

Aan: Minister van Infrastructuur en Waterstaat dhr. Robert Tieman,
Minister van VWS dhr. Jan Anthonie Bruijn,
Staatssecretaris Infrastructuur en Waterschap dhr. Thierry Aartsen,
Staatssecretaris VWS mevr. Nicki Pouw-Verweij,
Staatssecretaris VWS mevr. Judith Tielen

Ons kenmerk: 12012026/eh/02

Onderwerp: Actief in de samenleving is actief in het verkeer! *Aandacht voor veilige verkeersdeelname van ouderen*

Datum: 12 januari 2026

Geachte heren en dame,

Naarmate mensen ouder worden, zijn zij vaker betrokken bij verkeersongevallen.

Daarom vraagt de Raad van Ouderen (RvO) uw aandacht voor de positie en veiligheid van ouderen (60+) in het Nederlandse verkeer.

Van de 675 dodelijke verkeersongevallen in 2024 waren 353 personen 60 jaar of ouder. Veel ouderen leveren een waardevolle bijdrage aan de samenleving. Dit blijven mensen steeds vaker en langer doen. Langer actief aan de samenleving deelnemen betekent ook langer deelnemen aan het verkeer.

Bijna een kwart van alle dodelijke slachtoffers was ouder dan 80 jaar. Maar liefst 36% van de 80.000 verkeersslachtoffers die in 2023 met ernstig letsel de spoedeisende hulp bezochten, zijn 60 jaar of ouder. Ook ongevallen met – ogenschijnlijk – minder ernstige verwondingen kunnen vaak levenslang veel ongemak veroorzaken. In de bijlage staat een overzichtelijke onderbouwing van de cijfers.

Nu mensen steeds langer zelfstandig thuis blijven wonen, groeit de groep mensen die ondanks een zeer hoge leeftijd of kwetsbare gezondheid, actief deel blijven nemen aan het verkeer. Enerzijds is dit een positieve ontwikkeling, anderzijds neemt hierdoor het risico op verkeersongevallen toe.

De kans op ernstige verkeersincidenten neemt toe, mede door fysieke, cognitieve en zintuiglijke veranderingen, een tragere reactiesnelheid en de grotere kans op blijvende schade bij val- en botsingsletsels.

De toename van het aantal ouderen, hun zelfstandigheid en hun actieve rol in de samenleving zullen bij ongewijzigd verkeersbeleid, leiden tot een forse toename van het aantal verkeersslachtoffers. Zeker onder de oudste ouderen.

Leden van de RvO spreken regelmatig ouderen die hun zorgen uiten over hun mobiliteit.

Ineke, 83 jaar, Zwolle: *"Ik heb zelf nooit een rijbewijs gehad. Sinds mijn man niet meer mag rijden is ons wereldje wel klein geworden. In Zwolle kunnen we nog met de bus. Maar onze dochter in Nieuwleusen bezoeken is een hele onderneming geworden, dat ontzien we steeds vaker. Ik ben ook gestopt met mijn vrijwilligerswerk omdat de route te druk is om te fietsen en met de bus moet ik twee keer overstappen. Dat is zo'n gedoe".*

De meest gehoorde problemen die ouderen in het verkeer ondervinden zijn:

- Te druk op de wegen en fietspaden
- Te hoge snelheden van andere weggebruikers
- Inrichting van de openbare ruimte en de complexiteit van de infrastructuur,
- Gedrag van andere weggebruikers.

Er is vaak weinig informatie over alternatieve vormen van vervoer of de informatie is ontoegankelijk. Veel ouderen kennen de alternatieven niet, zijn er niet mee vertrouwd of de alternatieven sluiten niet aan bij de mogelijkheden van ouderen. Het gevolg is dat sommige ouderen ervoor kiezen om hun eigen vertrouwde vervoersmiddel te lang te blijven gebruiken, ondanks dat zij zich er minder veilig bij voelen. Dit om te voorkomen dat zij minder of helemaal niet meer uitgaan en thuisblijven, met het risico op isolement en vereenzaming. Wmo-vervoer is vaak een goed alternatief, maar kent een lange procedure en de toewijzing is soms afhankelijk van de gemeente waar iemand woont. Het gesprek van 74-, 79-, 84- en 89-jarigen gaat vaak over de komende rijbewijskeuring. Voor velen is het vooruitzicht dat het rijbewijs niet verlengd kan worden, een nachtmerrie.

Wim, 94 jaar, Biggekerke: *"Mijn ogen zijn erg achteruitgegaan en ik merk zelf dat ik niet meer zo snel op onverwachte situaties reageer als vroeger. Ik rij alleen nog overdag en op bekend terrein. Als ik niet meer zelf kan rijden, kan ik niet meer elke dag op bezoek bij mijn echtgenote in het verpleeghuis in Middelburg, en dat is juist zo kostbaar. We hebben pas samen ons 75-jarig huwelijksfeest gevierd."*

Structurele aandacht voor de positie en veiligheid van ouderen in het verkeer voorkomt niet alleen verkeersongevallen met alle materiële en immateriële schade van dien, het draagt ook bij aan de waardevolle participatie van ouderen in de samenleving.

Wij vragen u daarom in het verkeersbeleid aandacht te hebben voor:

- Nauwere samenwerking tussen ouderen (vertegenwoordigers), alle overheden, organisaties die zich bezighouden met veilig verkeer en zorgorganisaties om een veilige verkeersdeelname op latere leeftijd te ondersteunen;
- Het verder ontwikkelen van seniorproef wegontwerp en het consequent toepassen ervan voor alle wijzigingen in de infrastructuur;
- Gerichte voorlichting en training over veilig gebruik van fietsen, gemotoriseerd gehandicaptenvervoer, moderne voertuigen en wijzigingen in de verkeersregels;
- Onderzoek naar de oorzaken van ongevallen onder oudere verkeersdeelnemers en effectieve maatregelen
- Beleid waardoor ouderen gemakkelijker het openbaar vervoer kunnen gebruiken, dat betrouwbaar, veilig, toegankelijk, betaalbaar en begrijpelijk is, ook in buitengebieden.
- Meer bekendheid geven aan Wmo-voorzieningen voor veilig vervoer met duidelijke, snelle procedures en andere geschikte alternatieven.

