Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Veilig vooruit op rijkswegen

Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (**SAVeR**)

Voorwoord: verkeersveiligheid, een gedeelde verantwoordelijkheid

Iemand stapt ‘s ochtends in de auto om naar het werk te gaan en komt nooit meer thuis. Op onze rijkswegen vallen jaarlijks 70 tot 80 verkeersdoden. Dat is ongeveer 10% van het totaal aantal verkeersdoden in Nederland. Achter die cijfers gaat veel leed schuil. Eén telefoontje dat een leven in tweeën breekt. Een kind dat opgroeit zonder ouder. Voor altijd die lege stoel aan tafel.

Als minister ben ik verantwoordelijk voor de rijkswegen in Nederland. Die wegen zijn het fundament onder onze bereikbaarheid en onze economie. Maar ze moeten vooral één ding zijn: veilig. Op verschillende plekken zijn we al aan de slag. Op de N36 en de N50 geven we de verkeersveiligheid een flinke impuls. Maar laat ik eerlijk zijn: zonder verdere, structurele maatregelen daalt het aantal slachtoffers niet.

Daarom ligt deze *Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen* er nu. Een agenda in lijn met de ambities van dit kabinet én met een realistische insteek. We staan voor een enorme instandhoudingsopgave op het rijkswegennet, maar daarvoor is niet genoeg geld. Dat vraagt om scherpe en slimme keuzes. Keuzes waarbij we elke euro laten renderen in minder slachtoffers.

Deze agenda helpt daarbij. Hij prioriteert de grootste risico’s. Hij schetst hoe we kosteneffectieve maatregelen in beeld brengen: wat werkt, waar werkt het, en waar levert het ‘t grootste verkeersveiligheidsrendement op?

Maar verkeersveiligheid is meer dan asfalt, borden en bermen. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid. Van de wegbeheerder. Van de voertuigfabrikant. Van de handhaver. En ja, ook van u en mij, op de weg en achter het stuur. Daarom werk ik toe naar een samenhangende aanpak, waarin iedereen vanuit zijn eigen rol bijdraagt.

Deze agenda is niet geschreven om in een bureaula te belanden. Het is een startschot. Een begin van jaren samen werken aan een veilig verkeer op rijkswegen. Want niemand hoort ‘s ochtends de deur uit te gaan en nooit meer terug te keren.

Vincent Karremans
Minister van Infrastructuur en Waterstaat



Samenvatting

Aanleiding en context ▶

De verkeersveiligheid op het rijkswegennet staat onder druk. Jaarlijks vinden op rijkswegen ernstige verkeersongevallen plaats met tientallen dodelijke en een veelvoud aan gewonde slachtoffers tot gevolg. Zonder aanvullende inzet zal het aantal slachtoffers niet afnemen. Deze ontwikkeling staat op gespannen voet met de Europese en nationale ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050, zoals verwoord in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Waar staat de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen voor? ▶

De opgave is groot, maar het is niet vanzelfsprekend dat we altijd en overal maatregelen kunnen treffen. IenW werkt in een context van een grote instandhoudingsopgave, terwijl de beschikbare financiële ruimte beperkt is. Dit vraagt om scherpe, goed onderbouwde keuzes om - binnen de mogelijkheden - effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen op efficiënte wijze te kunnen uitvoeren. Dat betekent dat prioritering nodig is én afgewogen moet worden welke (mix van) maatregelen het meest effectief en toekomstbestendig is.

Met de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) wordt invulling gegeven aan deze opgave. De SAVeR geeft richting aan de inzet van het Rijk als wegbeheerder en biedt een strategisch kader om verkeersveiligheid structureel en risicogestuurd te verbeteren. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de verplichtingen uit de Europese richtlijn Road Infrastructure Safety Management (RISM II), die voorschrijft dat verkeersveiligheidsrisico's systematisch in beeld worden gebracht en dat op basis daarvan een actieplan met prioriteiten wordt opgesteld.

Verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen ▶

De SAVeR brengt de grootste verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen integraal in beeld.
De Verkeersveiligheidsbeoordeling, één van de vereisten uit de RISM-II richtlijn, vormt hierbij het fundament.
De Verkeersveiligheidsbeoordeling geeft inzicht in de grootste risico's in de weginfrastructuur. Deze inzichten zijn aangevuld met onder meer analyses van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over de mate waarin risico's in verkeersgedrag en voertuigveiligheid hebben bijgedragen aan ernstige ongevallen op rijkswegen. Op een deel van het rijkswegennet is sprake van verhoogde risico op ernstige ongevallen. Deze risico's hangen samen met factoren in de weginfrastructuur, het verkeersgedrag en het gebruik van voertuigen.

