veiligheid nl
kenniscentrum letselpreventie

Monitor verkeersslachtoffers 2025

Verkeersslachtoffers gezien door Regionale Ambulancevoorzieningen in 2025



Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is hét kenniscentrum voor letselpreventie. Wij zetten ons in om het leven van mensen veilig(er) te maken door veilig gedrag in een veilige omgeving te stimuleren.

Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Het is het resultaat van onderzoek, van wetenschap, van interventies, van gedrag. Wij richten ons op de meest voorkomende en meest ernstige letsels, waar preventie belangrijk én mogelijk is. Dit doen we vanuit de thema's Kinderveiligheid, Valpreventie, Gezond gehoor, Sportblessurepreventie, Verkeersveiligheid en Veilig Productgebruik.

We werken in een doelgerichte cyclus aan onderzoek, strategie- en interventieontwikkeling, implementatie en evaluatie. Relevante kennis en inzichten zetten wij om in hoogwaardige gedragsinterventies en slimme veiligheidsoplossingen en we verbinden wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk. En, dat doen we niet alleen. We werken samen met partners en professionals en samen strijden we voor maximale impact.

Voor de monitoring van letsels werken we met ons eigen Letsel Informatie Systeem (LIS). Een uniek systeem dat letsels registreert bij een representatieve steekproef van Spoedeisende Hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland.

Veiligheid is niet per ongeluk.

Monitor verkeersslachtoffers 2025

Verkeersslachtoffers gezien door Regionale Ambulancevoorzieningen in 2025

Rapport 1091
Projectnummer 47.0022/006

Mark de Graaf
Hidde Pielage
Marjolein Versteeg
Manon van Dijk

Uitgegeven door
VeiligheidNL
Postbus 75169
1070 AD Amsterdam
www.veiligheid.nl

oktober 2026

Samenvatting

VeiligheidNL verzamelt informatie over de ambulanceritten van 18 van de 25 Nederlandse Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's). Voor dit rapport is binnen deze registratie een selectie gemaakt van de ambulanceritten voor verkeersslachtoffers. Het gaat om een totaal van 56.448 geregistreerde verkeersslachtoffers gezien door de aangesloten RAV's in 2025. Op basis van deze registraties wordt het landelijke aantal verkeersslachtoffers, waarvoor een ambulance ter plaatse kwam, geschat op 78.000.

Fietsers zijn het vaakst slachtoffer, auto's zijn het vaakst tegenpartij bij een botsing

Het vaakst was het slachtoffer (gezien door RAV's) een fietser (50%), gevolgd door automobilisten (29%) en brom-/snorfietsers (11%). Meer dan de helft van de slachtoffers (56%) raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Auto's waren daarbij veruit de meest voorkomende tegenpartij. Bij 72 procent van alle botsingen met andere verkeersdeelnemers, was de auto namelijk de tegenpartij.

12-17-jarigen lopen het grootste risico op een verkeersongeval

Meer dan één derde van alle verkeersslachtoffers was 55 jaar of ouder (36%), maar als er gecorrigeerd wordt voor het aantal inwoners per leeftijdsgroep, dan liepen 12-17-jarigen het grootste risico op een verkeersongeval. Een analyse naar de combinatie vervoerswijze en leeftijdsgroepen gecorrigeerd voor 100.000 inwoners, leert dat 12-17-jarige fietsers, 12-17-jarige brom-/snorfietsers, 18-24-jarige automobilisten en fietsers van 55 jaar en ouder het grootste risico op een ongeval hadden.

De meeste slachtoffers zijn gezien op gemeentewegen

De meeste ongevallen gebeurden op wegen die in het beheer zijn van een gemeente (79%), terwijl het ongevalsrisico per 100 kilometer weglengte het hoogste is op rijkswegen. Kijkend naar het wegtype, vinden de meeste verkeersongevallen plaats op een weg waar de toegestane snelheid lager of gelijk is aan 30 kilometer per uur. In Amsterdam en Rotterdam zijn de meeste verkeersslachtoffers geregistreerd. In Ouder-Amstel en Gulpen-Wittem ligt het risico op een verkeersongeval het hoogst wanneer we corrigeren voor het aantal inwoners in de gemeenten. Er wordt in deze correctie geen rekening gehouden met verkeersintensiteit.

Inhoud

1	**Inleiding**	**5**
1.1	Inzicht in verkeersongevallen op basis van ambulancedata	5
1.2	MOVE	5
1.3	Werkwijze	5
2	**Slachtoffers in 2025**	**6**
2.1	Verkeersslachtoffers in 2025 per RAV	6
2.2	Schatting van het totale aantal verkeersslachtoffers	6
2.3	Verkeersongevallen met meerdere slachtoffers	8
2.4	Enkelvoudige voetgangersongevallen	8
3	**Ongevalskenmerken**	**9**
3.1	Vervoerswijze slachtoffer	9
3.2	Leeftijdsgroep slachtoffer	9
3.3	Type ongeval	11
3.4	Risicogroepen	12
4	**Ongevalslocaties**	**15**
4.1	Type wegbeheerder	15
4.2	Wegtype	16
4.3	Ongevalslocaties	16
5	**Discussie**	**18**
5.1	Inhoudelijke aandachtspunten	18
5.2	Mogelijkheden en beperkingen	19
6	**Verantwoording**	**21**
7	**Bijlage**	**24**

1 Inleiding

1.1 Inzicht in verkeersongevallen op basis van ambulancedata

In dit jaaroverzicht geeft VeiligheidNL een beeld van de verkeersongevallenproblematiek in 2025 op basis van ambulancedata. We rapporteren over verkeersongevallen waarbij Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) ter plaatse kwamen. Deze ambulancedata vormen een waardevolle aanvulling op de huidige ongevallenstatistieken, die grotendeels gebaseerd zijn op het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON), en last hebben van een sterke en fluctuerende onderregistratie van het aantal ongevallen.[1,2]

In 2025 ontvingen we van 18 van de in totaal 25 RAV's data over verkeersongevallen (zie verantwoording voor het complete overzicht). Deze deelnemende RAV's vertegenwoordigden 72 procent van alle spoedritten die in 2025 in Nederland zijn gereden (zogenoemde A-ritten).[3] Daarmee verwachten we een betrouwbaar beeld te hebben van ongeveer driekwart van de verkeersongevallen in Nederland in 2025. Voor deze groep rapporteren we het type ongevallen, betrokken vervoermiddelen, leeftijdsgroepen van slachtoffers en kenmerken van ongevalslocaties. Daarnaast schatten we het totale, landelijke aantal verkeersslachtoffers dat door de RAV's is gezien.

1.2 MOVE

We ontsluiten de ambulancedata elk kwartaal in de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE). De data in dit rapport zijn ook terug te vinden in het MOVE dashboard, dat gratis beschikbaar is voor wegbeheerders.[4]

> **VeiligheidNL ontsluit sinds 2022 ambulancedata in de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE). Hiermee krijgen wegbeheerders beter inzicht in risicogroepen en ongevalslocaties, zodat ze meer geïnformeerde beleidskeuzes kunnen maken die bijdragen aan de verkeersveiligheid.**

1.3 Werkwijze

Voor MOVE gebruiken we slimme technologie en Machine Learning om de data te verzamelen, verwerken en ontsluiten. Informatie over de werkwijze is te vinden in het document '**MOVE RAV methodiek**'.[5] Informatie over specifieke selecties en analyses die we gebruiken voor dit jaaroverzicht staat in de verantwoording. Alle achterliggende cijfers zijn terug te vinden in de bijlage.

---

[1] Verkeersslachtoffers in Flevoland; Vergelijking van data uit de verkeersongevallen-, ziekenhuis- en ambulanceregistratie. Wijlhuizen, G.J., Bos, N.M. (2020).
[2] Verkeersslachtoffers in de gemeente Amsterdam Monitor verkeersslachtoffers (MOVE) Ambulancedata 2022. Stam, C., Versteeg, M., Nijman, S. (2024).
[3] Https://sectorkompas.ambulancezorg.nl/2025/bereikbare-en-beschikbare-zorg/totaal
[4] https://www.veiligheid.nl/verkeersveiligheid/gebruik-van-het-move-dashboard
[5] https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2024-10/Methoden%20Rapport%20MOVE%20RAV%20versie%20oktober%202024.pdf

2 Slachtoffers in 2025

In 2025 registreerden de 18 RAV's 56.448 verkeersslachtoffers. Naar schatting ligt het landelijke totaal aantal slachtoffers waarbij een ambulance ter plaatse kwam op 78.000.

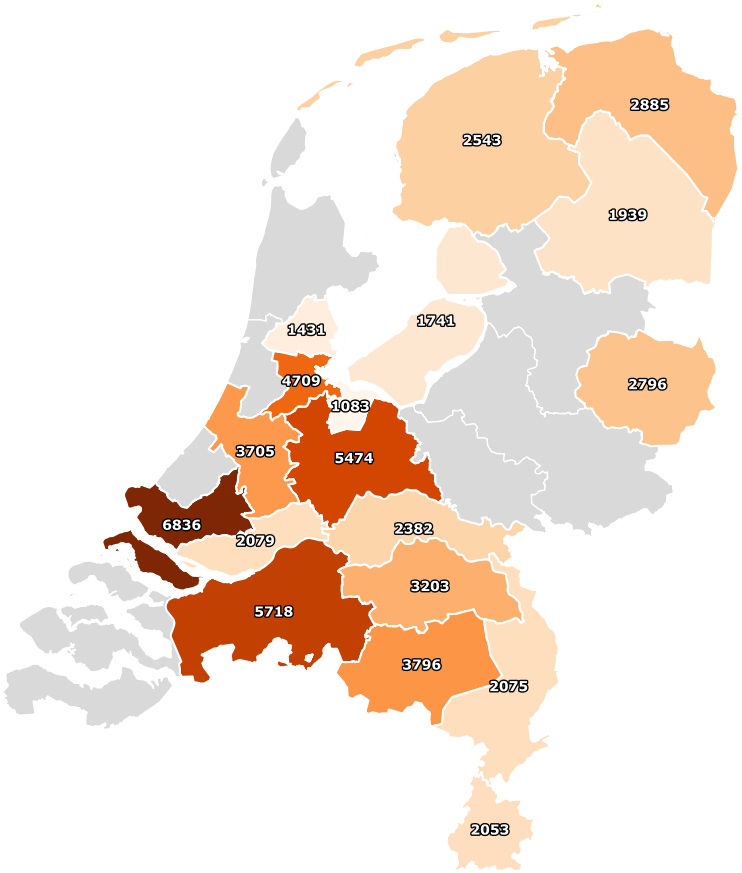
2.1 Verkeersslachtoffers in 2025 per RAV

In 2025 registreerden de 18 RAV's 56.448 verkeersslachtoffers in Nederland (figuur 2.1; tabel 7.1-7.2). De meeste verkeersslachtoffers werden gezien in de provincies Noord-Brabant (12.653) en Zuid-Holland (12.570). Na een correctie voor het aantal inwoners blijkt dat het risico op een verkeersongeval het grootst is in de provincies Groningen en Noord-Brabant (beiden 470 verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners gezien door ambulancediensten). Let op: provincies binnen het verzorgingsgebied van RAV Haaglanden, RAV Zeeland, RAV IJsselland, RAV Noord-Holland Noord, RAV Kennemerland, RAV Noord- en Oost-Gelderland en RAV Gelderland-Midden**,** zijn nog niet compleet en kunnen dit beeld vertekenen. Van deze RAV's verwachten we met terugwerkende kracht data over heel 2026 te ontvangen. In onderstaande figuren geven we om deze reden het aantal slachtoffers (figuur 2.1) en het risico per 100.000 inwoners (figuur 2.2) weer op het niveau van de RAV's en op provincie niveau.

