

Brussel, 19 februari 2026  
(OR. en)

6516/26  
ADD 20

TRANS 86

### BEGELEIDENDE NOTA

---

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 13 februari 2026

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

---

Betreft: WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE  
Monitoring van de voortgang op het gebied van verkeersveiligheid in de EU – Nederland  
bij de  
MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES  
PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN  
SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S  
Tussentijds verslag over de uitvoering van het EU-beleidskader voor  
verkeersveiligheid

---

De delegaties vinden hierbij document SWD(2026) 52 final.

---

Bijlage: SWD(2026) 52 final

Brussel, 13.2.2026  
SWD(2026) 52 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**Monitoring van de voortgang op het gebied van verkeersveiligheid in de EU – Nederland**

*bij de*

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE  
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ  
VAN DE REGIO'S**

**Tussentijds verslag over de uitvoering van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid**

{COM(2026) 77 final} - {SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} -  
{SWD(2026) 35 final} - {SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} -  
{SWD(2026) 38 final} - {SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} -  
{SWD(2026) 41 final} - {SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} -  
{SWD(2026) 44 final} - {SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} -  
{SWD(2026) 47 final} - {SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} -  
{SWD(2026) 50 final} - {SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## Inhoud

1. Samenvatting.....	2
2. Verkeersveiligheidsstrategie en -maatregelen .....	3
2.1 Verkeersveiligheidsstrategie .....	3
2.2 Governance van de verkeersveiligheid .....	4
2.3 Belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's .....	4
2.4 Verkeersveiligheidsdoelstellingen .....	4
2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen .....	4
3. Voortgang op het gebied van verkeersveiligheid.....	5
3.1 Cijfers op het gebied van verkeersveiligheid.....	5
3.2 Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid.....	9
4. Toezicht op de uitvoering van de verkeersveiligheidsstrategie .....	10
4.1 Voortgang van de uitvoering .....	10
4.2 Beste praktijken .....	16
4.3 Tekortkomingen.....	17
5. Conclusies en aanbevelingen .....	17

## 1. Samenvatting

Met 32 dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners lag Nederland in 2024 **ruim onder het EU-gemiddelde** van 45. Ten opzichte van 2019 daalde het aantal dodelijke slachtoffers in 2024 met 3 %, terwijl het aantal ernstig gewonden bij verkeersongevallen 7 % hoger lag dan in 2019.

Vergeleken met het EU-gemiddelde vertoonde de verdeling van het aantal verkeersdoden in Nederland in 2023 een hoog percentage fietsers en weggebruikers ouder dan 65 jaar. Uit politiegegevens blijkt ook dat in de periode 2019-2023 het aantal dodelijke slachtoffers in stedelijke gebieden is toegenomen, met zeer sterke stijgingen onder voetgangers en fietsers.

In het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) van Nederland** wordt de ambitie van nul verkeersdoden in 2050 opnieuw bevestigd. Er zijn echter **geen specifieke tussentijdse doelstellingen voor de verkeersveiligheid voor 2030** vastgesteld. Volgens een studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is het halveren van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 waarschijnlijk te ambitieus, zelfs met aanvullende maatregelen. Uit de studie blijkt dat er wel aanzienlijke slachtofferreducties mogelijk zijn, zeker als het gaat om het aantal ernstig verkeersgewonden, maar dat een halvering waarschijnlijk moeilijk te realiseren is.

In dit SPV 2030 wordt de aanpak uiteengezet voor het waarborgen van veiligere wegen en voertuigen en veiliger gedrag op basis van **de risicogestuurde aanpak**, d.w.z. dat de nadruk wordt gelegd op de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's en op het zo doeltreffend mogelijk beheren van deze risico's. Het SPV 2030 bevat geen concrete beleidsmaatregelen, maar er is wel een concreet akkoord om afspraken te maken met medeoverheden. Specifieke beleidsmaatregelen zijn opgenomen in de nationale en regionale uitvoeringsplannen. Het **tweede landelijke actieplan voor de periode 2022-2025** dat in dit hoofdstuk wordt besproken, bevat 43 maatregelen, verdeeld over 5 verkeersveiligheidsthema's en 15 actielijnen.

De nationale regering heeft het SPV 2030 uiteengezet in het **eerste actieplan voor de periode 2019-2021**. De 55 maatregelen van dit plan zijn bijna allemaal afgerond.

Wat betreft de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen waarin het tweede landelijke actieplan voor verkeersveiligheid voor de periode 2022-2025 voorziet, is **op de meeste verkeersveiligheidsgebieden voortgang geboekt**. Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling is de uitvoering van maatregelen op 15 van de 20 onderzochte verkeersveiligheidsgebieden goed gevorderd, op 2 gebieden is deze voltooid, terwijl de uitvoering op de overige 3 gebieden vertraging heeft opgelopen. Opgemerkt zij dat in 13 van de 20 onderzochte verkeersveiligheidsgebieden van alle pijlers het startniveau in 2021 zelf als middelhoog wordt beoordeeld, op 2 gebieden als hoog en voor de resterende gebieden als laag wordt beoordeeld.