Van inzicht in risico's naar uitzicht op verbetering ▶

Om de verkeersveiligheid op rijkswegen structureel te verbeteren, is het zaak om de kans op ongevallen zoveel mogelijk te verkleinen. De Europese en nationale ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 helpen daarbij, maar vragen tegelijkertijd om richtinggevende doelstellingen die zich richten op het wegnemen of verkleinen van de grootste risico's.
Vanuit een safe-system benadering is het van belang daarbij breed te kijken naar alle typen verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen, zowel op het gebied van infrastructuur, voertuig als gedrag. Daartoe zijn in de SAVeR vier richtinggevende doelstellingen geformuleerd op het gebied van weginrichting, veilig verkeersgedrag, veilig gebruik van rijhulpsystemen en voertuigveiligheid en het verder ontwikkelen en benutten van data over verkeersveiligheidsrisico's.

Agenda voor verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen ▶

De SAVeR is nadrukkelijk geen eindproduct, maar een startschot. De vervolgstappen die zijn beschreven in de SAVeR helpen de komende jaren om te komen tot slimme en scherpe keuzes voor de inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen. Een van die vervolgstappen is het kaart brengen het verbeterpotentieel van maatregelen op de grootste risico's en risicolocaties. Daarbij wordt gekeken naar doeltreffendheid, kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid, over de pijlers infrastructuur, gedrag en voertuig. Dit vormt de basis voor een nader uit te werken uitvoeringsplan.

Inhoudsopgave

Voorwoord: verkeersveiligheid, een gedeelde verantwoordelijkheid 2

Samenvatting 3

1 Aanleiding en context 5
- 1.1 Verkeersveiligheid staat onder druk 5
- 1.2 Huidige bijdrage aan verkeersveiligheid effectief, maar niet structureel van aard 5

2 Waar staat de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen voor? 6
- 2.1 Scherpe en slimme keuzes nodig voor structurele verbetering 6
- 2.2 Beoordelen, prioriteren en afwegen van verkeersveiligheidsrisico's 7

3 Verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen 8
- 3.1 Inleiding 8
- 3.2 Verkeersveiligheidsbeoordeling op rijkswegen 8
- 3.3 Risico's in de weginfrastructuur 10
- 3.4 Risico's in het gedrag van verkeersdeelnemers 12
- 3.5 Risico's in voertuigen 13
- 3.6 Resumerend: prioritering van verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen 14

4 Van inzicht in risico's naar uitzicht op verbetering 15
- 4.1 Naar een samenhangende aanpak van de grootste risicofactoren 15
- 4.2 Vier richtinggevende doelstellingen 15
- 4.3 In kaart brengen handelingsperspectief 16

5 Agenda voor verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen 17
- 5.1 Inzet langs vier pijlers 17
- **Pijler 1** Structureel en gericht werken aan een veilige weginrichting 19
- **Pijler 2** Bevorderen van veilig verkeersgedrag op rijkswegen 20
- **Pijler 3** Stimuleren van veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen 21
- **Pijler 4** Het blijven ontwikkelen en benutten van data als basis voor (nieuw) beleid 22

6 Tot slot 23

1 Aanleiding en context

1.1 Verkeersveiligheid staat onder druk

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers neemt in Nederland na een jarenlange daling niet verder af en het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt. Deze ontwikkeling is ook zichtbaar op rijkswegen. Jaarlijks komen ongeveer 70 tot 80 weggebruikers op het rijkswegennet om het leven door een verkeersongeval. Dat is ongeveer 10% van het totaal aantal verkeersdoden in Nederland. Daarnaast raken op rijkswegen jaarlijks tussen 200 tot 300 weggebruikers ernstig gewond[1] en gebeuren er duizenden verkeersongevallen met matig en licht gewonden of uitsluitend materiële schade als gevolg. Naast het menselijk leed dat door verkeersongevallen veroorzaakt wordt, lopen de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid op de rijkswegen op tot richting € 2 miljard per jaar[2].

De groei van het verkeer en de drukte op het rijkswegennet nemen de komende decennia naar verwachting toe.
Het aantal verkeersslachtoffers op rijkswegen zal zonder aanvullende inzet niet afnemen, zo blijkt ook uit prognoses van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)[3]. Ook andere (externe) ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de ontwikkeling van verkeersveiligheidsrisico's en het aantal slachtoffers, zoals bijvoorbeeld weersextremen die naar verwachting in de toekomst vaker zullen voorkomen. Het effect van voertuigautomatisering biedt mogelijk kansen voor de verkeersveiligheid, maar is nog onzeker en in deze prognoses niet meegenomen. Aangezien een groot deel van alle voertuigkilometers van motorvoertuigen op rijkswegen wordt afgelegd[4] - en het rijkswegennet daarmee een belangrijke schakel is voor de bereikbaarheid van Nederland - is het van belang dat deze voertuigkilometers nu en in de toekomst veilig kunnen worden afgelegd.

1.2 Huidige bijdrage aan verkeersveiligheid effectief, maar niet structureel van aard

Met het beheren en onderhouden van het rijkswegennet zorgt Rijkswaterstaat ervoor dat onder andere het asfalt, de bermen, viaducten en (dynamische) verkeersmanagementsystemen in een goede technische en constructief veilige staat zijn en blijven. Daarnaast zijn de afgelopen jaren op basis van incidentele financiering aanvullende maatregelen gerealiseerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo zijn via het programma Meer Veilig en investeringen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen[5] diverse maatregelen getroffen op de rijkswegen.