2.2 Schatting van het totale aantal verkeersslachtoffers

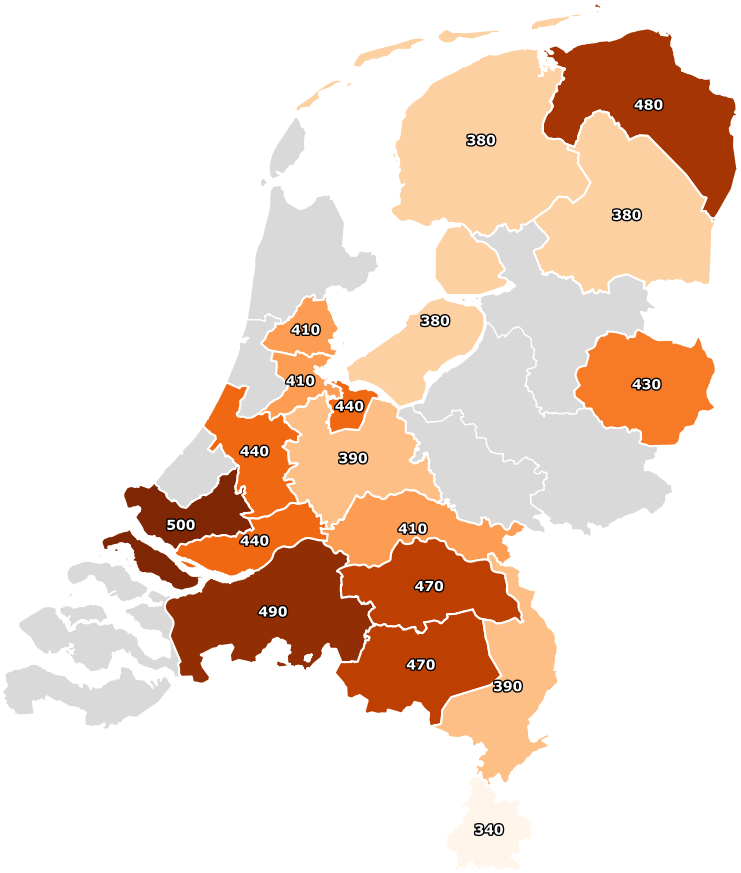
Het werkelijke aantal verkeersslachtoffers dat door de RAV's is gezien, kan mogelijk iets hoger liggen dan het geregistreerde aantal in MOVE. Dit komt door de huidige methodiek, waarin een onderregistratie van 5 procent wordt geaccepteerd (zie verantwoording). Toch kunnen we op basis van het totaal aantal gereden spoedritten in Nederland een schatting maken van het totale, landelijke aantal verkeersslachtoffers in 2025. We schatten het totale aantal verkeersslachtoffers waarbij een ambulance in 2025 ter plaatse kwam op 78.000.

Figuur 2.1 **Verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025**



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

Figuur 2.2 **Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners gezien door de RAV's in 2025**

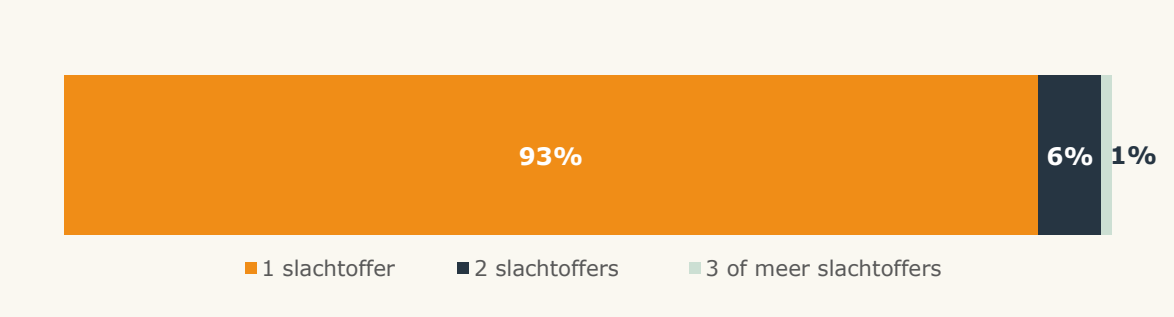


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

2.3 Verkeersongevallen met meerdere slachtoffers

Bij één verkeersongeval kunnen meerdere verkeersslachtoffers vallen. In veruit de meeste situaties waar een ambulance ter plaatse kwam, betrof het een verkeersongeval met één slachtoffer (figuur 2.3; tabel 7.3). Bij de overige ongevallen vielen minimaal twee slachtoffers en maximaal twaalf slachtoffers.

Figuur 2.3 Aantal slachtoffers per verkeersongeval gezien door de RAV's in 2025



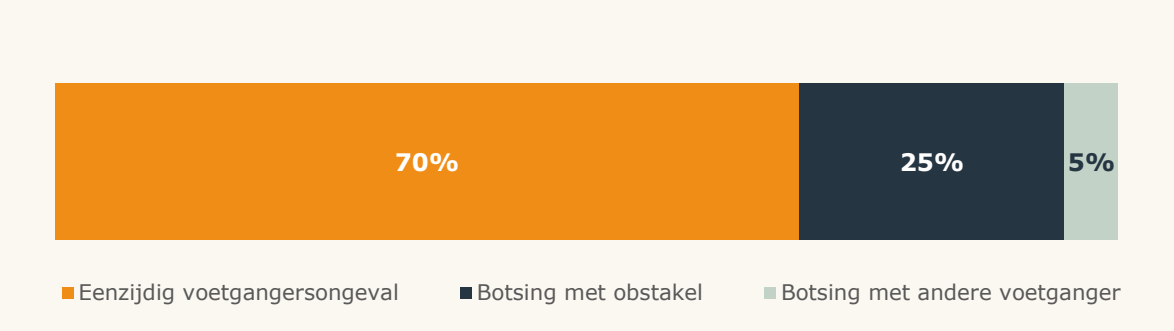
Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

2.4 Enkelvoudige voetgangersongevallen

In 2025 werden er door de 18 RAV's circa 8.033 enkelvoudige voetgangersongevallen geregistreerd (tabel 7.4). Deze groep slachtoffers valt formeel niet onder de definitie verkeersslachtoffer en wordt daarom enkel in deze paragraaf behandeld. Door de huidige methodiek missen we nog veel enkelvoudige voetgangersongevallen en zal het aantal in werkelijkheid een stuk hoger liggen (zie verantwoording). Maar ondanks deze onderregistratie is deze groep enkelvoudige voetgangersongevallen al 4,7 keer groter dan de groep voetgangers die worden aangereden en wél onder de definitie van een verkeersslachtoffer vallen.

Bij een kwart van de enkelvoudige voetgangersongevallen stond aangegeven dat de oorzaak een obstakel was, zoals een losliggende stoeptegel, stoeprand of paaltje (figuur 2.4, tabel 7.4). Dit is waarschijnlijk een ondergrens, want het ambulancepersoneel noteert niet structureel de oorzaak van de val. In het merendeel van de enkelvoudige voetgangersongevallen gaat het om eenzijdige ongevallen (70%).

Figuur 2.4 Aard van enkelvoudige voetgangersongevallen gezien door de RAV's in 2025



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

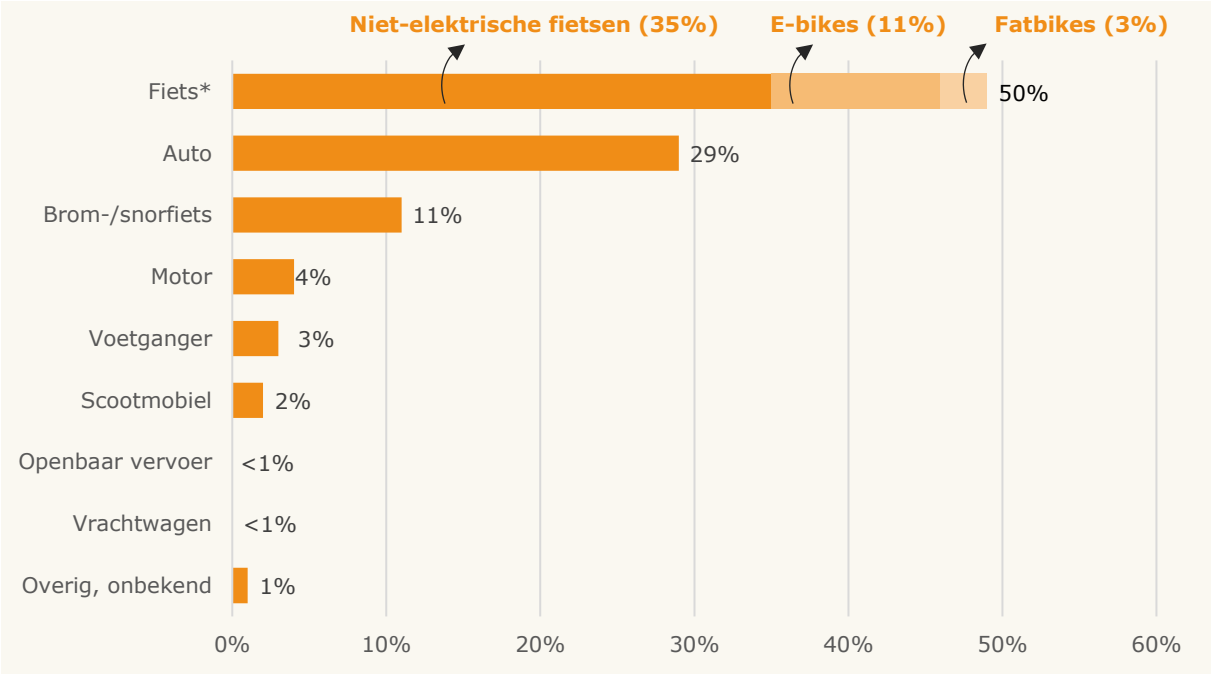
3 Ongevalskenmerken

Fietsers vormden met vijftig procent de grootste groep slachtoffers. 12-17-jarige fietsers hebben het grootste ongevalsrisico, op basis van het aantal ongevallen per inwoner. In totaal betrof 56 procent van alle ongevallen een botsing tussen verkeersdeelnemers.

3.1 Vervoerswijze slachtoffer

In 2025 vormden fietsers de grootste groep verkeersslachtoffers (50%) gevolgd door automobilisten (29%) en brom-/ snorfietsers (11%; figuur 3.1; tabel 7.5). De groep fietsslachtoffers is opgebouwd uit 35 procent niet-elektrische fietsslachtoffers, 11 procent slachtoffers op een elektrische fiets (excl. fatbike) en 3 procent fatbikeslachtoffers. Het gaat bij de slachtoffers op een elektrische fiets of fatbike waarschijnlijk om een ondergrens, omdat het ambulancepersoneel niet structureel noteert wat het type fiets is.

