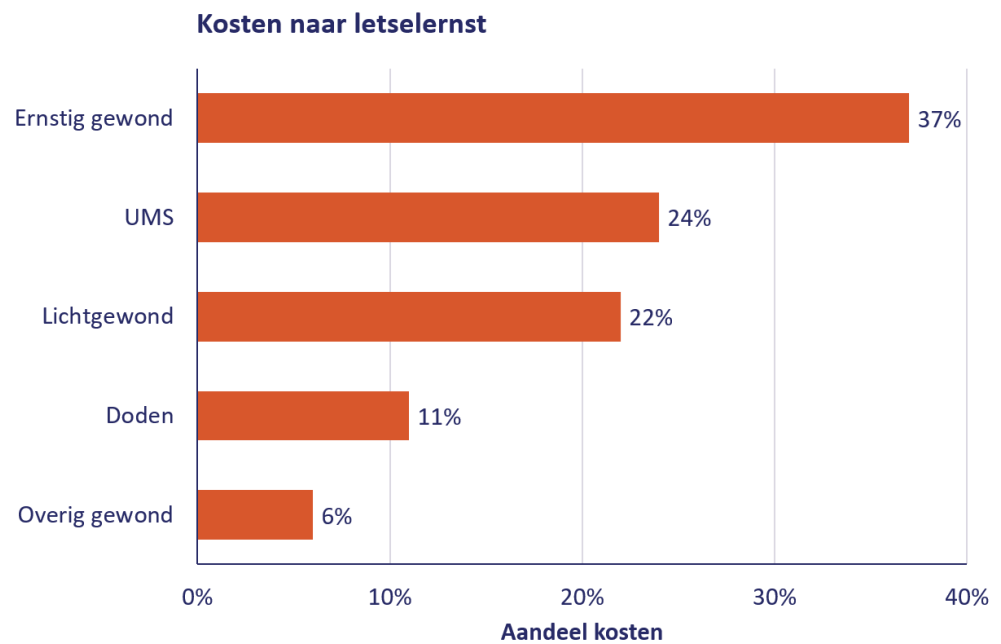
In 1950 waren er vooral veel verkeersdoden onder fietsers en voetgangers. Daarna zette een stijging van het aantal verkeersdoden onder bromfietzers en vooral auto-inzittenden in, en werden deze vervoerswijzen steeds belangrijker voor het totale patroon. Vanaf 1973 daalde het aantal verkeersdoden voor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

Kinderen (0-14) zijn er nog maar nauwelijks onder de verkeersdoden: in 2021 vielen in deze groep – net als in het jaar daarvoor – 17 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.

## 10 Wat zijn de maatschappelijke kosten van verkeersdoden?

Ongeveer 11% van de totale kosten van verkeersongevallen is toe te rekenen aan verkeersdoden (zie Afbeelding 12). Ruim een derde van de totale kosten van verkeersongevallen (ongeveer 37%) is toe te rekenen aan ernstig verkeersgewonden. Lichtgewonden (behandeld op spoedeisendehulpafdeling van een ziekenhuis) hebben een aandeel van circa 22% en de overige gewonden van circa 6% in de kosten. Ongeveer een kwart (24%) van de kosten is toe te rekenen aan ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

Het totaal aan maatschappelijke kosten van verkeersongevallen wordt geschat op 17 miljard euro in 2018 (€16 tot €19 miljard [3]). Dit is ruim 2% van het bruto binnenlands product. De kosten per verkeersdode bedragen circa €2,8 miljoen. Zie voor meer informatie de SWOV-factsheet [Kosten van verkeersongevallen](#). Uit een recentere internationale studie blijkt dat de kosten voor verkeersongevallen inmiddels hoger liggen: de waarde van een mensenleven wordt daarin geschat op €6,3 miljoen, een factor drie meer dan in eerdere schattingen [4].



Afbeelding 12. Aandeel van doden, ernstig/licht/overige gewonden en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) in de totale kosten van verkeersongevallen (2018) [3].