De uitvoering van deze maatregelen loopt de komende jaren nog door en hiermee wordt een positieve bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijkswegen. Zo laten analyses uit de monitor Veilig over Rijkswegen zien dat na de realisatie van Meer Veilig-maatregelen een sterkere daling in het ongevalsrisico zichtbaar is dan op trajecten waar geen maatregelen zijn getroffen[6].

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt echter om structurele aandacht. De financiële ruimte hiervoor is zeer beperkt. Dat vraagt scherpe en slimme keuzes.

1 SWOV (2025) Ernstig verkeersgewonden op rijkswegen. Actualisering van geschatte aantallen naar rijkswegtype en diverse andere kenmerken. Rapport R-2025-5.
2 Rijkswaterstaat (2025): Veilig over Rijkswegen 2023 : Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen - Deel A: Landelijk beeld.
3 https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidsprognose-voor-de-integrale-mobiliteitsanalyse-2021
4 https://open.overheid.nl/documenten/dpc-b742f8260799ffa0fb6e278fc2b2962fbe656113/pdf
5 Zie MIRT-overzicht 2026
6 Rijkswaterstaat (2023). Veilig over Rijkswegen 2021 : Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen, Deel A: Landelijk beeld

2 Waar staat de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen voor?

2.1 Scherpe en slimme keuzes nodig voor structurele verbetering

Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Op dit moment werkt het ministerie van IenW haalbare, concrete (tussen)doelen uit om de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid beter te kunnen monitoren[7]. Vanuit de gedachte dat elk verkeersslachtoffer menselijk leed met zich meebrengt, blijft de morele ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 daarbij overeind.
Deze ambitie vraagt om inzet op een "**structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg**", zoals benoemd in de begroting van het ministerie van IenW[8]. Dit sluit aan bij de visie Duurzaam Veilig[9] en de safe system approach[10], die aan de basis staan van het risicogestuurde verkeersveiligheidsbeleid zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)[11]. Deze risicogestuurde werkwijze is nog eens bekrachtigd in de bestuurlijke afspraken 2025-2029 over het SPV[12].
Met het opstellen van de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) krijgt het risicogestuurd werken ook op rijkswegen steeds verder vorm.

Het is echter niet vanzelfsprekend dat we altijd en overal maatregelen kunnen treffen. Nederland staat voor de grootste instandhoudingsopgave uit de geschiedenis. Veel infrastructuur is aangelegd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw en moet worden vernieuwd of vervangen. De budgetten voor instandhouding zijn onvoldoende voor de totale opgave. Daarbij spelen ook andere uitdagingen die de maakbaarheid van infrastructurele aanpassingen onder druk zetten, zoals schaarste aan materiaal en personeel. Om de kwaliteit van bestaande infrastructuur zoveel mogelijk op peil te houden zijn keuzes nodig om een balans te vinden tussen budgetten voor en de prestaties van de infrastructuur. Mede hierdoor zijn ook achterstanden in het onderhoud ontstaan die op zichzelf ook weer leiden tot een toename van storingen, ongeplande stremmingen of mogelijke onveilige situaties[13]. Tegelijkertijd biedt de instandhoudingsopgave, zoals ook in het Coalitieakkoord 2026-2030 is onderstreept, kansen om de werkzaamheden voor onderhoud, vernieuwing en renovatie van wegen te koppelen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid[14].

Dat betekent dat nu en in de toekomst **scherpe en slimme keuzes** nodig zijn om binnen de beschikbare middelen - **effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen** op **efficiënte wijze** te kunnen uitvoeren. Dat betekent dat prioritering nodig is én afgewogen moet worden welke (mix van) maatregelen het meest effectief en toekomstbestendig is. Op basis daarvan kan het ministerie van IenW keuzes maken over de (toekomstige) inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen, waarbij we niet alleen kijken naar wat het Rijk kan doen, maar waarbij we ook kijken naar voertuigontwikkelingen én een beroep doen op de weggebruiker met het oog op veilig rijgedrag.

De SAVeR geeft hierin richting door inzicht te bieden in de prioritering van de belangrijkste risico's: op welke locaties ongevallen met ernstige afloop op rijkswegen ontstaan en welke factoren daarbij een rol spelen. De SAVeR zelf bevat nog geen concreet maatregelpakket, maar vormt de opmaat naar een uitvoeringsplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten. Dit sluit aan bij de vereisten uit de Europese richtlijn 2019/1936

7 https://open.overheid.nl/documenten/44556554-f654-45a0-95bf-1729585f113f/file
8 https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2026/OWB/XII/onderdeel/9697013
9 https://swov.nl/nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030
10 https://swov.nl/nl/nieuws/duurzaam-veilig-een-korte-geschiedenis-van-een-safe-system-approach-nederland
11 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur
12 Bestuurlijke afspraken SPV 2025-2029
13 Kamerbrief over basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
14 Aan de slag - Coalitieakkoord 2026-2030.

Road Infrastructure Safety Management (RISM-II)[15]. Dit wordt in de volgende paragraaf verder toegelicht.