Figuur 3.1 Vervoerswijze van verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025

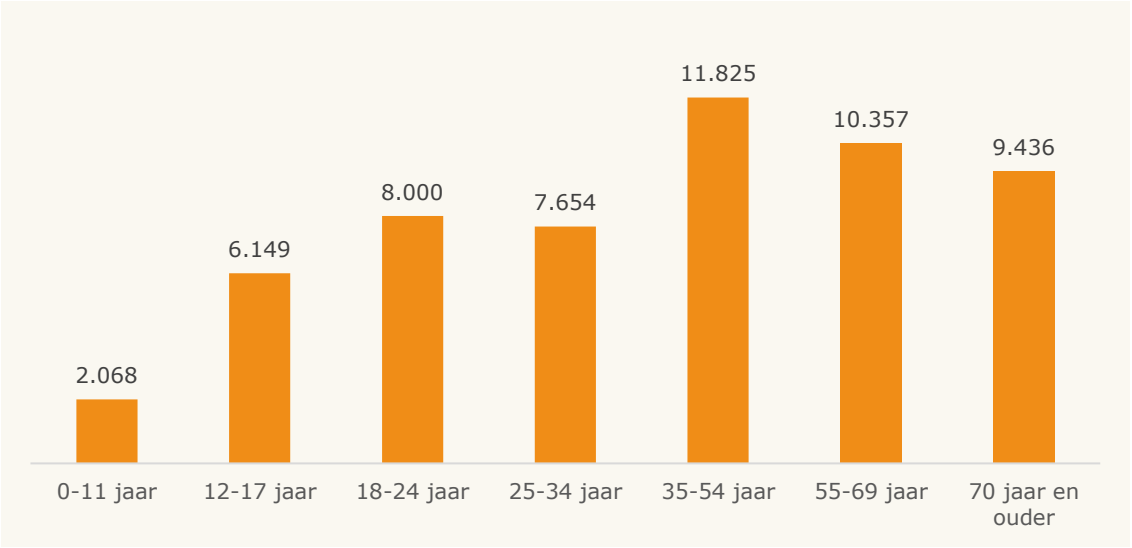


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL
Vervoerswijzen <1 zijn samengevoegd onder de categorie overig, onbekend.
**Door afronding tellen de percentages van de verschillende fietstypen niet op tot 50 procent.*

3.2 Leeftijdsgroep slachtoffer

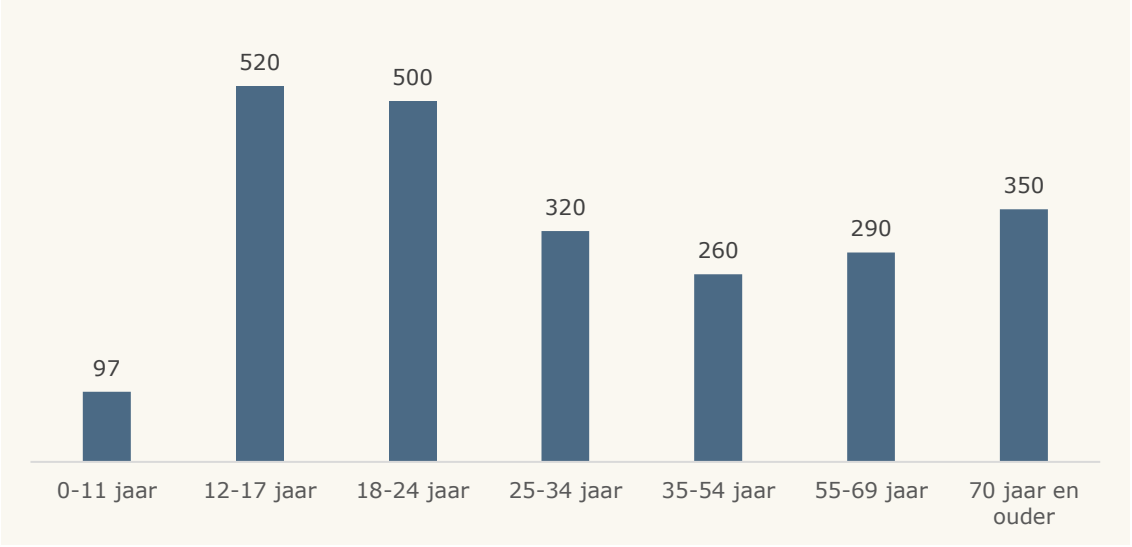
Meer dan één derde van alle verkeersslachtoffers is 55 jaar of ouder (36%; figuur 3.2a, tabel 7.6). Zij lopen echter niet het grootste risico op een verkeersongeval als we de slachtofferaantallen corrigeren voor het aantal inwoners per leeftijdsgroep. De groep 12-17-jarigen heeft het hoogste ongevalsrisico, met 520 slachtoffers per 100.000 inwoners (figuur 3.2b, tabel 7.6). Ook 18-24-jarigen lopen een hoog risico op een verkeersongeval (500 slachtoffers per 100.000 inwoners).

Figuur 3.2a Leeftijdsgroepen van verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

Figuur 3.2b Verkeersslachtoffers gezien door RAV's in 2025, per 100.000 inwoners gecorrigeerd voor leeftijdsgroep

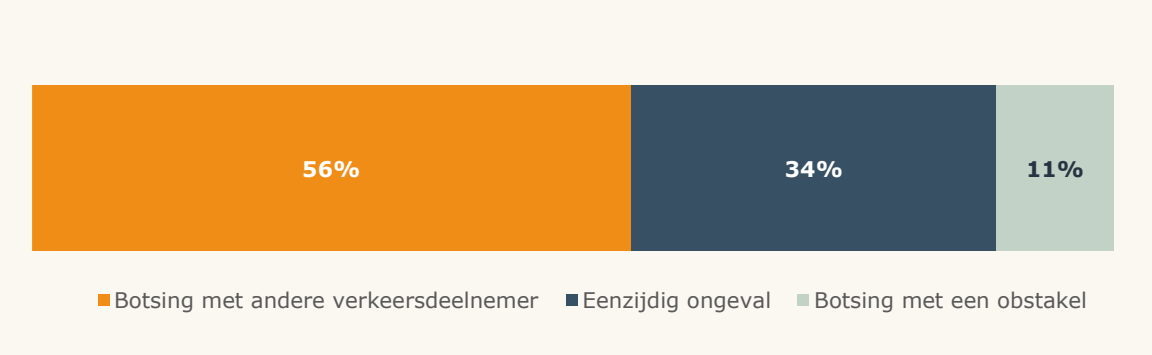


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

3.3 Type ongeval

Meer dan de helft (56%) van de verkeersslachtoffers gezien door de RAV's kwam in botsing met een andere verkeersdeelnemer (figuur 3.3 tabel 7.7). Het overige deel van de verkeersslachtoffers had een enkelvoudig ongeval, waarvan 34 procent eenzijdig en 11 procent een botsing met een obstakel, zoals een boom, paal of vangrail. Het percentage slachtoffers met een eenzijdig ongeval is hier waarschijnlijk een overschatting, want het ambulancepersoneel noteert niet structureel of er een tegenpartij of obstakel betrokken was. Indien er niets vermeld is over een botsing met een tegenpartij of obstakel, classificeren we het als eenzijdig.

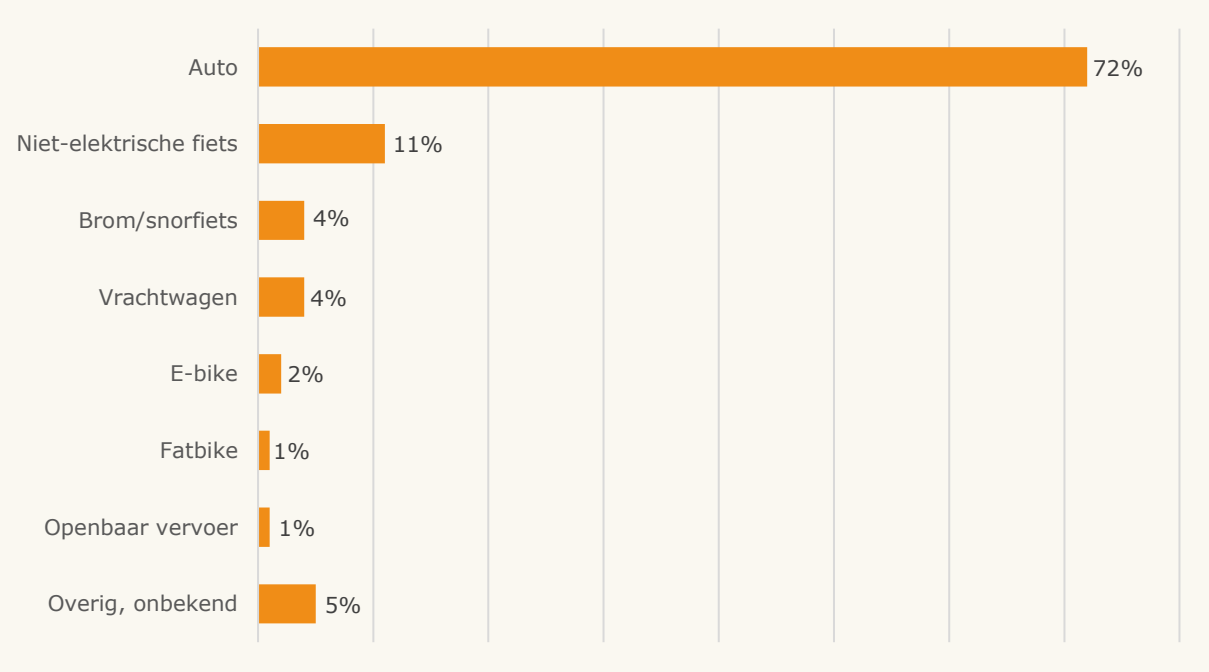
Figuur 3.3 Verkeersslachtoffers gezien door RAV's in 2025, naar aard van het ongeval