Wat de uitvoering van dit strategische plan betreft, is op enkele **tekortkomingen** geweest. Wettelijke belemmeringen worden genoemd voor de gegevensprojecten (privacywetgeving) en de herinvoering van het alcoholslot. Er zijn ook problemen bij het verzamelen van gegevens over kwetsbare weggebruikers. Daarnaast is er bij het Openbaar Ministerie en de politie een lage prioriteit en/of capaciteit voor de verkeersveiligheid.

Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling waren de **grootste uitdagingen bij de uitvoering van het landelijke actieplan** het naar behoren opzetten van risicogestuurd werken

en het in evenwicht brengen van de focus op infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement).

Anderzijds zijn er voor Nederland drie **voorbeelden van beste praktijken** beschikbaar met betrekking tot de uitgevoerde maatregelen van het tweede landelijke actieplan. Deze hebben betrekking op de raming van de verkeersveiligheidseffecten van de eerste twee delen van de maatregelen voor investeringen in infrastructuur, de effecten van de MONO-campagne die gericht is op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van afleiding en het opstellen van richtsnoeren voor regionale toegangswegen met 30 km/u, die door gemeenten kunnen worden gebruikt. Er zijn ook rapporten beschikbaar over andere onderwerpen, zoals de evaluatie van de Bob-campagne voor rijden zonder alcohol.

Tot slot lijkt de uitvoering van de geplande maatregelen in Nederland over het algemeen goed op schema te liggen, maar het aantal verkeersdoden is sinds 2019 met slechts 3 % gedaald. Een **doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te halveren zou voor Nederland een uitdaging zijn**, met name voor het aantal ernstige verkeersgewonden, dat, zonder aanvullende maatregelen, naar verwachting tegen 2030 zal stijgen<sup>1</sup>. Daartoe voert Nederland analyses uit om de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen te meten en onderzoekt het nieuwe acties om verdere verbeteringen te realiseren. In dit verband zou kunnen worden nagedacht over een beter evenwicht tussen de verschillende pijlers van de “Safe System”-benadering.

## 2. Verkeersveiligheidsstrategie en -maatregelen

### 2.1 Verkeersveiligheidsstrategie

Nederland heeft in 2018 het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030** (SPV 2030) opgesteld. In dit SPV 2030 wordt de aanpak uiteengezet voor het waarborgen van veiligere wegen, veiligere voertuigen en veiliger gedrag op basis van **de risicogestuurde aanpak**, d.w.z. dat de nadruk wordt gelegd op de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's en op het zo doeltreffend mogelijk beheren van deze risico's. Het SPV 2030 werd onderschreven door alle relevante belanghebbenden en partners die een rol spelen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland<sup>2</sup>.

In het SPV 2030 zijn er drie fasen voor de uitvoering vastgesteld:

- Fase 1: Implementatie — Introductieperiode (2019-2021)
- Fase 2: Implementatie — Ervaren, leren en evalueren (2022-2025)
- Fase 3: Bijstellen en professionaliseren (2025-2030)

**Tabel 20.1:** Nationale verkeersveiligheidsstrategie

Nederland	
Tijdlijn	2018-2030
Leidende autoriteit	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen en andere relevante belanghebbenden
Link	<a href="https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW_2018_Strategisch_Plan_Verkeersveiligheid_2030.pdf">https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW_2018_Strategisch_Plan_Verkeersveiligheid_2030.pdf</a>

<sup>1</sup> <https://swov.nl/nl/fact/verkeersdoden-12-wat-de-doelstelling-voor-het-aantal-verkeersdoden>.

<sup>2</sup> [https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW\\_2018\\_Strategisch\\_Plan\\_Verkeersveiligheid\\_2030.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW_2018_Strategisch_Plan_Verkeersveiligheid_2030.pdf).

## 2.2 Governance van de verkeersveiligheid

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies, stedelijke regio's, waterschappen en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het **formuleren van de nationale verkeersveiligheidsstrategie**. Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) hebben input geleverd voor de landelijke verkeersveiligheidsstrategie.

Ook zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies, stedelijke regio's, waterschappen en gemeenten verantwoordelijk voor het **monitoren van de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid** in het land.

## 2.3 Belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's

In het SPV 2030 worden de volgende belangrijke verkeersveiligheidsrisico's belicht, die de basis vormen voor de vaststelling van acties en maatregelen in de actieplannen voor verkeersveiligheid<sup>3</sup>:

- de grootste toename van verkeersgewonden wordt waargenomen bij **enkelvoudige fietsongevallen**, met name onder ouderen. In 2017 vielen er voor het eerst meer dodelijke slachtoffers onder fietsers dan onder auto-inzittenden;
- **oudere weggebruikers (65+)** zijn in het aantal verkeersdoden en in het aantal ernstig verkeersgewonden oververtegenwoordigd;
- **kwetsbare weggebruikers** (voornamelijk onervaren bestuurders en fietsers) en **notoire overtreders**;
- **afleiding door afhankelijkheid van digitale media** leidt tot meer risico's;
- toegenomen **gebruik van drugs en medicijnen**.

## 2.4 Verkeersveiligheidsdoelstellingen

Nederland heeft **geen specifieke verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2030 vastgesteld**. Het streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050 is opnieuw bevestigd.

## 2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

In het SPV 2030 wordt voor **negentien beleidsthema's beschreven wat de belangrijkste risico's zijn voor de verkeersveiligheid**. De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig, de twee volgende thema's hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren en ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers) en de laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

---

<sup>3</sup>[https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW\\_2018\\_Strategisch\\_Plan\\_Verkeersveiligheid\\_2030.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/IenW_2018_Strategisch_Plan_Verkeersveiligheid_2030.pdf).