2.2 Beoordelen, prioriteren en afwegen van verkeersveiligheidsrisico's

Voor het systematisch inzichtelijk maken van de verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen wordt voortgebouwd op de Europese richtlijn RISM-II. Deze richtlijn stelt eisen aan het beoordelen, prioriteren en afwegen van verkeersveiligheidsrisico's. Zo wordt – conform de vereisten uit de richtlijn - na elk dodelijk ongeval op een rijksweg een uitgebreide analyse uitgevoerd om in beeld te brengen welke factoren hierbij een rol hebben gespeeld in de oorzaak of de afloop van het ongeval. Op basis van de uitgevoerde analyses van alle dodelijke ongevallen doet SWOV jaarlijks aanbevelingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijkswegen[16]. Ook worden over het gehele rijkswegennet periodieke verkeersveiligheidsinspecties en waar nodig gerichte verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd.

Een nieuw én verplicht instrument is de Verkeersveiligheids-beoordeling, die elke vijf jaar opgesteld dient te worden. De Verkeersveiligheidsbeoordeling vormt een belangrijke bouwsteen voor de SAVeR. Met de Verkeersveiligheidsbeoordeling zijn de grootste risico's op het rijkswegennet integraal in beeld gebracht door - conform vereisten uit de richtlijn - te kijken naar risico's in het wegontwerp (proactief) en ongevalscijfers (reactief). De Verkeersveiligheidsbeoordeling en andere genoemde instrumenten stellen ons in staat om de huidige risico's op het rijkswegennet te beoordelen en te prioriteren. De richtlijn schrijft



ook een 'actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten' voor, op basis waarvan afgewogen en gemonitord kan worden welke verbetermaatregelen (als eerst) getroffen worden. Dat kunnen maatregelen zijn gericht op de verbetering van gedrag, het voertuig of de infrastructuur. Dit landt in het eerdergenoemde uitvoeringsplan.

De SAVeR legt hiervoor de basis: in de SAVeR is op hoofdlijnen een eerste vertaalslag gemaakt naar het verbeterpotentieel op de grootste risico's en risicolocaties die voortkomen uit de Verkeersveiligheidsbeoordeling. Dit wordt in hoofdstuk 3 verder toegelicht. Op basis hiervan is een viertal richtinggevende doelstellingen beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is vervolgens beschreven welke stappen dit jaar en de komende jaren kunnen worden gezet voor een verdere concretisering van de inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen, in samenhang met de concretisering van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet[17].

[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32019L1936. In Nederland is deze richtlijn geïmplementeerd in onder andere de Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit verkeersveiligheid weginfrastructuur.
[16] Dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023
[17] https://open.overheid.nl/documenten/dpc-831c9c1740498468b9864a1e455f41293d43bf9a/pdf

3 Verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen

3.1 Inleiding

Verkeersongevallen ontstaan door een combinatie van meerdere factoren, zoals risico's in de weginfrastructuur, de verkeerssituatie, het gedrag van weggebruikers en de staat van het voertuig[18]. Ook de mate waarin een verkeersongeval voor slachtoffers ernstig afloopt, hangt samen met diverse factoren. Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid is het daarom van belang om de grootste risicofactoren die bijdragen aan het ontstaan en de (ernstige) afloop van ongevallen in beeld te krijgen en deze - waar mogelijk - met effectieve maatregelen te mitigeren. Dit is de kern van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid, zoals vastgelegd in het SPV 2030: het systematisch in kaart brengen van verkeersveiligheidsrisico's en daar maatregelen te nemen waar deze het meeste effect hebben om de (grootste) risico's te verminderen. Met deze risicogestuurde aanpak worden ongevallen proactief voorkomen. Dat kan betekenen dat er maatregelen nodig zijn op plekken waar nog geen ongevallen hebben plaatsgevonden. Het streven daarmee is dat (onbedoelde) fouten in het verkeer niet direct leiden tot de dood of ernstig letsel, maar worden opgevangen door een veilig verkeerssysteem van vergevingsgezinde infrastructuur, beschermende voertuigen en veilig anticiperend gedrag[19].

Twee voorbeelden van ongevallen waarbij een combinatie van factoren hebben bijgedragen aan het ontstaan én de afloop.

Dit zijn fictieve voorbeelden die als illustratie dienen; ook in de realiteit komen dergelijke gebeurtenissen voor.

In een verbindingsboog van een knooppunt waar een adviessnelheid van 50 km/h geldt, was door een combinatie van een te hoge snelheid, versleten banden en een nat wegdek een auto uit de bocht gevlogen. Het voertuig botste daarop tegen een boom, die dicht langs de weg stond. Er was ter plaatse geen geleiderails aanwezig. De bestuurder droeg geen autogordel en was op slag dood.

Op een rijks-N-weg wilde een bestuurder een drinkfles pakken uit een tas op de passagiersstoel. De bestuurder was hierdoor even afgeleid en raakte met de rechterwielen de berm. Door overmatig terugsturen raakte de automobilist de controle over het voertuig kwijt en belandde onbedoeld op de andere weghelft. Een tegemoetkomende auto kon niet meer uitwijken. De twee voertuigen botste frontaal op elkaar. Een persoon kwam om het leven, de ander raakte ernstig gewond.