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

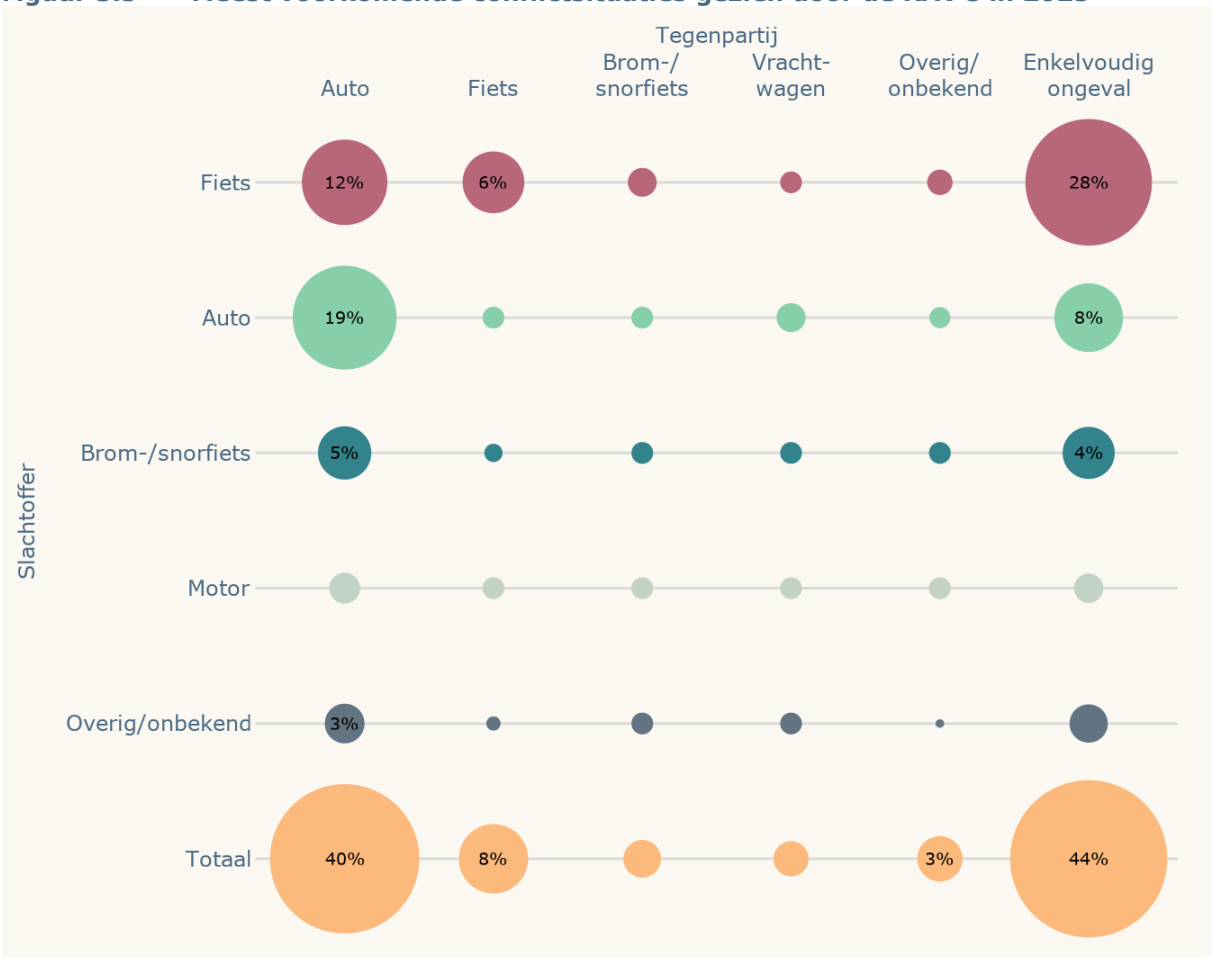
Bij botsingen met een andere verkeersdeelnemer, betreft de tegenpartij meestal een auto (72%; figuur 3.4, tabel 7.8). Van alle ongevallen gezien door de RAV's komen enkelvoudige fietsongevallen het vaakst voor (28%), gevolgd door auto-auto botsingen (19%), en fiets-auto botsingen (12%). Zie figuur 3.5 en tabel 7.9 voor een overzicht van de meest voorkomende type ongevallen.

Figuur 3.4 Tegenpartij bij botsingen met een andere verkeersdeelnemer in 2025



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL
Vervoerswijzen <1 zijn samengevoegd onder de categorie overig, onbekend.

Figuur 3.5 Meest voorkomende conflictsituaties gezien door de RAV's in 2025



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL
In dit botsfiguur zijn de verschillende typen fietsen samengevoegd. Alle bolletjes zonder cijfer vertegenwoordigen minder dan 3% van de slachtoffers. Alle vervoerswijzen met uitsluitend conflictsituaties kleiner dan 3% zijn ten behoeve van de leesbaarheid niet meegenomen in de figuur.

3.4 Risicogroepen

Op basis van de ambulancedata komen vier risicogroepen naar voren. (1) 12-17-jarige fietsers, (2) fietsers van 55 jaar en ouder, (3) 18-34-jarige auto-inzittenden en (4) 12-17-jarige brom-/snorfietsers. Deze groepen zijn gebaseerd op de combinatie van leeftijdsgroep en vervoerswijze, hierbij is gecorrigeerd voor het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners. De percentages en aantallen die zullen worden genoemd bij het beschrijven van de risicogroepen, zijn terug te vinden in tabel 7.10 en af te lezen uit de figuren 3.6 tot en met 3.8.

12-17-jarige fietsers

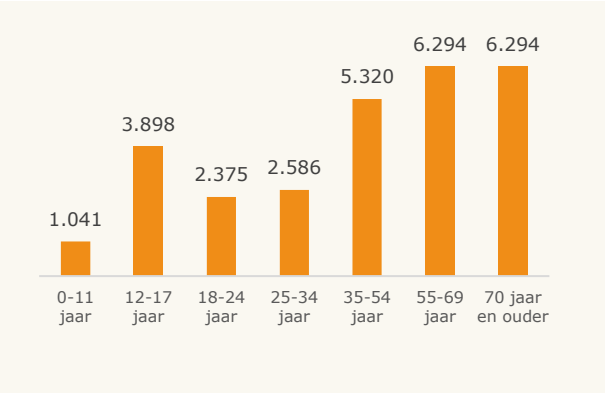
Als het gaat om het absolute aantal fietsslachtoffers, dan springt de leeftijdsgroep 12-17-jarigen er niet uit als grootste risicogroep (figuur 3.6a). Wanneer er gecorrigeerd wordt voor het aantal inwoners binnen die leeftijdsgroep, dan is dat wel het geval (333 slachtoffers per 100.000 inwoners; figuur 3.6b).

Onder slachtoffers op enkel elektrische fietsen (incl. fatbikes) is de groep 12-17-jarigen zowel in absolute als relatieve aantallen de grootste risicogroep (figuur 3.6c-3.6d). Van alle fietsslachtoffers binnen de leeftijdsgroep 12-17 jaar zat ongeveer de helft op een elektrische fiets (47%). Van deze slachtoffers op een elektrische fiets, reed maar liefst 61 procent op een fatbike. Het grote aandeel fatbikeslachtoffers binnen deze leeftijdsgroep valt op ten opzichte van fatbikeslachtoffers in andere leeftijdsgroepen. Het maakt dat meer dan de helft (57%) van alle fatbikeslachtoffers, gezien door RAV's in 2025, 12-17 jaar oud was. Het aandeel slachtoffers op elektrische fietsen zou in de praktijk nog hoger kunnen uitvallen, het betreft namelijk een ondergrens. Voor de registratie van fietstypen zijn we afhankelijk van wat het ambulancepersoneel noteert.

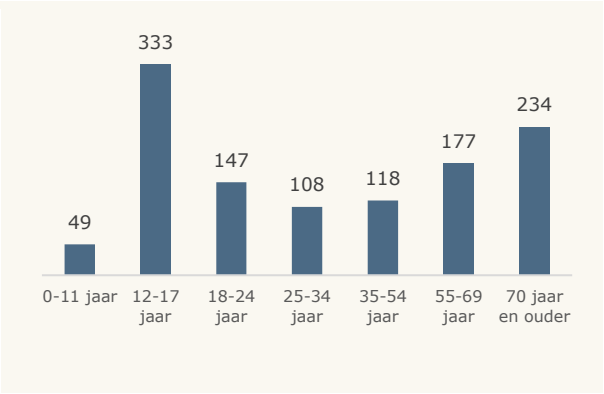
Fietsers van 55 jaar en ouder

De oudere fietsslachtoffers (55-69 jaar en 70 jaar of ouder) werden zowel in absolute als relatieve aantallen het vaakst gezien door RAV's (figuur 3.6a-3.6b). In de groep 55-69 jaar zijn 6.294 fietsslachtoffers geregistreerd door ambulances (177 per 100.000 inwoners), in de groep 70 jaar en ouder ging het ook om 6.294 (234 per 100.000) fietsslachtoffers. In 72 procent van de fietsongevallen binnen de groep 55-plussers, zat het slachtoffer op een niet-elektrische fiets.

Figuur 3.6a **Fietsslachtoffers gezien door RAV's in 2025**

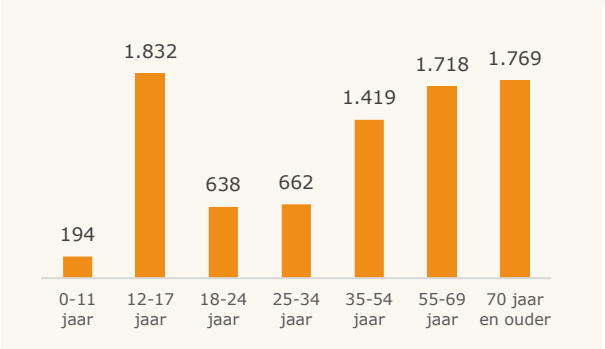


Figuur 3.6b **Fietsslachtoffers per 100.000 inwoners gezien door RAV's in 2025**

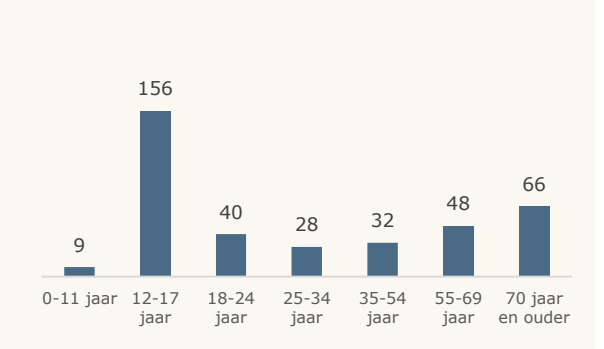


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

Figuur 3.6c **Slachtoffers op elektrische fiets gezien door RAV's in 2025**



Figuur 3.6d **Slachtoffers op elektrische fiets per 100.000 inwoners gezien door RAV's in 2025**

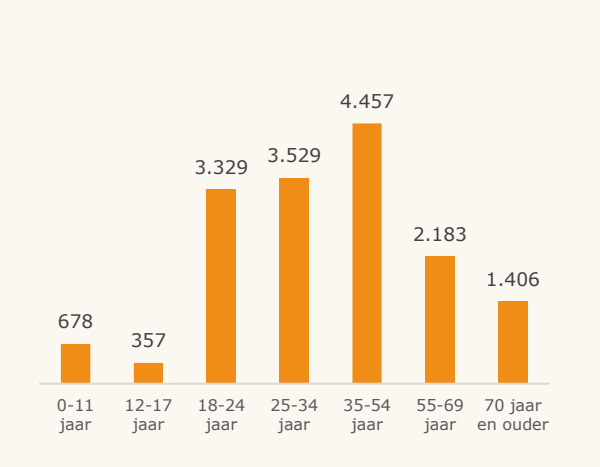


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL. *Het aantal slachtoffers op elektrische fietsen betreft een minimumaantal. Voor de registratie van fietstypen zijn we afhankelijk van wat het ambulancepersoneel noteert.*

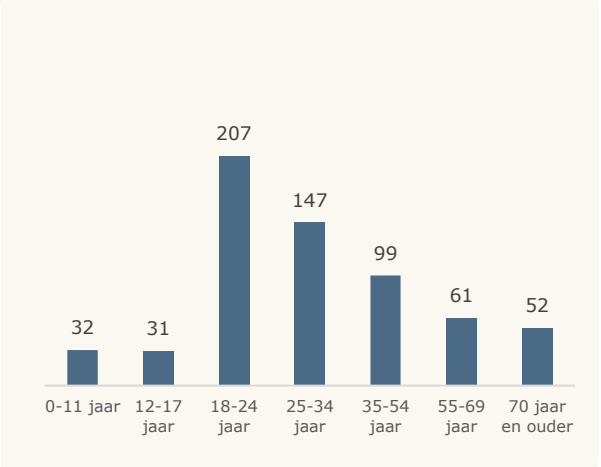
18-24-jarige en 25-34-jarige auto-inzittenden

Hoewel de meeste autoslachtoffers gezien door de RAV's in de leeftijdsgroep 35-54 jaar waren, liepen de groepen 18-24 jaar en 25-34 jaar het grootste risico om slachtoffer te worden van een auto-ongeval (figuur 3.7a-b). Het is niet mogelijk om vanuit ambulancedata op te maken in hoeveel procent van de gevallen het slachtoffer een bestuurder was en in hoeveel procent van de gevallen het om een passagier ging.