5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Het SPV 2030 bevat geen concrete maatregelen. Deze zijn opgenomen in de nationale en regionale uitvoeringsprogramma's. Het **eerste landelijke actieplan** voor de periode 2019-2021 omvatte 55 maatregelen.

Het **tweede landelijke actieplan voor de periode 2022-2025** bevat 43 maatregelen, verdeeld over vijf verkeersveiligheidsthema's en 15 actielijnen.

**Tabel 20.2:** Aantal actielijnen en maatregelen voor verkeersveiligheid van het tweede landelijke actieplan (2022-2025)

Thema's	Actielijnen	Maatregelen
Veilige infrastructuur	2	9
Niet-gemotoriseerd verkeer	4	9
Veilige voertuigen en rijkhulpsystemen	3	6
Veilig gedrag	2	6
(Niet) rijden onder invloed	4	13
<b>Totaal</b>	<b>15</b>	<b>43</b>

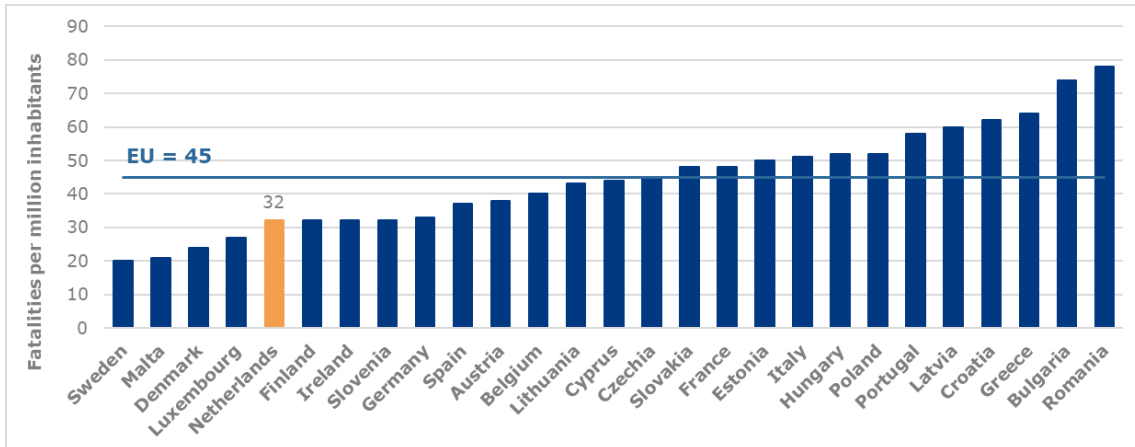
### 3. Voortgang op het gebied van verkeersveiligheid

#### 3.1 Cijfers op het gebied van verkeersveiligheid

In Nederland kwamen in 2023 684 mensen om het leven en raakten 7 400 mensen ernstig gewond bij verkeersongevallen<sup>4</sup>. Op basis van voorlopige cijfers voor 2024 stond Nederland op de **vijfde plaats van de 27 EU-landen wat betreft het laagste aantal dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners**. In dat jaar werden 32 verkeersdoden per miljoen inwoners geregistreerd, wat ruim onder het EU-gemiddelde van 45 verkeersdoden ligt.

**Figuur 20.1** Sterftcijfers per land, 2024

<sup>4</sup> Op basis van cijfers van het SWOV en gegevens van politie, ziekenhuizen en spoedeisende hulp.



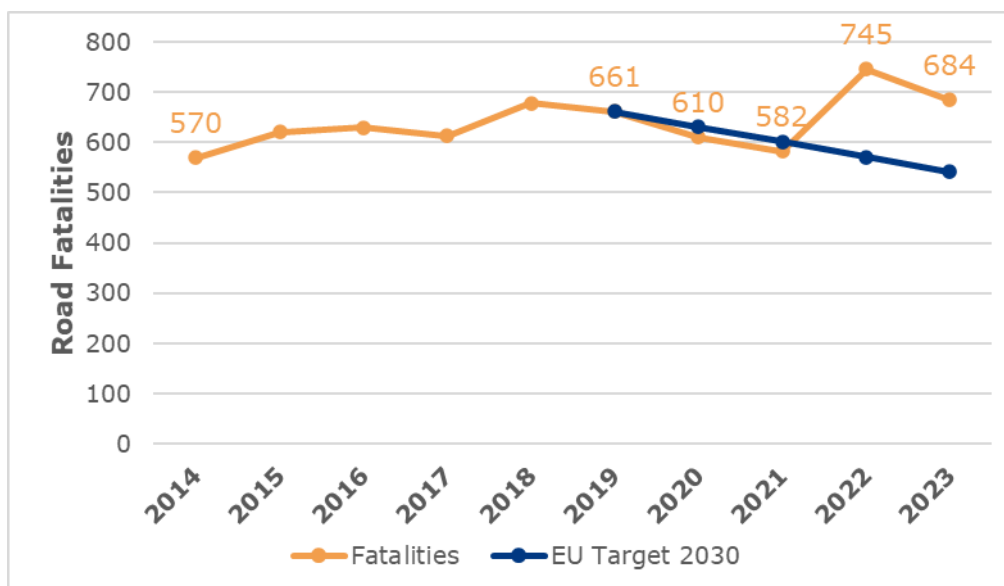
Bronnen: CARE-databank inzake verkeersongevallen; bevolkingsgegevens van Eurostat (online gegevenscode [demo\\_pjan](#)).