In de hiernavolgende paragrafen worden de Verkeersveiligheids-beoordeling (3.2) én de belangrijkste geconstateerde risico's en risicofactoren in de infrastructuur (3.3), het verkeersgedrag (3.4) en het voertuig 3.5) nader toegelicht..

3.2 Verkeersveiligheidsbeoordeling op rijkswegen

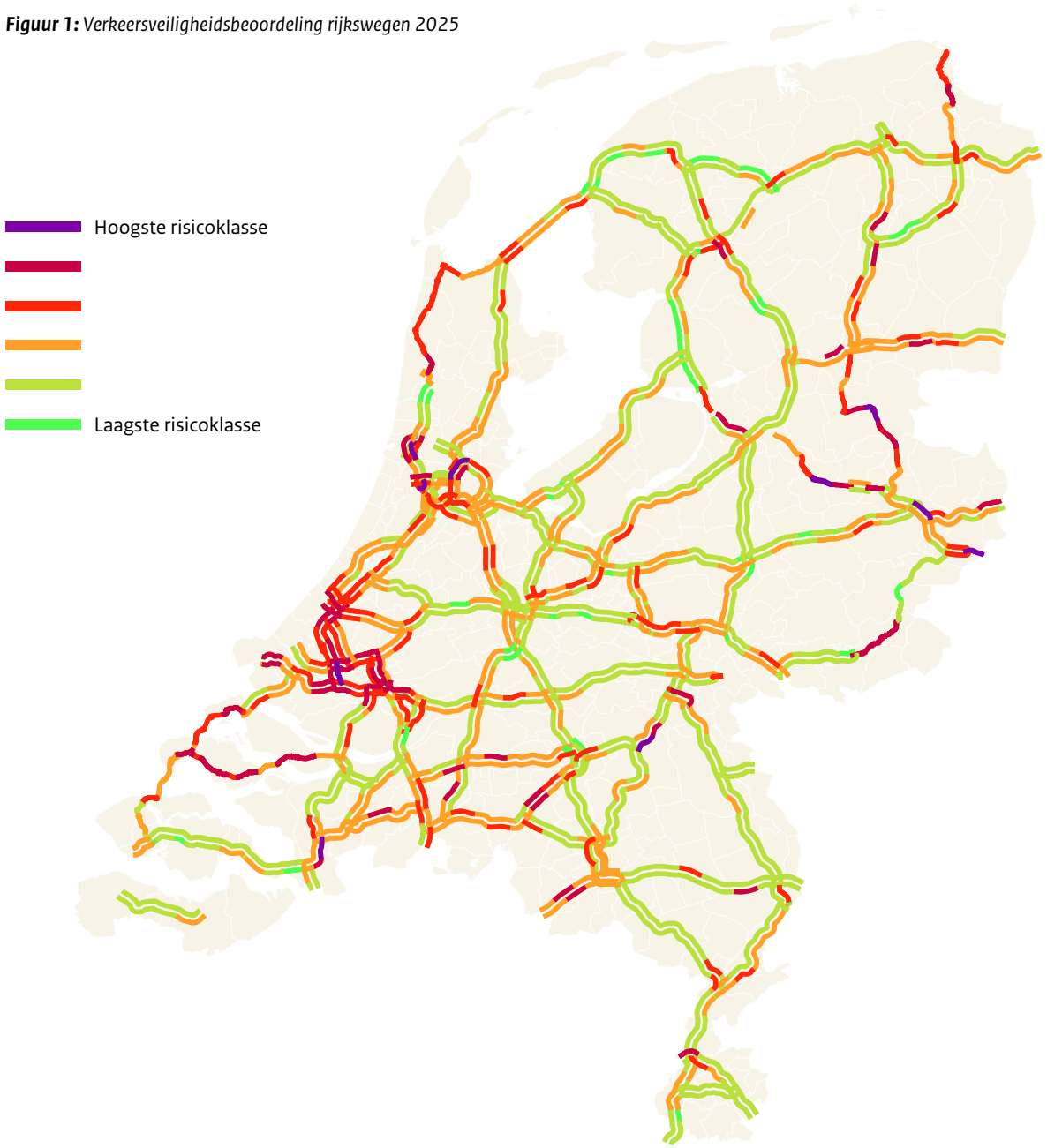
Een van de manieren om verkeersveiligheidsrisico's op de rijkswegen in kaart te brengen, te beoordelen en te prioriteren is middels de Verkeersveiligheidsbeoordeling. Dit is een procedure volgens RISM-II richtlijn en is in 2025 voor het eerst op rijkswegen uitgevoerd. De Verkeersveiligheidsbeoordeling is conform de vereisten van de richtlijn gebaseerd op een beoordeling van de huidige weginrichting (ontwerpscore) en een beoordeling van het aantal slachtofferongevallen dat heeft plaatsgevonden (ongevalsscore):

[18] SWOV (2024) Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2024. SWOV, Den Haag.
[19] Wegman, F., Aarts, L., van der Knaap, P. (2023). *Sustainable Safety: A Short History of a Safe System Approach in the Netherlands*. In: Edvardsson Björnberg, K., Hansson, S.O., Belin, MÅ., Tingvall, C. (eds) The Vision Zero Handbook. Springer, Cham.