Figuur 3.7a **Autoslachtoffers gezien door RAV's in 2025**



Figuur 3.7b **Autoslachtoffers per 100.000 inwoners gezien door RAV's in 2025**

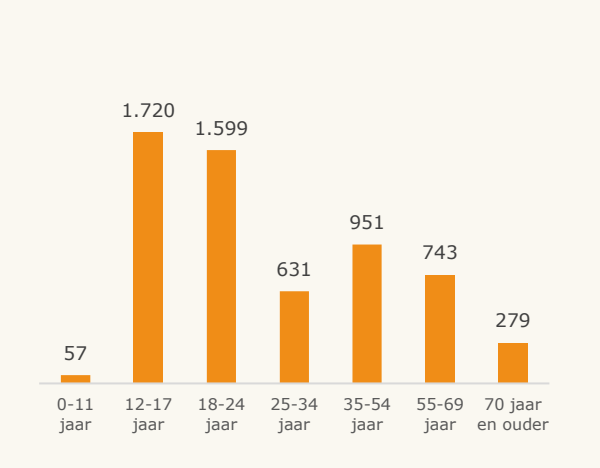


Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

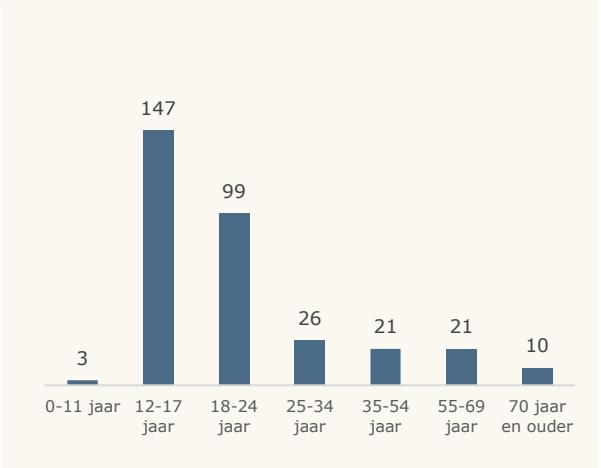
12-17-jarige brom-/snorfiets

De meeste slachtoffers op een brom-/snorfiets waren 12-17-jaar. Ook als er gecorrigeerd wordt voor het aantal inwoners per leeftijdsgroep, liep deze leeftijdsgroep het hoogste risico op een ongeval met een brom- of snorfiets (figuur 3.8a-3.8b). Aangezien het niet mogelijk is om vanuit ambulancedata verdere uitsplitsingen naar leeftijd te maken, kunnen we niet vaststellen hoe hoog het risico voor enkel 16-17-jarigen is.

Figuur 3.8a **Brom-/snorfietsslachtoffers gezien door RAV's in 2025**



Figuur 3.8b **Brom-/snorfietsslachtoffers per 100.000 inwoners gezien door RAV's in 2025**



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

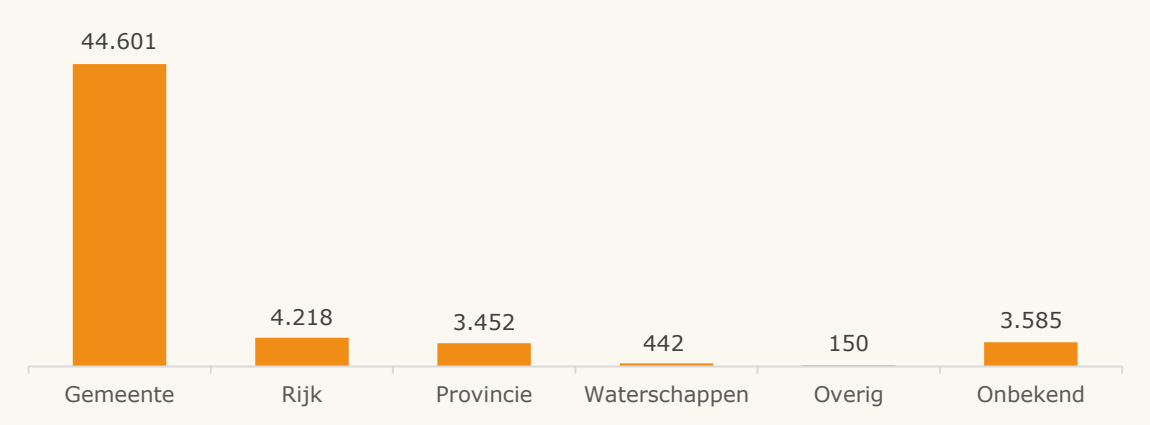
4 Ongevalslocaties

De overgrote meerderheid van de verkeersslachtoffers werd aangetroffen op een gemeentelijke weg (79%). Daarnaast zien we dat de meeste slachtoffers (33%) vielen in een verblijfsgebied (snelheidslimiet 30 km/u of lager). Op regionaal niveau is Amsterdam de gemeente met de meeste verkeersslachtoffers op gemeentewegen.

4.1 Type wegbeheerder

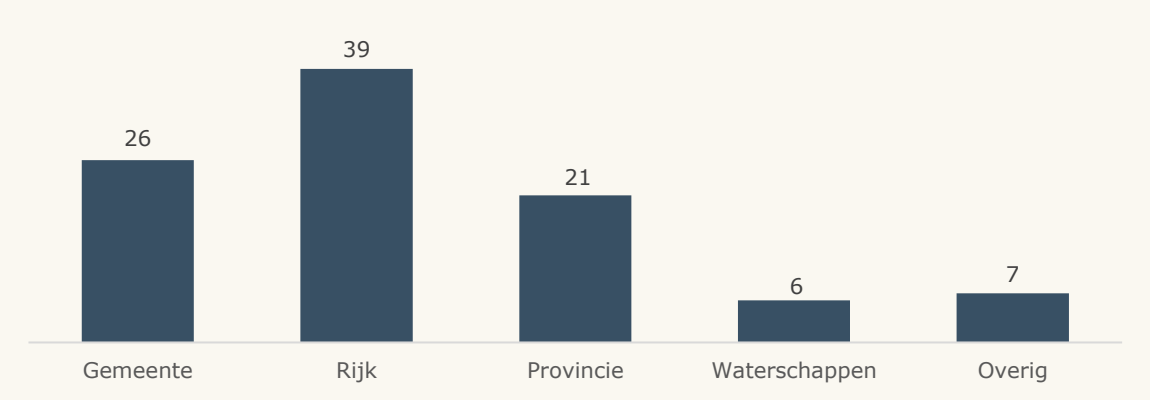
Van 94 procent van alle verkeerslachtoffers is er een ongevalslocatie bekend (op basis van de beschikbare data van 18 RAV's). De meeste van deze slachtoffers vielen op wegen die in beheer zijn van de gemeente (79%), gevolgd door rijkswegen (7%) en provinciale wegen (6%; figuur 4.1a, tabel 7.11). Dit is een logisch gevolg van het totaal aantal kilometer weglengte in Nederland, dat vooral bestaat uit gemeentewegen. Als we corrigeren voor weglengte, dan zien we de hoogste slachtofferdichtheid op de rijkswegen (figuur 4.1b, tabel 7.11).

Figuur 4.1a Verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025, naar wegbeheerder



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

Figuur 4.1b Verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025 per 100km weglengte, naar wegbeheerder



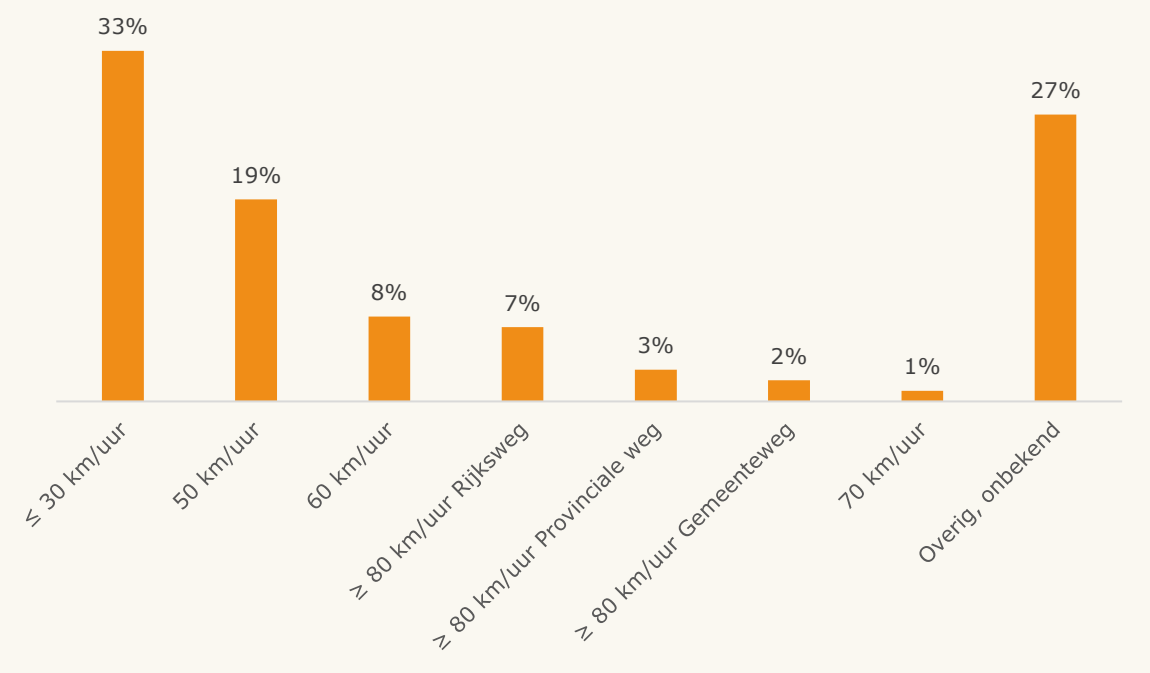
Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

4.2 Wegtype

De meeste verkeersslachtoffers waren betrokken bij een ongeval op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur of lager (33%), gevolgd door 50 km/uur wegen (19%; figuur 4.2, tabel 7.12). Bij de helft van de ongevallen die tot de categorie 'overig, onbekend' behoren, ging het om een ongeval op een (brom)fietspad, fietsstraat of voetpad.