Ten opzichte van 2019 is het aantal verkeersdoden met 3 % gedaald. Het aantal **ernstig verkeersgewonden steeg met 7 %**, op basis van MAIS3+-gegevens. Hoewel het aantal ernstig verkeersgewonden in 2023 daalde ten opzichte van 2022, was het hoger dan in voorgaande jaren. De trend blijft dus stijgend.

Nederland heeft **geen specifieke verkeersveiligheidsdoelstellingen** voor verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden voor 2030 vastgesteld.

In de volgende cijfers worden de trends op het gebied van doden en ernstig gewonden vergeleken met de EU-doelstellingen voor 2030 (waarbij het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in 2030 wordt gehalveerd ten opzichte van 2019).

**Figuur 20.2** Verkeersdoden en EU-doelstelling voor 2030



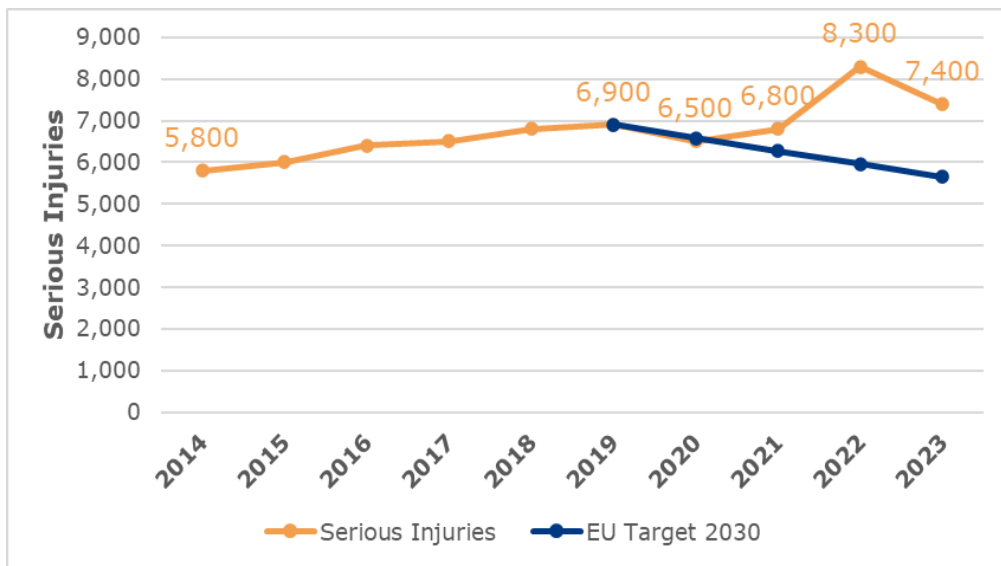
(Bron: SWOV)<sup>5,6</sup>

---

<sup>5</sup> Cijfers over verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden zijn afkomstig van het SWOV (het Nederlandse instituut voor wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid). De cijfers in CARE zijn gebaseerd op politiegegevens, terwijl de cijfers van het SWOV ook gebaseerd zijn op ziekenhuis- en eerstehulpgegevens. Bovendien hebben de cijfers van het SWOV alleen betrekking op de letselschaal MAIS3+.

<sup>6</sup> De wereldwijde COVID-19-pandemie heeft voor veel Europese landen gevolgen gehad voor de CARE-gegevens voor 2020 en 2021. Het verkeersvolume daalde sterk tijdens de pandemie als gevolg van verkeersbeperkingen, die gepaard gingen met een aanzienlijke daling van het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden.

**Figuur 20.3** Ernstig verkeersgewonden en EU-doelstelling voor 2030  
(Bron: SWOV)<sup>7,8</sup>



Vergeleken met het EU-gemiddelde vertoonde de verdeling van het aantal verkeersdoden in Nederland een relatief hoog percentage fietsers (als gevolg van het hoge gebruik van fietsen) en mensen ouder dan 65 jaar<sup>9</sup>. Op basis van politiegegevens was in 2024 30 % van de dodelijke slachtoffers een fietser en in 2023 was 36 % van de ernstig verkeersgewonden een fietser.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden voor de jaren 2019 en 2024 (jaar met de meest recente beschikbare gedetailleerde ongevalsgegevens) voor specifieke soorten wegen, ongevallen en weggebruikers. Over het geheel genomen is het **aantal dodelijke slachtoffers** gestegen. Vooral het aantal dodelijke slachtoffers in stedelijke gebieden, maar ook onder fietsers en voetgangers nam aanzienlijk toe. Dalingen werden geregistreerd in het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen met één voertuig.

<sup>7</sup> Cijfers over verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden zijn afkomstig van het SWOV (het Nederlandse instituut voor wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid). De cijfers in CARE zijn gebaseerd op politiegegevens, terwijl de cijfers van het SWOV ook gebaseerd zijn op ziekenhuis- en eerstehulpgegevens. Bovendien hebben de cijfers van het SWOV alleen betrekking op de letselschaal MAIS3+.