- de ontwerpscore geeft inzicht in de weggedeelten waar voor de verkeersveiligheid cruciale ontwerpelementen nog niet conform de laatste veiligheidsinzichten zijn uitgevoerd. Daarbij wegen de ontwerpelementen die een relatie hebben met de reeds plaatsgevonden ongevallen op die weggedeelten zwaarder mee. Op deze weggedeelten draagt de infrastructuur bij aan een verhoogd risico op het ontstaan of een ernstige afloop van verkeersongevallen.
- de ongevalsscore geeft inzicht in de weggedeelten waar verkeersongevallen met slachtoffers (dodelijk en letsel) hebben plaatsgevonden, als resultaat van de combinatie van risico's in infrastructuur, gedrag van weggebruikers en voertuigen. De score is daarbij opgebouwd uit de ongevalsdichtheid, ofwel het aantal slachtofferongevallen per kilometer weglengte, en het ongevalsrisico, ofwel het aantal slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometer.

Op basis van deze twee variabelen is voor alle rijkswegen een beoordeling van de huidige situatie vastgesteld, waarbij voor ieder weggedeelte een relatieve veiligheidsscore (op een schaal van 0 % t/m 100 %) is berekend. In figuur 1 zijn de relatieve veiligheidsscores van de verschillende weggedeelten in zes risicoklassen ingedeeld en gevisualiseerd op de kaart. Deze categorisering geeft conform de RISM-II richtlijn een eerste prioritering aan bij het bepalen van welke weggedeelten (als eerste) nader geïnspecteerd moeten worden. Voor de weggedeelten in de hoogste risicoklasse moet inzichtelijk gemaakt worden of bijvoorbeeld het gehele of specifieke locaties op die weggedeelten aandacht behoeven. Hiertoe bevat de Verkeersveiligheidsbeoordeling per traject inzichten in hoe de ongevalsscore en wegontwerpscore per 100 meter zich tot elkaar verhouden[20]. De volledige rapportage Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen, inclusief een uitgebreidere toelichting op de gehanteerde methodiek en een overzicht van de slechtst beoordeelde weggedeelten, is in december 2025 gepubliceerd[21].

Figuur 1: *Verkeersveiligheidsbeoordeling rijkswegen 2025*



De Verkeersveiligheidsbeoordeling laat zien dat de meeste weggedeelten van het rijkswegennet als veilig tot relatief veilig kunnen worden beoordeeld. Ongeveer 267 kilometer (4,7%) van het wegennet valt in de hoogste of op één na hoogste risicoklasse. Dit betreft zowel autosnelwegen als N-wegen in beheer van Rijkswaterstaat. Op deze weggedeelten zijn meerdere wegkenmerken als minder vellig beoordeeld en vinden er relatief veel dodelijke- en letselongevallen plaats. Het ingrijpen op deze weggedeelten kan leiden tot een afname van het aantal slachtofferongevallen en nieuwe slachtoffers voorkomen indien (kosten)efficiënte en effectieve verbetermaatregelen mogelijk zijn. Deze weggedeelten verdienen dan ook een hogere prioriteit in de aanpak dan de weggedeelten die beter zijn beoordeeld. Die aanpak kan bestaan uit verschillende type maatregelen en hoeft zich niet uitsluitend te richten op de infrastructuur. De Verkeersveiligheidsbeoordeling geeft geen prioritering van welke maatregelen mogelijk en/of effectief zijn.

3.3 Risico's in de weginfrastructuur

Een veilige weginfrastructuur kenmerkt zich door een uniform, voorspelbaar en herkenbaar wegontwerp met passende snelheidslimieten. Op die manier weten weggebruikers welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht. De weginrichting, inclusief de bewegwijzering, bebording, markering en verkeersmanagementsystemen -zoals verkeerssignalering en filestaartbeveiliging- is daarmee een belangrijke factor bij het beïnvloeden van (gewenst) verkeersgedrag. Daarnaast draagt de vergevingsgezindheid van de weg, zoals een obstakelvrije berm en het scheiden van verkeersstromen, bij aan het voorkomen van een ernstige gevolgen als het toch (onbedoeld) misgaat.