We kunnen op dit moment geen uitspraken doen over het *risico* op een verkeersongeval in 30-km zones ten opzichte van andere wegtypen. Daarvoor zijn in de toekomst aanvullende analyses nodig waarbij rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld het aantal kilometer weglengte en de verkeersintensiteit.

Figuur 4.2 Wegtype van verkeersongevallen gezien door de RAV's in 2025, naar slachtoffer



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

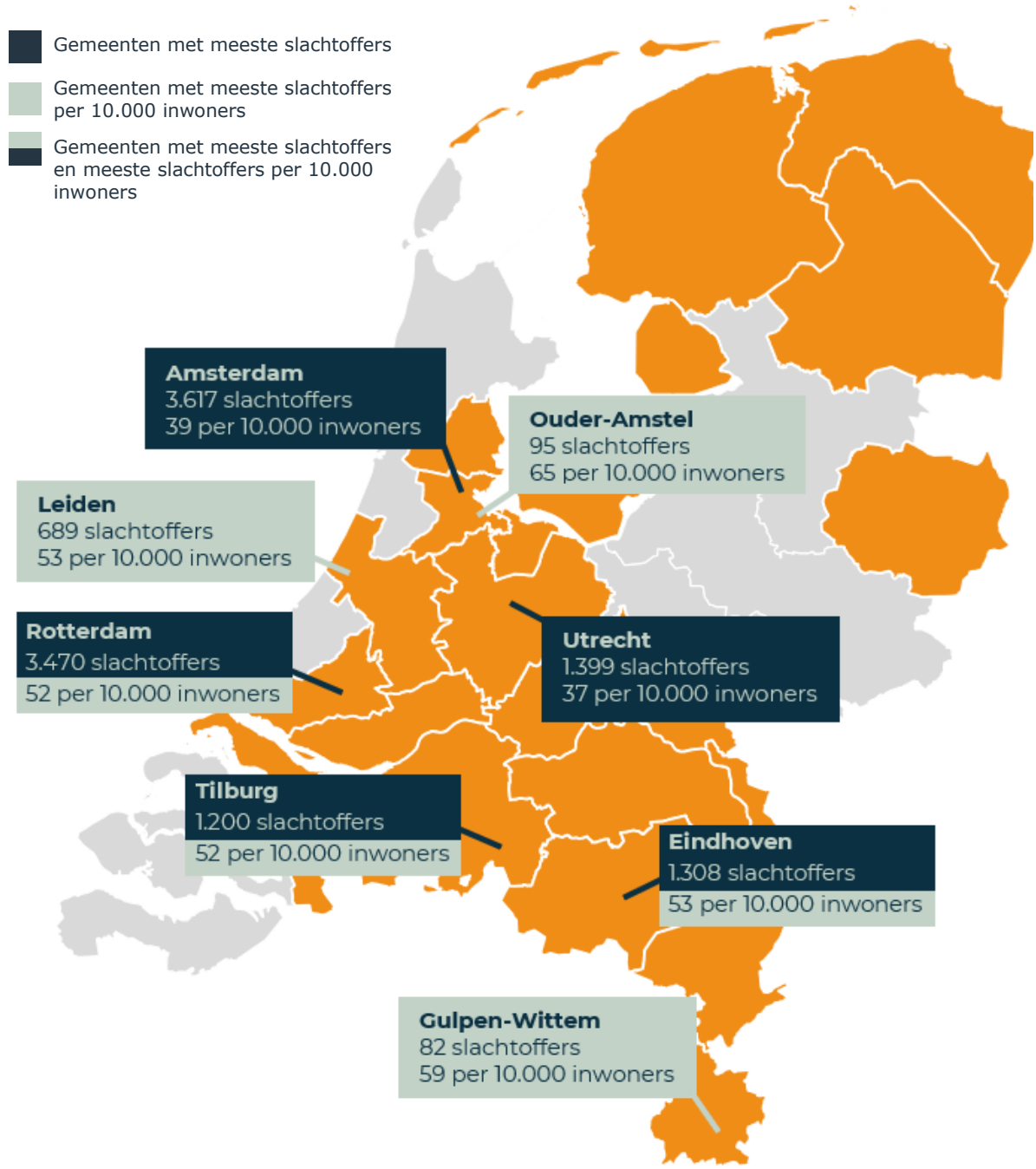
4.3 Ongevalslocaties

De vijf gemeenten met de meeste verkeersslachtoffers op gemeentewegen zijn Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en Tilburg (figuur 4.3, tabel 7.13). Een belangrijke kanttekening hierbij is dat er data ontbreekt van zeven RAV's, waardoor een stad als Den Haag in de vergelijking ontbreekt. De vijf genoemde gemeenten zijn logischerwijs ook grote gemeenten met veel inwoners en toeristen of forenzen. Als we de gemeenten vergelijken, met een correctie op het aantal inwoners (Waddeneilanden uitgezonderd[6]), dan verandert dit overzicht.

[6] Het is bekend dat op de Waddeneilanden meer toeristen komen dan dat er eilandbewoners zijn. Daarom geeft een correctie voor het inwoneraantal een vertekend beeld van het ongevalsrisico. Dat geldt mogelijk ook voor andere gemeenten.

De gemeenten Ouder-Amstel en Gulpen-Wittem hebben dan het hoogste ongevalsrisico; daar vallen de meeste verkeersslachtoffers op gemeentewegen per inwoner (figuur 4.3, tabel 7.14). Een verklaring hiervoor is mogelijk de drukte in deze gemeente door de ligging of het toerisme, hier wordt in de correctie naar inwoneraantal geen rekening mee gehouden.

Figuur 4.3 **Gemeenten met meeste slachtoffers en meeste slachtoffers per 10.000 inwoners gezien door RAV's in 2025***



Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL
*Aangezien er nog geen data bekend is van de grijze RAV-gebieden, ontbreken grote steden als Den Haag in de lijst. De Waddeneilanden zijn niet meegenomen omdat ze vanwege het hoge aantal toeristen hoog scoren op de correctie per 10.000 inwoners.

5 Discussie

Met deze tweede editie van de Monitor Verkeersslachtoffers – voorheen 'Landelijke rapportage verkeersslachtoffers op basis van ambulancedata' – wordt een landelijk beeld gegeven van het aantal verkeersslachtoffers op basis van ambulancedata. Deze informatie moet gezien worden als aanvulling op bestaande registraties zoals het Letsel Informatie Systeem (LIS), wat op basis van spoedeisende hulpdata is, of het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON).

5.1 Inhoudelijke aandachtspunten

Aandeel elektrische fiets neemt toe

Evenals andere verkeersongevallenregistraties, zien RAV's de meeste verkeersslachtoffers op de vervoerswijze fiets (50%), in 2023 lag dit percentage op 45 procent. De reden voor dit grotere aandeel fietsslachtoffers, lijkt de toename van slachtoffers op een elektrische fiets te zijn. Waar in 2023 nog tien procent van alle fietsslachtoffers gezien door RAV's op een elektrische fiets zat, was dat in 2025 29 procent. De toename van de elektrische fiets lijkt enerzijds verklaard te worden door een toename in het gebruik van het fietstype, maar kan mogelijk ook voor een deel verklaard worden door een registratie-effect. Voor de registratie van het aandeel elektrische fietsen zijn we afhankelijk van of het ambulancepersoneel het specifieke fietstype noteert.

Het ongevalsrisico voor fietsslachtoffers is het grootst voor de groep 12-17-jarigen. Opvallend is dat deze leeftijdsgroep de meeste slachtoffers op een elektrische fiets (incl. fatbike) registreerde van alle leeftijdsgroepen. Van alle 12-17-jarige slachtoffers op elektrische fietsen, zat maar liefst 61 procent op een fatbike. Het is denkbaar dat de onderregistratie van fatbikes minder groot is, aangezien er op landelijk niveau veel aandacht is voor het fietstype en het makkelijker te herkennen is.

Grote rol van de auto bij botsingen

Naast de grote groep fietsslachtoffers, valt ook de grote groep automobilisten als tegenpartij van een verkeersongeval op. In 72 procent van alle ongevallen waarin werd gebotst met een andere verkeersdeelnemer, was de tegenpartij een auto. Dit percentage is vergelijkbaar met het aandeel in het rapport in 2023 (71%). Op basis van MOVE RAV kunnen we verder weinig conclusies trekken over deze groep automobilisten. De ambulanceregistratie focust zich immers op het slachtoffer en niet op een eventuele tegenpartij. Het is wenselijk om vanuit andere databronnen of vervolgonderzoek inzicht te verkrijgen in deze groep automobilisten als tegenpartij.

Hoogste risico op Rijkswegen

Hoewel de meeste slachtoffers gezien door RAV's betrokken waren bij een ongeval op een gemeentelijke weg, is het ongevalsrisico – na correctie voor 100 kilometer weglengte – het hoogst op rijkswegen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het aandeel van gemotoriseerd verkeer op wegen in het beheer van het rijk vermoedelijk hoger is dan op gemeentelijke wegen, waardoor er ook vaker ongevallen met gemotoriseerd verkeer ontstaan. Het is denkbaar dat de impact bij ongevallen met gemotoriseerde voertuigen groter is, waardoor een ambulance sneller ter plaatse moet komen voor een verkeersslachtoffer op een Rijksweg.

5.2 Mogelijkheden en beperkingen

Aanvulling op andere bronnen

De ambulancedata van MOVE RAV biedt zoals eerder vermeld extra inzichten ten opzichte van de bestaande registraties. Ten opzichte van spoedeisende hulpdata, bieden ambulanceregistraties mogelijkheden om inzichten te verkrijgen in de locaties waar verkeersongevallen plaatsvinden. Bovendien wordt (gedeeltelijk) een andere groep verkeersslachtoffers beschreven. Niet elk verkeersslachtoffer dat gezien en geregistreerd is door een ambulancedienst, wordt namelijk vervoerd naar een ziekenhuis voor een bezoek aan een spoedeisende hulppost of ziekenhuisopname en zit daardoor in de spoedeisende hulpdata. Aangezien niet alle verkeersslachtoffers worden vervoerd naar een ziekenhuis, betekent dat ook dat er in een analyse op basis van ambulancedata geen selectie kan worden gemaakt voor letselernst.

Ten opzichte van BRON, geeft MOVE RAV breder inzicht in de verkeersongevallenproblematiek. RAV's zijn vaker ter plaatse bij verkeersongevallen dan de politie en/of weginspecteurs van Rijkswaterstaat. Ook registeren ze de slachtoffers altijd in het kader van het zorgproces. Daarentegen is de politie niet altijd bij de afwikkeling van een ongeval aanwezig en verzorgt in sommige gevallen geen registratie, omdat er bijvoorbeeld geen strafbaar feit of vervolging aan de orde is.[7]

Beperkingen MOVE RAV

Aangezien er in ambulanceregistraties een GPS-locatie wordt genoteerd, is de data persoonsgevoelig. Om data over verkeersslachtoffers moeilijker herleidbaar te maken tot de individuele slachtoffers, ontvangt VeiligheidNL de anonieme data op een geaggregeerd niveau. Dat zorgt voor verschillende beperkingen. Zo kunnen er enkel uitspraken gedaan worden over kwartalen en leeftijdsgroepen. Uitsplitsingen naar kleinere leeftijdsgroepen – bijvoorbeeld 16-17-jarige brom- en snorfietsslachtoffers in plaats van 12-17-jarige brom- en snorfietsslachtoffers – zijn niet mogelijk.