<sup>8</sup> De wereldwijde COVID-19-pandemie heeft voor veel Europese landen gevolgen gehad voor de CARE-gegevens voor 2020 en 2021. Het verkeersvolume daalde sterk tijdens de pandemie als gevolg van verkeersbeperkingen, die gepaard gingen met een aanzienlijke daling van het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden.

<sup>9</sup> Europese Commissie (2023), Landenprofiel Nederland, Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer.

**Tabel 20.3:** Ontwikkeling in aantal verkeersdoden, 2019-2024  
(Bron: CARE-databank)<sup>10</sup>

Verkeersdoden	2019	2024	% in 2024	% verandering 2019-2024
Totaal aantal verkeersdoden	586	566	—	-3 %
Binnen stedelijke gebieden	232	227	40 %	-2 %
Buiten stedelijke gebieden	274	275	49 %	0 %
Autosnelwegen	75	64	11 %	-15 %
Ongeval met één voertuig	223	174	31 %	-22 %
Ongeval met meerdere voertuigen	315	340	60 %	+8 %
Auto-inzittenden	240	221	39 %	-8 %
Bestuurders van gemotoriseerde tweewielers	80	78	14 %	-3 %
Fietsers	148	169	30 %	+14 %
Voetgangers	49	55	10 %	+12 %

### 3.2 Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid

Nederland presteert beter dan het EU-gemiddelde op het gebied van het gebruik van veiligheidsgordels. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark van personenauto's is lager dan het EU-gemiddelde.

<sup>10</sup> Cijfers in de CARE-databank zijn uitsluitend gebaseerd op politiegegevens en zijn ondergerapporteerd.

**Tabel 20.4:** Kernprestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid, 2022-2025 (Bron: ERSO, Landenprofielen)

	Nederland		EU	
	2022	2025	2022	2025
<b>Rijden met een te hoge snelheid<sup>11</sup></b>				
% personenwagens dat binnen de snelheidsbeperkingen rijdt <sup>a</sup>				
Autosnelwegen	61,3	34,0	—	—
Plattelandswegen	61,7	45,0	—	—
Stadswegen	76,9	60,0	—	—
<b>Gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in % <sup>a*,b</sup></b>				
Voorin	97,0	99,8	93,1	92,4
Achterin	96,0	99,6	75,3	69,9
Kinderbeveiligingssysteem (waarneming langs de weg)	—	94,5	67,0	83,3
Kinderbeveiligingssysteem (inspecties aan boord)	/	/	—	—
<b>Gebruik van helmen in % <sup>a</sup></b>				
Bestuurder van gemotoriseerde tweewieler	—	99,4	97,0	97,6
Passagier van gemotoriseerde tweewieler	—	99,5	94,4	97,0
Fietser	—	5,0	37,8	34,5
<b>Rijden onder invloed van alcohol (zelfgerapporteerd)</b>				
% autobestuurders die in de afgelopen 30 dagen minstens éénmaal boven de wettelijke alcohollimiet hebben gereden	12,0	—	11,8	11,8
<b>Afleiding van de bestuurder</b>				
% bestuurders dat tijdens het rijden geen mobiel apparaat of mobiele telefoon met de hand gebruikt	—	94,5	94,8	94,5
<b>Veiligheid van voertuigen</b>				
% nieuwe personenauto's met 4 of meer EuroNCAP-sterren <sup>a</sup>	—	—	83,6	82,7
Gemiddelde leeftijd van het wagenpark van personenauto's (jaren) <sup>d</sup>	11,7	11,9	12,3	12,5

Bronnen: <sup>a</sup> Basis- en trendlijnprojecten, <sup>b</sup> ETSC (2022), <sup>c</sup> ESRA3-project (2024), <sup>d</sup> ACEA (2024, 2025).  
Opmerkingen: \*gegevens over 2025 alleen voor weekdays.

## 4. Toezicht op de uitvoering van de verkeersveiligheidsstrategie

### 4.1 Voortgang van de uitvoering

Dit hoofdstuk bevat een zelfbeoordeling van het tweede landelijke actieplan (2022-2025) van Nederland. De maatregelen die van 2022 tot en met april 2024 zijn uitgevoerd, zijn onderworpen aan zelfbeoordeling. Verscheidene maatregelen hebben tot de datum van publicatie van dit verslag meer voortgang geboekt.

<sup>11</sup> Er is geen EU-gemiddelde beschikbaar voor snelheidsovertredingen, omdat de wettelijke snelheidsbeperkingen per land verschillen, waardoor een eenvoudige vergelijking niet mogelijk is.

### Beheer van de verkeersveiligheid

Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling start de Rijksoverheid in Nederland op alle verkeersveiligheidsgebieden op een gemiddeld niveau wat het **beheer van de verkeersveiligheid** betreft. Negen van de lopende of geplande maatregelen van het tweede actieplan voor verkeersveiligheid vallen onder deze pijler. In 2024 liggen de meeste maatregelen op schema, afgezien van de maatregelen in verband met de nationale verkeersveiligheidsautoriteit, die vertraging hebben opgelopen. Er moeten nog stappen worden gezet om de uitwisseling tussen het CBR en het Openbaar Ministerie of de politie te verbeteren. Op het gebied van ROI (rijden onder invloed) wordt echter gewerkt aan een verbetering in de zin van een automatische uitwisseling tussen de computersystemen van de politie en het CBR, hetgeen naar verwachting begin 2025 operationeel zal zijn. Opgemerkt zij dat er voor de onderzochte periode geen maatregelen in verband met het nationale observatorium voor de verkeersveiligheid zijn gepland.