Met de Verkeersveiligheidsbeoordeling is inzichtelijk gemaakt welke aanwezige infrastructurele ontwerpkenmerken sterker hebben bijdragen aan het ontstaan of de afloop van verschillende typen verkeersongevallen. Dit zijn onder andere wegkenmerken zoals de mate van vergevingsgezindheid van bermen en het ontbreken van een vorm van fysieke rijbaanscheiding. De infrastructurele aspecten die het vaakst een rol spelen bij de afloop en/of het ontstaan van dodelijke verkeersongevallen zijn weergeven in figuur 2. De aantallen verkeersdoden per jaar zijn gebaseerd op de reeks jaarlijkse dieptestudies van SWOV[22] naar dodelijke ongevallen op rijkswegen. De genoemde aspecten komen ook uit andere valide methoden naar voren, zoals het jaarlijkse monitoringsonderzoek Veilig over Rijkswegen[23] en de risicoanalyse rijkswegennet[24]. Gebleken is dat de rol van de infrastructuur bij het ontstaan van de letselongevallen grotendeels vergelijkbaar is met die bij de dodelijke ongevallen. Bij frontale ongevallen is de afloop echter vaker dodelijk en bij kop-staartongevallen vaker (ernstig) gewond.[25]

Op weggedeelten met een hoger risico komen meerdere risicovolle wegkenmerken tegelijk voor in combinatie met hogere aantallen (dodelijke) ongevallen, zoals blijkt uit de achtergrondgegevens die zijn opgenomen bij de Verkeersveiligheidsbeoordeling[26]. Op N-wegen met een hoger risico gaat het vaak om een combinatie van factoren die samenhangen met een smal dwarsprofiel. Dit betreft (in ieder geval) de berminrichting en het ontbreken van fysieke rijrichtingscheiding. Op autosnelwegen met een hoger risico is het beeld meer divers. De inrichting van de berm komt hierbij geregeld terug als risico, vaak in combinatie met andere afwijkingen. Op viaducten en in tunnels gaat het bijvoorbeeld vaak om een stapeling van verschillende afwijkingen die samenhangen met de beperkte ruimte bij deze kunstwerken. Op dit soort locaties zijn over het algemeen vooral kop-staartbotsingen zichtbaar, die ook samenhangen met hogere verkeersintensiteiten en discontinuïteiten in het wegontwerp. Het gaat dan bijvoorbeeld om een groot aantal aansluitingen/verbindingswegen relatief dicht op elkaar. In andere situaties is er sprake van een krappe inrichting van aansluitingsbogen in combinatie met een afwijkende berminrichting en een verhoogd aantal eenzijdige (berm)ongevallen.

De Verkeersveiligheidsbeoordeling laat ook zien dat binnen gunstiger gescoorde weggedeelten ook risicovolle wegkenmerken voorkomen op specifieke locaties, al dan niet in combinatie met ongevallen. Ook op die specifieke locaties kunnen verbetermaatregelen bijdragen aan het voorkomen van ernstige verkeersongevallen.

[22] https://swov.nl/nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2022
[23] https://open.rijkswaterstaat.nl/@288786/veilig-rijkswegen-2023/
[24] https://open.rijkswaterstaat.nl/@280222/analyse-verkeersveligheidsrisico/
[25] SWOV (2025). Dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023. Analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen
[26] Sweco (2025). Achtergrondgegevens bij Rapportage Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen.

Figuur 2 *Risico op type ongeval in relatie tot infrastructurele kenmerken, gerangschikt naar gemiddeld aantal dodelijke slachtoffers per jaar.*

Infrastructurele kenmerken die voor een groot deel bepalend zijn
voor de mate waarin risico's voor de verkeersveiligheid kunnen worden verwacht en niet uitsluitend op weggedeelten met een hoge scores voorkomen

							
risico op ernstige afloop van ongevallen in bermen	risico op kop-staart-ongevallen, hoofdzakelijk in filestaarten	risico op frontale ongevallen op enkelbaanswegen	risico op kop-staart- en flankongevallen op kruispunten en aansluitingen	risico op flank- en bermongevallen in bochten	risico op kop-staart-ongevallen met stilstaande (pech) voertuigen	risico op kop-staart- en flankongevallen door ontbreken verlichting	risico op berm-, flank- of kop-staart-ongevallen door een minder stroef wegdek
24 doden per jaar bij bermongevallen, waarvan driekwart bij niet-vergevingsgezinde bermen	**12 doden per jaar** op locaties waarvan de helft bij niet aanwezige of niet functionerende filestaartbeveiliging	**7 doden per jaar** op enkelbaanswegen zonder vorm van rijbaanscheiding (**+ 3 doden per jaar** door spookrijden op autosnelwegen)	**5 doden per jaar** door de vormgeving van kruispunten en aansluitingen	**5 doden per jaar** in krappe bochten	**4 doden per jaar** op locaties zonder of met smalle vlucht-stroken en/ of vluchtzones	**4 doden per jaar** op drukke wegen tijdens duisternis die onverlicht zijn of verlichting niet brandde	**1 dode** op weggedeelten met te lage stroefheid

Niet alleen de veiligheidsrisico's en de mate waarin de weginfrastructuur ruimte biedt voor menselijke fouten dragen bij aan het ontstaan of ernstig aflopen van verkeersongevallen. Zoals eerder beschreven is de combinatie van factoren in infrastructuur, het gedrag van weggebruikers en de (technische) staat van het voertuig bepalend. Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid moeten daarom ook deze aspecten in overwegingen worden genomen om tot integrale, effectieve en gerichte maatregelen te komen. Hierna wordt dieper ingegaan op welke gedragingen en voertuigkenmerken op rijkswegen tot ernstige verkeersongevallen leiden.