Malaika, 64 jaar, Zundert: *"Door een fietsongeval kan ik niet meer zelf fietsen en een rijbewijs heb ik niet. De dichtstbijzijnde bushalte is 6 kilometer verder op. Mijn man verblijft in het hospice in Breda. Ik moet eerst naar een bushalte zien te komen, daarna met een lijn- en stadsbus en dan nog 15 minuten lopen. Ik heb Wmo-vervoer aangevraagd. De gemeente vertelde dat de aanvraag voor Wmo-vervoer drie maanden kan duren. Zolang heeft mijn man niet meer!"*

Met de toenemende vergrijzing is het van groot maatschappelijk belang dat ouderen zich veilig en met vertrouwen kunnen blijven verplaatsen. Een gericht beleid dat inzet op voorkomen in plaats van op reageren kan veel leed, zorgkosten en maatschappelijke schade besparen.

De RvO staat graag klaar om vanuit haar adviserende taak een bijdrage te leveren aan veiliger verkeer voor ouderen en daarmee voor iedereen!

Met vriendelijke groet,



Anja J.M.H. Laeven, voorzitter Raad van Ouderen

CC: Een afschrift van deze brief gaat naar de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO)

Bijlage 1

Bijlage bij brief “Actief in de samenleving is actief in het verkeer! *Aandacht voor veilige verkeersdeelname van ouderen*”

Dodelijke verkeersongevallen 2024

Leeftijd Categorie	Fiets	Personen- auto	Motorfiets	Voetganger ¹	Brom- snorfiets, brommo- biel	Invalide voertuig gemobilise- erd	Bestelauto/ vrachtauto	Overig	Totaal
0-30	32	79	20	5	15	0	0	1	152
30-60	45	72	24	17	6	1	5	0	170
60+	169	69	12	37	9	56	1	0	353
Totaal	246	220	56	59	30	57	6	1	675

Bron: SWOV

Wat opvalt:

- 52% van alle dodelijke verkeersslachtoffer in 2024 is 60+
- 68% van alle fietsers die omgekomen zijn, is 60+

¹ Een voetganger is verkeersslachtoffer als hij loopt, rent, of wandelt en door een incident met een voertuig of fiets letsel oploopt (SWOV)

Dodelijke verkeersongevallen 2024 uitgesplitst naar leeftijd van mensen ouder dan 60 jaar

Leeftijd categorie	Fiets	Personen-auto	Motorfiets	Voetganger ²	Brom-snorfiets/ brom mobiel	Invalide voertuig gemotoriseerd	Bestelauto/ Vracht-wagen	Totaal
60-69	47	13	7	4	3	5	0	79
70-79	62	24	5	7	4	13	0	115
80+	60	32	0	26	2	38	1	159
Totaal	169	69	12	37	9	56	1	353

Bron: SWOV

Wat opvalt:

- Naarmate mensen ouder worden zijn zij vaker slachtoffer van het verkeer.
- 62% van alle voetgangers² die dodelijk verongelukken zijn 60+
- 99% van mensen die dodelijk verongelukken met een gemobiliseerd invalide voertuig is 60+
- Het gemotoriseerde invalidevoertuig is het gevaarlijkste vervoersmiddel. Het heeft het hoogst aantal dodelijke ongevallen per 100.000 gebruikers. (Veilig Verkeer Nederland)

² Een voetganger is verkeersslachtoffer als hij loopt, rent, of wandelt en door een incident met een voertuig of fiets letsel oploopt (SWOV)

Het aantal 60+ verkeersslachtoffers dat zwaargewond is geraakt³.

Jaar	Aantal gewonde verkeersslachtoffers op de SEH	Aantal zwaargewonden	Aantal 60+
2023	111.000	65.000 ⁽⁵⁾	23.000 ⁽⁵⁾ (36%)
2022	134.000	80.000	29.000 (36%)
2021 ⁴	110.000	66.600	24.700 (37%)

Bron: LIS⁵

Wat opvalt:

- 1 op de 3 mensen met een zwaar letsel op de SEH na een verkeersongeval is 60+
- Cijfers van 2024 zijn nog niet bekend.
- De kans om zwaargewond te raken na een verkeersongeval is aanzienlijk groter voor de groep 60+ dan voor de groep 60-.
- De maatschappelijke kosten van een ernstig gewond verkeersslachtoffer zijn aanzienlijk en omvatten zowel materiële (directe) als immateriële kosten. Volgens onderzoeken van onder andere het SWOV en het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) bedragen deze kosten in Nederland **honderdduizenden euro's per slachtoffer**, met recente schattingen rond de **€ 700.000** of zelfs meer.

³ Een ernstig gewonde na een verkeersongeval is in Nederland een slachtoffer dat na het ongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis met ernstig letsel en niet binnen dertig dagen aan de gevolgen ervan is overleden. De ernst van het letsel wordt vaak bepaald aan de hand van de [Maximum Abbreviated Injury Scale \(MAIS\)](#), waarbij een MAIS-score van 3 of hoger geldt als ernstig letsel (SWOV).

⁴ Corona-jaar

⁵ In 2023 is de LIS-code aangepast voor verkeersongevallen. Deze cijfers zijn daarom niet te vergelijken met de cijfers van de jaren 2022 en 2021