## 11 Wat is de doelstelling voor het aantal verkeersslachtoffers?

Voor 2020 was de doelstelling maximaal 500 verkeersdoden [5]. Deze doelstelling is niet gehaald [6]. Voor de volgende periode is voor Nederland (nog) geen doelstelling vastgesteld. Wel streeft de minister naar 0 verkeersslachtoffers in 2050. Bij een gemiddelde jaarlijkse reductie van bijna 11% komen we in 2050 uit op ca. 20 verkeersdoden [7]. In de periode 2000-2010 was de gemiddelde reductie 4% per jaar.

De Verenigde Naties en de Europese Unie hebben voor de komende tijd 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>1</sup> voor de EU [8]; 2021 voor de VN [9]). Als we deze doelstellingen zouden toepassen op Nederland, zou dit een maximum aantal van rond de 300-350 verkeersdoden in 2030 betekenen.<sup>2</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 [10].

1. 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.

2 NB: De Europese Unie gebruikt de door de politie gerapporteerde cijfers die de EU-landen zelf aanleveren. De Nederlandse overheid gaat uit van de door CBS vastgestelde werkelijke aantallen.

## 12 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 2020 op de 11<sup>e</sup> plaats in Europa [11]. 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 2020 ten opzichte van 2010, dan staat Nederland op de laatste 32<sup>e</sup> plaats met een reductie van slechts 5%. Ter vergelijking: in de best presterende landen zoals Griekenland en Noorwegen werd in dezelfde periode meer dan 50% reductie in verkeersdoden gerealiseerd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat naar verwachting contactbeperkende maatregelen in het kader van de coronapandemie een rol hebben gespeeld in de reductie van verkeersslachtoffers in 2020; er zijn aanwijzingen dat deze rol verschillend kan hebben uitpakt in verschillende landen [12] [13].

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 (BRON voor Nederland). Uitgaande van de verkeersmortaliteit op basis van CARE, staat Nederland op de vijfde plaats binnen de EU, op basis van de voorlopig bekende gegevens uit 2021 [14] en op de negende plaats als ook andere Europese landen zoals Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en IJsland in de vergelijking worden meegenomen [14]. Deze vergelijkingen leveren een vertekend beeld, omdat daarin de 13% 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 [15]. 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.

## 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]. KiM (2019). [\*Mobiliteitsbeeld 2019\*](#). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Den Haag.
- [4]. Schoeters, A., Large, M., Koning, M., Carnis, L., et al. (2021). [\*Wat is de monetaire waardering van het voorkomen van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden? Een overzicht van de resultaten van de VALOR-studie\*](#). 2021-R-01-NL. Vias Institute, Brussel.
- [5]. Ministerie van VenW (2008). [\*Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020; Van, voor en door iedereen\*](#). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- [6]. Aarts, L., Wijlhuizen, G.J., Gebhard, S., Goldenbeld, C., et al. (2021). [\*De Staat van de Verkeersveiligheid 2021. Doelstellingen voor 2020 definitief niet gehaald – hoe nu verder?\*](#) R-2021-21. SWOV, Den Haag.
- [7]. Weijermars, W., Schagen, I. van & Aarts, L. (2018). [\*Verkeersveiligheidsverkenning 2030. Slachtofferprognoses en beschouwing SPV\*](#). R-2018-17. SWOV, Den Haag.
- [8]. 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.
- [9]. United Nations (2020). [\*Improving global road safety\*](#). A/74/L.86. United Nations, New York.
- [10]. 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, Den Haag.
- [11]. Adminaité-Fodor, D., Carson, J. & Jost, G. (2021). [\*Ranking EU progress on roadsafety. 15th Road Safety Performance Index Report\*](#). European Transport Safety Council ETSC, Brussels.
- [12]. ITF (2021). [\*Road safety annual report 2021: The impact of Covid-19\*](#). OECD Publishing, Paris.
- [13]. Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H. & Ward, H. (2020). [\*The impact of COVID-19 lockdowns on road deaths in April 2020\*](#). ETSC PIN Briefing. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.
- [14]. EC (2022). *Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level*. News Article, 28 March 2022. European Commission, Brussels. Geraadpleegd 13-04-2022 op [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-2021-remain-well-below-pre-pandemic-level-2022-03-28\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-2021-remain-well-below-pre-pandemic-level-2022-03-28_en)
- [15]. Adminaite, 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 (2022). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-factsheet, april 2022. 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)