Beperkingen uitdrukken risico's per regio

Het aantal slachtoffers in een regio hangt samen met de grootte van de regio. In een aantal paragrafen van dit rapport zetten we het aantal verkeersslachtoffers af tegen het aantal inwoners van de betreffende regio of gemeente. Dit is een goede benadering voor een correctie, maar houdt geen rekening met woon-werk verkeer, vakantiestromingen et cetera. Ook heeft de drukte op de weg geen perfecte correlatie met het inwoneraantal. Een hoog aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van het inwoneraantal, kan ook signaleren dat er in die regio relatief veel mensen werken of passeren maar elders wonen. Voor alle berekeningen met inwoneraantallen gebruiken we de aantallen per regio zoals vastgesteld op 1 januari van het betreffende jaar (Statline, CBS).[8]

Blik op de toekomst

In deze Monitor Verkeersslachtoffers is een landelijk beeld van verkeersslachtoffers over 2025 geschetst op basis van 18 van de 25 aangesloten RAV's. VeiligheidNL verwacht in de volgende versie van deze jaarrapportage landelijk dekkend te zijn. Dat betekent dat we beschikken over de data van alle verkeersongevallen gezien door alle 25 RAV's. Dat zou er onder meer voor zorgen dat

[7] https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2024-10/Methoden%20Rapport%20MOVE%20RAV%20versie%20oktober%202024.pdf
[8] https://opendata.cbs.nl/portal.html?_la=nl&_catalog=CBS

er op termijn betrouwbare jaar-op-jaar vergelijkingen kunnen worden gedaan, omdat we niet meer afhankelijk zijn van een landelijke schatting.

6 Verantwoording

Informatie over de algemene werkwijze van MOVE is te vinden in het methoderapport[9]. Hierin staat beschreven hoe VeiligheidNL de data verzamelt, verwerkt en ontsluit. In deze verantwoording bespreken we de analysemethoden die we gebruiken in dit jaaroverzicht. Ook geven we een toelichting bij interpretatie van de cijfers.

Onderregistratie

In MOVE RAV zitten niet alle verkeersslachtoffers die als melding bij de RAV zijn binnengekomen. Door de methodiek van dataverzameling kent MOVE RAV een bepaalde mate van onderregistratie. Met behulp van machine learning worden zoveel mogelijk potentiële verkeersongevallen geselecteerd vanuit alle ambulanceregistraties. Deze selectie wordt door onderzoekers en codeurs handmatig gecontroleerd. Vanwege continue verbetering van de selectiemethodiek kunnen we streven naar een onderregistratie van 5 procent of minder. De kwaliteit van inclusie blijft desalniettemin tenminste één keer per jaar, per RAV, gecontroleerd worden, ook als de RAV een onderregistratie heeft van 5 procent of minder.

De onderregistratie voor het aantal enkelvoudige voetgangersongevallen in MOVE RAV ligt hoger dan de onderregistratie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit komt doordat de machine learning modellen die gebruikt worden in de dataverzameling van MOVE RAV, primair getraind zijn op het herkennen van verkeersslachtoffers. Enkelvoudige voetgangersongevallen behoren niet tot de internationale definitie van verkeersongevallen. Daarnaast was het ontsluiten van enkelvoudige voetgangersongevallen niet primair de opdracht vanuit het ministerie van IenW. Om deze reden trainen wij het Machine Learning model niet verder op het juist includeren van enkelvoudige voetgangersongevallen.

RAV's en burenhulp

Deze rapportage bevat informatie van 18 van de in totaal 25 RAV's in Nederland, zie in tabel 6.1 van welke RAV's we in 2025 data hebben ontvangen. Elke RAV is verantwoordelijk voor een verzorgingsgebied. Soms verleent een RAV hulp in een ander verzorgingsgebied, bijvoorbeeld omdat ze op dat moment dichter in de buurt zijn (zgn. burenhulp). Aangezien we niet in alle gevallen informatie hebben over de ongevalslocatie, presenteren we de aantallen in deze rapportage op het niveau van de RAV's en niet op het niveau van de verzorgingsgebieden. Burenhulp is zodoende wel meegenomen in de geregistreerde aantallen, maar de locaties van deze gevallen zijn toegekend aan het standaard werkgebied van de desbetreffende RAV.

[9] https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2024-10/Methoden%20Rapport%20MOVE%20RAV%20versie%20oktober%202024.pdf

Tabel 6.1 Overzicht van aangesloten RAV's

RAV
Groningen; Ambulancezorg Groningen
Friesland; RAV Fryslân
Drenthe; UMCG Ambulancezorg
Twente; Ambulance Oost
Gelderland Zuid; Ambulancezorg Gelderland-Zuid
Utrecht; RAV Utrecht
Zaanstreek Waterland; Ambulance Amsterdam
Amsterdam Amstelland; Ambulance Amsterdam
Gooi en Vechtstreek; RAV Gooi en Vechtstreek
Hollands Midden; Hecht RAV Hollands Midden
Rotterdam Rijnmond; Ambulance Rotterdam-Rijnmond
Zuid-Holland Zuid; Ambulancedienst Zuid-Holland Zuid
Brabant Midden-West; RAV Brabant Midden-West
Brabant Noord; RAV Brabant Noord
Brabant-Zuidoost; RAV Brabant-Zuidoost
Limburg (Noord); Ambulancezorg Limburg
Limburg (Zuid); Ambulancezorg Limburg
Flevoland; RAV Flevoland

Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

Verkeersongevallen en -slachtoffers

RAV's registreren verkeersongevallen op een zogenoemd 'incidentniveau'. Zo wordt een verkeersongeval met drie slachtoffers geregistreerd als één incident met drie slachtoffers. RAV's registeren ook het aantal ritten, zo kan het zijn dat voor één slachtoffers twee ambulances ter plaatse komen en er dus twee ritten worden gereden. In de analyses houden wij enkel rekening met het aantal incidenten (i.e. ongevallen) en slachtoffers. Het aantal ritinzetten laten wij buiten beschouwing.

Ongevalslocaties

Om ongevalslocaties te definiëren worden de GPS-locaties van het ongeval gekoppeld aan het dichtstbijzijnde wegvak (binnen 100 meter) op basis van het Nationaal Wegenbestand (NWB). In dit rapport is het NWB-bestand gebruikt met als peildatum 1 januari 2025. Twee derde van de ongevallen werd gekoppeld aan een wegvak binnen 10 meter van de GPS-locatie (Tabel 6.2). Er wordt gewerkt aan het nog nauwkeuriger definiëren van het wegvak door in de toekomst gebruik te maken van de GPS-locatie van de ambulance zelf, in plaats van de meldkamer GPS.

Tabel 6.2 Nauwkeurigheid koppeling GPS-locatie aan wegvak

Afstand tot dichtstbijzijnde wegvak (m)	%
00-10	64
11-20	19
21-30	6
31-40	3
41-50	1
51+	2
Onbekend	5

Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

ERF

Het ambulancepersoneel heeft de mogelijkheid om bij een verkeersongeval in het elektronisch ritformulier (ERF) in te vullen welke vervoerswijzen betrokken waren bij het ongeval. Dit is optioneel. Onze machine learning modellen includeren een record altijd als het ERF is ingevuld. Soms is dit onterecht, omdat het record – op basis van de toedracht – niet voldoet aan de definitie van een verkeersongeval. Aangezien alle records handmatig door onderzoekers worden gelezen zullen onterechte of onduidelijke records altijd geëxcludeerd worden.

Exclusies

Bij het handmatig controleren van de data, excluderen we records die niet voldoen aan de definitie van een verkeersongeval (zie methoderapport). In 2025 hebben we 15.470 records (22%) geëxcludeerd om verschillende redenen (tabel 6.3).

Tabel 6.3 Reden exclusie

Reden	Aandeel %
Duplicaat	12
Geen verkeer	6
Onwel	6
Val binnen	6
Geen openbare weg	5
Onduidelijk	3
Geen toedracht	1
Geweld	1
In/uit/op/afstappen	<1
Buitenland	<1
Overig	56

Voor uitleg van de categorieën verwijzen we naar het methoderapport.
Bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2025, VeiligheidNL

7 Bijlage

Tabel 7.1 Aantal verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025

RAV	Aantal	Aantal per 100.000 inwoners
Ambulancezorg Groningen	2.885	480
RAV Fryslân	2.543	380
UMCG Ambulancezorg	1.939	380
Ambulance IJsselland	-	-
Ambulance Oost	2.796	430
Witte Kruis Noord- en Oost-Gelderland	-	-
Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden	-	-
Ambulancezorg Gelderland-Zuid	2.382	410
RAV Utrecht	5.474	390
Witte Kruis Noord Holland Noord	-	-
Zaanstreek Waterland	1.431	410
Witte Kruis Kennemerland	-	-
Amsterdam Amstelland	4.709	410
RAV Gooi en Vechtstreek	1.083	440
RAV Haaglanden	-	-
Hecht RAV Hollands Midden	3.705	440
Ambulance Rotterdam Rijnmond	6.836	500
Ambulancedienst Zuid-Holland Zuid	2.079	440
Witte Kruis Zeeland	-	-
RAV Brabant Midden-West	5.718	490
RAV Brabant Noord	3.203	470
RAV Brabant-Zuidoost	3.796	470
Ambulancezorg Limburg (Noord)	2.075	390
Ambulancezorg Limburg (Zuid)	2.053	340
RAV Flevoland	1.741	380
Totaal	**56.448**	***310***

Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek

Tabel 7.2 Aantal verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025, per provincie

Provincie	Gevalideerde aantallen	Aantallen per 100.000 inwoners
Drenthe	1.966	390
Flevoland	1.691	370
Fryslân	2.508	380
Gelderland*	2.429	110
Groningen	2.817	470
Limburg	4.171	370
Noord-Brabant	12.653	470
Noord-Holland*	7.168	240
Overijssel*	2.845	240
Utrecht	5.599	400
Zeeland*	31	8
Zuid-Holland*	12.570	330
Totaal	**56.448**	310

*Van de provincies met een sterretje missen we data van één of meerdere RAV's
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek

Tabel 7.3 Aantal verkeersongevallen gezien door de RAV's in 2025

Aantal slachtoffers	Aantal ongevallen	%
1	48.282	93
2	2.989	6
3 of meer	635	1
Totaal	**51.906**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.4 Aantal enkelvoudige voetgangersongevallen gezien door de RAV's in 2025

Type ongeval	Aantal	%
Eenzijdig ongeval	5.627	70
Botsing met obstakel	2.013	25
Botsing met andere voetganger	393	5
Totaal	**8.033**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.5 Vervoerswijze van verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025