**Tabel 20.5:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met het beheer van de verkeersveiligheid

B1	Beheer van de verkeersveiligheid	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2022-2024)
1	Nationale instantie voor verkeersveiligheid	gemiddeld	vertraagd
2	Nationaal budget voor verkeersveiligheid	gemiddeld	op schema
3	Wetgeving inzake verkeersveiligheid	gemiddeld	op schema
4	Nationaal observatorium voor verkeersveiligheid	—	—
5	Andere	gering	op schema

Ook projecten op het gebied van de SPI-monitor en het verzamelen van ambulancegegevens liggen op schema. Een pilot-(bloed)onderzoek naar rijden onder invloed op de spoedeisende hulp is opgestart.

### Veilig gedrag in het verkeer

In het tweede landelijke actieplan zijn 17 maatregelen opgenomen met betrekking tot de pijler **veilig gedrag in het verkeer**. Nederland start in 2021 op een gemiddeld niveau in de verkeersveiligheidsgebieden handhaving en educatie. Het uitgangsscenario wordt als hoog beoordeeld voor de communicatiecampagnes, terwijl het als laag wordt beoordeeld voor de gebieden kwetsbare verkeersdeelnemers, rijden onder invloed en het alcoholslotprogramma.

In 2024 liggen alle maatregelen in verband met deze pijler op schema, behalve die met betrekking tot het alcoholslotprogramma, die vertraging hebben opgelopen. Opgemerkt zij dat er voor de onderzochte periode geen maatregelen in verband met opleiding van nieuwe bestuurders en beroepschauffeurs zijn gepland.

Meer in het bijzonder worden extra inspanningen geleverd op het gebied van **verkeershandhaving**, waaronder zowel draagbare detectiesystemen als beweegbare

snelheidscamera's.

Ook worden, samen met de sociale partners, het ministerie van Onderwijs en lokale overheden, inspanningen geleverd om voorlichting te geven en informatie te verstrekken over **veilig gedrag in het verkeer**.

Wat de maatregelen voor **kwetsbare weggebruikers** betreft, zullen verschillende maatregelen voor fietsers en voetgangers worden uitgevoerd.

Tot slot is in het tweede actieplan een geïntegreerde aanpak van rijden onder invloed opgenomen, die bestaat uit verschillende acties (onderzoeksagenda, communicatiecampagne enz.).

**Tabel 20.6:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met het gedrag van de weggebruiker

B2	Veilig gedrag in het verkeer	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2022-2024)
1	Handhaving	gemiddeld	op schema
2	Educatie	gemiddeld	op schema
3	Opleiding nieuwe bestuurders	—	—
4	Communicatiecampagnes	hoog	op schema
5	Maatregelen voor kwetsbare weggebruikers	gering	op schema
6	Maatregelen voor beroepschauffeurs	—	—
7	Andere (integrale aanpak van rijden onder invloed)	gering	op schema
8	Andere (alcoholslotprogramma)	gering	vertraagd

### *Veilige snelheden*

Wat de pijler **veilige snelheden** betreft, is in het tweede actieplan van Nederland slechts één maatregel met betrekking tot de monitoring van snelheidsovertredingen opgenomen. Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling start Nederland op een gemiddeld niveau wat het beheer van de verkeersveiligheid betreft. Nationale gegevens over snelheidsovertredingen zijn beschikbaar, maar moeten nog beschikbaar worden gesteld in de SPI-monitor.

**Tabel 20.7:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met veilige snelheden

B3	Veilige snelheden	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2022-2024)
1	Actualisering van snelheidsbeperkingen	—	—
2	Handhaving van snelheidsbeperkingen	—	—
3	Campagnes voor snelheidsbeperkingen	—	—
4	Monitoring van snelheidsovertredingen	gemiddeld	op schema

### *Veilige wegen*

Wat de pijler **veilige wegen** betreft, wordt het uitgangsscenario zelf beoordeeld als gemiddeld op alle verkeersveiligheidsgebieden, met uitzondering van het gebied van verkeersveiligheidsaudits en -inspecties, waar het uitgangsscenario als laag wordt beoordeeld. In het tweede actieplan zijn acht verkeersveiligheidsmaatregelen met betrekking tot veilige wegen opgenomen.

De **uitvoering** van de geplande maatregelen met betrekking tot stedelijke mobiliteit en veiligheidsplannen (1) en normen voor wegontwerp (2) is voltooid. De overige maatregelen liggen op schema op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling. Er zij op gewezen dat lokale overheden maatregelen nemen met betrekking tot de stedelijke infrastructuur voor kwetsbare

weggebruikers. Deze maatregelen kunnen worden medegefinancierd uit de investeringsimpuls (maatregel in het kader van het budget voor verkeersveiligheid).

Meer specifiek is het beoordelingskader voor **30 km/u in bebouwde gebieden** beschikbaar en maken de gemeenten gebruik van de nieuwe mogelijkheden. Ook zijn er investeringsimpulsen voor lokale overheden gepland en daarbij worden vorderingen gemaakt.

Wat het **nationale verkeersveiligheidsbeheer** betreft, is de verbetering van de verkeersveiligheid van nationale N-wegen gepland en is de ontwikkeling gepland van een strategische agenda inzake verkeersveiligheid voor het hoofdwegennet, dat ook op schema ligt.

Met betrekking tot **verkeersveiligheidsnormen** zijn er twee maatregelen gepland die nu zijn voltooid: a) versterken van het veiligheidsbeheer van de weginfrastructuur en b) ontwikkelen van richtsnoeren voor veiligere weginfrastructuur (langzaam verkeer).

Op het gebied van **verkeersveiligheidsaudits en -inspecties** heeft het project RoadMonitor veelbelovende resultaten opgeleverd en dit zal uitgebreid worden opgevolgd.

**Tabel 20.8:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met veilige wegen

B4	Veilige wegen	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2022-2024)
1	Stedelijke mobiliteit & veiligheidsplannen	gemiddeld	voltooid
2	Stedelijke infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers	—	—
3	Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid op het platteland	gemiddeld	op schema
4	Veiligheidsbeheer van autosnelwegen	gemiddeld	op schema
5	Normen voor wegontwerp	gemiddeld	voltooid
6	Audit en inspectie van de verkeersveiligheid	gering	op schema

### *Veilige voertuigen*

Met betrekking tot de pijler **veilige voertuigen** start Nederland op een gemiddeld niveau op drie gebieden: bevordering van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS), lichte elektrische voertuigen en gehandicaptenvoertuigen en onderzoek naar ongevalsrisico's in zware personenauto's. Het uitgangsscenario van de automatiseringsvoorbereiding wordt als hoog beoordeeld. Binnen deze pijler worden er zeven maatregelen in aanmerking genomen in het tweede strategische plan.

In 2024 zijn de meeste maatregelen op dit gebied op schema. Meer in het bijzonder bespreekt het nationale agentschap voor wegvervoer in Nederland de **bevordering van ADAS** op internationaal niveau. Ook bespreekt de Rijksoverheid het onderwerp **automatiseringsvoorbereiding** (via meerdere acties) op internationaal niveau. Er zij op gewezen dat er voor de onderzochte periode geen maatregelen in verband met vlootvernieuwing en technische inspecties van voertuigen zijn gepland.

Wat **lichte elektrische voertuigen (LEV)** en **gehandicaptenvoertuigen** betreft, staat op de planning het kader voor LEV's verder uit te werken, en een nieuw kader te ontwikkelen voor

gehandicaptenvoertuigen. De uitvoering van beide kaders is enigszins vertraagd, maar wordt in de loop van 2025 verwacht.

Tot slot zal naar verwachting binnenkort een rapport beschikbaar zijn over het diepgaande onderzoek naar **ongevalsrisico's bij zware personenauto's**.

**Tabel 20.9:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met veilige voertuigen

B5	Veilige voertuigen	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2022-2025)
1	Vernieuwing van de vloot	—	—
2	Bevordering van ADAS	gemiddeld	op schema
3	Technische voertuiginspectie	—	—
4	Automatiseringsvoorbereiding	hoog	op schema
5	Overige (LEV & gehandicapt voertuigen)	gemiddeld	vertraagd
5	Overige (ongevalsrisico's zware personenauto's)	gemiddeld	op schema

### Zorg na ongevallen

Wat de pijler **zorg na ongevallen** betreft, zijn in verband hiermee geen maatregelen gepland in het tweede verkeersveiligheidsactieplan van Nederland.

**Tabel 20.10:** Zelfgerapporteerde beoordeling van de voortgang bij de uitvoering van maatregelen in verband met de zorg na ongevallen

B6	Zorg na ongevallen	Uitgangsscenario Beoordeling (2021)	Voortgang (2021-2024)
1	Snellere respons van medische noodhulp	—	—
2	Ondersteuning van gewonden	—	—

## 4.2 Beste praktijken

Voor deze periode worden drie voorbeelden van beste praktijken uit Nederland gegeven.

### Beheer van de verkeersveiligheid

- [Verkeersveiligheidseffecten van “2e-tranchemaatregelen”](#): schatting slachtoffer- en kostenbesparing tot en met het tweede deel van de investeringsimpuls infrastructuur.

### Veilig gedrag in het verkeer

- [Onderzoek naar de effecten van de MONO-campagne](#): de beleidsdoelstelling van deze campagne is het verminderen van het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers door afleiding in het verkeer. Het doel van de campagne is het motiveren en activeren van verkeersdeelnemers tot het juiste gedrag: niet direct reageren op binnenkomende berichten van sociale media (Facebook, Twitter en WhatsApp) en/of andere apparatuur, terwijl ze autorijden of fietsen. Autobestuurders en fietsers vormden de doelgroepen van de campagne.

### Veilige wegen

- [Richtsnoeren voor regionale toegangswegen 30 km/u \(GOW30\)](#): deze richtsnoeren

bieden gemeenten handvatten om binnen de bebouwde kom de verkeersveiligheid te verbeteren door het wegtype GOW30 toe te passen.