Vervoerswijze	Aantal	%
Fiets	28.134	50
Niet-elektrische fiets	*19.868*	*35*
Elektrische fiets (excl. fatbike)	*6.291*	*11*
Fatbike	*1.975*	*3*
Auto	16.395	29
Brom-/snorfiets	6.119	11
Motor	1.990	4
Voetganger	1.712	3
Scootmobiel	1.404	2
Openbaar vervoer (tram, trein, bus)	53	<1
Vrachtwagen	223	<1
Overig, onbekend	418	<1
Totaal	**56.448**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.6 Leeftijdsgroepen van verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025

Leeftijdsgroep	Aantal	%	Aantal per 100.000 inwoners
0-11 jaar	2.068	4	97
12-17 jaar	6.149	11	520
18-24 jaar	8.000	14	500
25-34 jaar	7.654	14	320
35-54 jaar	11.825	21	260
55-69 jaar	10.357	19	290
70 jaar en ouder	9.436	17	350
Onbekend	959	2	
Totaal	**56.448**	**100**	**310**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek

Tabel 7.7 Type verkeersongevallen gezien door de RAV's in 2025

Type ongeval	Aantal	%
Botsing met een andere verkeersdeelnemer	31.381	56
Botsing met een obstakel	6.076	11
Eenzijdig	18.991	34
Totaal	**56.448**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.8 Vervoerswijze van tegenpartij gezien door de RAV's in 2025

Vervoerswijze tegenpartij	Aantal	%
Auto	22.523	72
Fiets	3.426	11
Snor-/Bromfiets/Scooter	1.314	4
Vrachtwagen	1.159	4
Elektrische fiets	618	2
Fatbike	464	1
Openbaar vervoer	454	1
Motor	278	<1
Voetganger	212	<1
Dier	123	<1
Scootmobiel	88	<1
Speedbike	16	<1
Overig/Onbekend	706	2
Totaal	**31.381**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.9 Ongevalstypen in 2025 gezien door de RAV's

Tegenpartij → / Slachtoffer ↓	Auto		Fiets		Snor-/Bromfiets/Scooter		Vrachtwagen		Openbaar vervoer		Motor		Voetganger		Dier		Scootmobiel		Speedbike		Obstakel		Eenzijdig ongeval		Overig/Onbekend		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fiets	6.997	12	3.539	6	828	1	132	<1	126	<1	113	<1	133	<1	82	<1	42	<1	9	<1	2.536	4	13.413	24	184	<1	28.134	50
Niet-elektrische Fiets	*4.781*	*8*	*2.473*	*4*	*605*	*1*	*100*	*<1*	*99*	*<1*	*83*	*<1*	*78*	*<1*	*66*	*<1*	*31*	*<1*	*3*	*<1*	*1.614*	*3*	*9.802*	*17*	*133*	*<1*	*19.868*	*35*
Elektrische fiets	*1.453*	*3*	*867*	*2*	*149*	*<1*	*23*	*<1*	*13*	*<1*	*23*	*<1*	*44*	*<1*	*15*	*<1*	*6*	*<1*	*3*	*<1*	*728*	*1*	*2.929*	*5*	*38*	*<1*	*6.291*	*11*
Fatbike	*763*	*1*	*199*	*<1*	*74*	*<1*	*9*	*<1*	*14*	*<1*	*7*	*<1*	*11*	*<1*	*1*	*<1*	*5*	*<1*	*3*	*<1*	*194*	*<1*	*682*	*1*	*13*	*<1*	*1.975*	*3*
Auto	10.540	19	36	<1	29	<1	835	1	199	<1	53	<1	18	<1	12	<1	1	<1	1	<1		5	1.790	3	256	<1	16.395	29
Snor-/Bromfiets/Scooter	2.610	5	474	<1	259	<1	43	<1	34	<1	15	<1	48	<1	11	<1	8	<1	1	<1	2.625 434	<1	2.058	4	44	<1	6.039	11
Motor	922	2	55	<1	11	<1	30	<1	9	<1	67	<1	5	<1	6	<1	4	<1			152	<1	700	1	29	<1	1.990	4
Voetganger	1.050	2	313	<1	169	<1	19	<1	62	<1	23	<1			5	<1	24	<1	2	<1					45	<1	1.712	3
Scootmobiel	240	<1	40	<1	11	<1	8	<1	9	<1	4	<1	4	<1	5	<1	8	<1			245	<1	821	1	9	<1	1.404	2
Vrachtwagen	45	<1					74	<1	1	<1	1	<1			1	<1					35	<1	65	<1	1	<1	223	<1
Speedbike	22	<1	19	<1	1	<1	1	<1					4	<1					3	<1	4	<1	26	<1			80	<1
Openbaar vervoer	17	<1	1	<1	1	<1	7	<1	11	<1											9	<1	6	<1	1	<1	53	<1
Overig/Onbekend	80	<1	31	<1	5	<1	10	<1	3	<1	2	<1			1	<1	1	<1			36	<1	112	<1	137	<1	418	<1
Totaal	**22.523**	**40**	**4.508**	**8**	**1.314**	**2**	**1.159**	**2**	**454**	**<1**	**278**	**<1**	**212**	**<1**	**123**	**<1**	**88**	**<1**	**16**	**<1**	**6.076**	**11**	**18.991**	**34**	**706**	**1**	**56.448**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL

Tabel 7.10 Vervoerswijze en leeftijdsgroepen van verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025

	0-11 jaar		12-17 jaar		18-24 jaar		25-34 jaar		35-54 jaar		55-69 jaar		70 jaar en ouder		Totaal	
	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners	Aantal	Per 100.000 inwoners
Fiets	1.041	49.1	3.898	332.6	2.375	147.4	2.586	107.6	5.320	118.4	6.294	176.9	6.294	234.2	27.808	154.1
Niet-elektrische fiets	*847*	*39.9*	*2.066*	*176.3*	*1.737*	*107.8*	*1.924*	*80.1*	*3.901*	*86.8*	*4.576*	*128.6*	*4.525*	*168.3*	*19.576*	*108.5*
Elektrische fiets (excl. Fatbike)	*87*	*4.1*	*714*	*60.9*	*382*	*23.7*	*474*	*19.7*	*1.188*	*26.4*	*1.674*	*47.1*	*1.759*	*65.4*	*6.278*	*34.8*
Fatbike	*107*	*5.0*	*1.118*	*95.4*	*256*	*15.9*	*188*	*7.8*	*231*	*5.1*	*44*	*1.2*	*10*	*0.4*	*1.954*	*10.8*
Auto	678	32.0	357	30.5	3.329	206.7	3.529	146.9	4.457	99.2	2.183	61.4	1.406	52.3	15.939	88.3
Snor-/Bromfiets/Scooter	57	2.7	1.720	146.8	1.599	99.3	631	26.3	951	21.2	743	20.9	279	10.4	5.980	33.1
Motor	6	0.3	29	2.5	457	28.4	582	24.2	483	10.8	327	9.2	76	2.8	1.960	10.9
Voetganger	249	11.7	103	8.8	133	8.3	193	8.0	310	6.9	289	8.1	402	15.0	1.679	9.3
Scootmobiel	6	0.3	3	0.3	6	0.4	14	0.6	96	2.1	354	9.9	908	33.8	1.387	7.7
Vrachtwagen			1	0.1	29	1.8	49	2.0	82	1.8	50	1.4	5	0.2	216	1.2
Speedbike	2	0.1	2	0.2	2	0.1	5	0.2	28	0.6	37	1.0	3	0.1	79	0.4
Bus	2	0.1	2	0.2	8	0.5	4	0.2	10	0.2	15	0.4	6	0.2	47	0.3
Tram							1	0.0	1	0.0			1	0.0	3	0.0
Trein			1	0.1	1	0.1	1	0.0							3	0.0
Overig/Onbekend	27	1.3	33	2.8	61	3.8	59	2.5	87	1.9	65	1.8	56	2.1	388	2.2
Totaal	**2.068**	**97.5**	**6.149**	**524.7**	**8.000**	**496.6**	**7.654**	**318.6**	**11.825**	**263.3**	**10.357**	**291.1**	**9.436**	**351.0**	**55.489**	**307.5**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL & Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek

Tabel 7.11 Verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025; naar wegbeheerder

Wegbeheerder	Aantal	%	Aantal per 100km weglengte
Gemeente	44.601	79	27
Rijk	4.218	7	49
Provincie	3.452	6	25
Waterschappen	442	<1	7
Overig	150	<1	8
Onbekend	3.585	6	
Totaal	**56.448**	**100**	

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Nationaal Wegenbestand 2025; Rijkswaterstaat

Tabel 7.12 Verkeersslachtoffers gezien door de RAV's in 2025; naar wegtype

Wegtype	Aantal	%
≤ 30 km/uur	18.600	33
50 km/uur	10.786	19
60 km/uur	4.248	8
≥ 80 km/uur Rijksweg	4.008	7
≥ 80 km/uur Provinciale weg	1.875	3
≥ 80 km/uur Gemeenteweg	861	2
70 km/uur	581	1
Overig, onbekend	15.489	27
Totaal	**56.448**	**100**

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Nationaal Wegenbestand 2025; Rijkswaterstaat

Tabel 7.13 Gemeenten met hoogste aantal verkeersslachtoffers op gemeentewegen gezien door RAV's in 2025

Gemeente	Aantal	Aantal per 10.000 inwoners
Amsterdam	3.617	39
Rotterdam	3.470	52
Utrecht	1.399	37
Eindhoven	1.308	53
Tilburg	1.200	52
Groningen	1.150	47
Breda	893	47
's-Hertogenbosch	795	49
Nijmegen	768	41
Leiden	689	53
Almere	612	27
Zaanstad	601	37
Amersfoort	588	36
Leeuwarden	533	41
Venlo	480	46
Maastricht	433	34
Emmen	422	38
Alphen aan den Rijn	410	35
Roosendaal	402	52
Helmond	382	40

Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek

Tabel 7.14 Gemeenten met hoogste aantal verkeersslachtoffers op gemeentewegen per 10.000 inwoners, gezien door RAV's in 2025

Gemeente	Aantal	Aantal per 10.000 inwoners
*Schiermonnikoog**	*16*	*160*
*Terschelling**	*57*	*120*
*Ameland**	*41*	*110*
*Vlieland**	*11*	*90*
Ouder-Amstel	95	65
Gulpen-Wittem	82	59
Leiden	689	53
Eindhoven	1.308	53
Tilburg	1.200	52
Roosendaal	402	52
Rotterdam	3.470	52
Alphen-Chaam	53	50
's-Hertogenbosch	795	49
Breda	893	47
Groningen	1.150	47
Venlo	480	46
Bergen op Zoom	318	45
Smallingerland	246	43
Schiedam	352	43
Bergeijk	82	43

* De Waddeneilanden kunnen een vertekend beeld geven per 10.000 inwoners, omdat het hoge aantal toeristen in deze correctie niet wordt meegenomen.
Op basis van 18 van de 25 deelnemende RAV's.
Bron: Monitor Verkeersongevallen RAV 2025, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2025, Centraal Bureau voor de Statistiek.



Disclaimer

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden. Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.

veiligheid nl
kenniscentrum letselpreventie