### 4.3 Tekortkomingen

Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling zijn de volgende tekortkomingen vastgesteld bij de uitvoering van specifieke maatregelen van het tweede actieplan voor de verkeersveiligheid van Nederland:

- lage prioriteit en/of capaciteit bij het Openbaar Ministerie en de politie voor verkeersveiligheid;
- privacywetgeving creëert obstakels bij gegevensprojecten;
- oproep van grote steden om zelf te kunnen focussen op verkeershandhaving;
- het verzamelen van gegevens over kwetsbare weggebruikers is moeilijk;
- er is een kloof tussen de wens om het alcoholslot opnieuw in te voeren en de bestaande wettelijke kaders.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) van Nederland is de ambitie van nul slachtoffers in 2050 vastgelegd. Er zijn geen specifieke doelstellingen voor **verkeersdoden en ernstig gewonden voor 2030** vastgesteld. Medio 2021 werd een motie aangenomen om de tussendoelstelling van een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te hanteren. Het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een verkennende studie uitgevoerd waaruit bleek dat een halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 waarschijnlijk te ambitieus is. Uit de studie blijkt dat er wel aanzienlijke slachtofferreducties mogelijk zijn, zeker als het gaat om het aantal ernstig verkeersgewonden, maar dat een halvering waarschijnlijk buiten bereik ligt<sup>12</sup>.

Daarnaast bevat het SPV 2030 geen concrete maatregelen. Deze zijn opgenomen in de nationale en regionale uitvoeringsprogramma's. Het tweede landelijke actieplan voor de periode 2022-2025 bevat 43 maatregelen, verdeeld over 5 verkeersveiligheidsthema's en 15 actielijnen.

In 2024 behoorde Nederland tot **een van de best presterende landen in de Europese Unie** op het gebied van sterftecijfers (5e met het laagste sterftecijfer). Vergeleken met het EU-gemiddelde vertoonde de verdeling van het aantal verkeersdoden in Nederland in 2023 een hoog percentage fietsers en mensen ouder dan 65 jaar.

Tussen 2019 en 2024 daalde het aantal dodelijke slachtoffers met 3 % en in de periode 2019-2023 daalde het aantal ernstig verkeersgewonden met 7 %. Hoewel het aantal ernstig verkeersgewonden in 2023 daalde ten opzichte van 2022, was het hoger dan in voorgaande jaren. De trend blijft dus stijgen, vooral door bevolkingsgroei, meer gereden kilometers en onder andere meer ouderen op de fiets.

Wat betreft de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen waarin het tweede landelijke actieplan voor verkeersveiligheid voor de periode 2022-2024 voorziet, is **op de meeste**

---

<sup>12</sup> <https://swov.nl/nl/fact/ernstig-gewonden-12-wat-de-beleidsdoelstelling-voor-het-aantal-ernstig-verkeersgewonden>.

**verkeersveiligheidsgebieden vooruitgang geboekt.** Van de 20 onderzochte verkeersveiligheidsgebieden is de uitvoering van maatregelen op 15 gebieden goed gevorderd, op 2 gebieden is deze voltooid, terwijl de uitvoering op de overige 3 gebieden vertraging heeft opgelopen.

Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling liggen de grootste **uitdagingen** bij de uitvoering van het landelijke actieplan in het goed opzetten van risicogestuurd werken, met name op het gebied van gegevensverzameling en het overdragen van risicogestuurd werken aan de medeoverheden en aan andere afdelingen binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit verband was de financiële stimulans (de investeringsimpuls) die beschikbaar is voor de medeoverheden nuttig, waarbij het hebben van een risicoanalyse en latere uitvoeringsprogramma's verplicht werden gesteld. De tweede grote uitdaging is het in evenwicht brengen van de focus op infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement). Met name het ontwerp van veilige wegen krijgt veel aandacht van medeoverheden, mede door de investeringsimpuls. Dit begint nu evenwichtiger te worden, bijvoorbeeld met de recente regionale beleidsplannen en de aanschaf van nieuwe flexibele handhavingsinstrumenten.

Nederland voert op veel fronten **effectiviteitsanalyses** uit om de effectiviteit van de uitvoering van het plan te beoordelen, door te proberen de voortgang van verkeersveiligheidsacties te koppelen aan de prestatieresultaten (dodelijke slachtoffers en ernstig verkeersgewonden). Deze oefening zal helpen om het besluitvormingsproces verder te ondersteunen, de goede praktijken in kaart te brengen en de aandachtsgebieden voor de toekomstige uitvoering van de strategie vast te stellen.

Tot slot lijkt de voortgang bij de uitvoering van de geplande maatregelen over het algemeen goed op schema te liggen, maar het **aantal verkeersdoden is sinds 2019 slechts met 3 % gedaald**, terwijl het aantal ernstig gewonden volgens Nederlandse studies zonder aanvullende maatregelen naar verwachting tegen 2030 zal toenemen<sup>13</sup>. Op basis van de zelfgerapporteerde beoordeling kunnen echter aanzienlijke reducties worden bereikt door middel van aanvullende maatregelen. Daartoe voert Nederland analyses uit om de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen te meten en onderzoekt het nieuwe acties om verdere verbeteringen te realiseren. In dit verband zou kunnen worden nagedacht over een beter evenwicht tussen de verschillende pijlers van de "Safe System"-benadering.

---

<sup>13</sup> <https://swov.nl/nl/fact/verkeersdoden-12-wat-de-doelstelling-voor-het-aantal-verkeersdoden>.