3.4 Risico's in het gedrag van verkeersdeelnemers

Veilig verkeersgedrag is het resultaat van een goede opleiding, risicobewustzijn, sociale verantwoordelijkheid en hiernaar handelen door defensief te rijden op een weg waar de inrichting duidelijk maakt wat van verkeersdeelnemers wordt verwacht. Hoewel de meeste weggebruikers voldoende veilig, vlot en sociaal aan het verkeer deelnemen, worden er ook fouten gemaakt. Dit kan gaan om bijvoorbeeld een verkeerde inschatting van de verkeerssituatie en (momenten van) onoplettendheid, die te scharen zijn onder 'normaal verkeersgedrag'. Het kan echter ook gaan om doelbewuste verkeersovertredingen, zoals rijden met alcohol op of telefoongebruik achter het stuur. Zowel onbedoelde fouten als doelbewuste verkeersovertredingen kunnen leiden tot ernstige ongevallen.

Uit onderzoek van SWOV (2025)[27] blijkt dat de rol van de verkeersdeelnemer bij het ontstaan van dodelijke ongevallen op rijkswegen varieert. Gedragsaspecten die een belangrijke



rol hebben gespeeld zijn weergegeven in figuur 3. Dit betrof bij dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2023 een (zeer) hoge rijsnelheid en snelheidsverschillen (n=9), afleiding door onjuist apparaatgebruik (n=6), alcoholgebruik (n=7), indicaties van drugsgebruik (n=12) en vermoeidheid (n=2). Dit betreft gevallen waarvoor substantieel bewijs voorhanden was. Eerdere schattingen laten zien dat bij 15 tot 20% van de verkeersongevallen vermoeidheid van de bestuurder een rol heeft gespeeld.[28] Meerdere aspecten kunnen de oorzaak vormen van vermoeidheid, zoals een slechte nachtrust, het lang achter het stuur zitten en het over langere tijd ondervinden van een zware of juist een lage rijtaakbelasting. Bij een lage taakbelasting, bijvoorbeeld het rijden over snelwegen met weinig verkeer in een eentonige omgeving, bestaat het risico van passieve vermoeidheid en verminderde alertheid. De verwachting is dat het risico op passieve vermoeidheid ook steeds meer gaat gelden naarmate het aantal automatische rijhulpsystemen in voertuigen toeneemt.[29]

[27] https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2025-22.pdf
[28] SWOV (2019). Vermoeidheid. SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.
[29] Matthew et al. (2019). *Dangerous intersections? A review of studies of fatigue and distraction in the automated vehicle*. In: Accident Analysis & Prevention, Volume 126, May 2019, Pages 85-94.

Figuur 3 *gedragsaspecten die een rol speelden bij het ontstaan van dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2023.*

Gedragskenmerken
de mate waarin gedragingen een rol speelden bij het ontstaan van dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2023*



Rijden onder invloed van drugs	Hoge snelheid en snelheidsverschillen	Rijden onder invloed van alcohol	Afleiding door onjuist apparatuurgebruik	Vermoeidheid
in **20%** van de dodelijke ongevallen	in **15%** van de dodelijke ongevallen	in **12%** van de dodelijke ongevallen	in **10%** van de dodelijke ongevallen	in **3%** van de dodelijke ongevallen

** Voor zover daarvoor substantieel bewijs voorhanden was in ongevalsonderzoek, zie verdere toelichting in SWOV (2025) Dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023. R-2025-22*

Het voldoende afstand houden tot de voorligger is een ander belangrijk gedragsaspect op rijkswegen. Dit is nodig zodat bestuurders in geval van onverwachte situaties, zoals plotselinge files, tijd hebben om te reageren en kop-staartongevallen kunnen voorkomen. Met name op autosnelwegen is de kans op dit soort ongevallen het grootst. Recente inzichten in de mate waarin voldoende afstand wordt gehouden zijn niet voorhanden. Uit ongevalsdata uit het verleden blijkt dat bij 80% van de kop-staartongevallen korte volgafstanden als oorzaak was geregistreerd.[30] Ook is duidelijk dat de gemiddelde volgafstanden te klein zijn naarmate het drukker is op de weg of als rijsnelheden hoger ligger dan ca. 90 km/u[31].

Veilig verkeersgedrag kan niet alleen bijdragen aan het voorkomen van ongevallen, maar kan ook de ernst van het letsel beperken. Uit onderzoeken van SWOV blijkt dat – voor zover kon worden nagegaan - een derde van de op rijkswegen overleden inzittenden in de jaren 2017 t/m 2022 geen autogordel droeg. Bijna de helft van deze groep inzittenden werd tijdens het ongeval uit het voertuig geslingerd.

De bovenstaande gedragingen kunnen niet worden opgeteld om te bepalen hoe vaak welk type gedrag een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van (dodelijke) ongevallen op rijkswegen. Het blijkt namelijk dat in een deel van de dodelijke ongevallen meerdere gedragingen een rol hebben gespeeld. Bij een deel van de bestuurders sprake van een combinatie van een zeer hoge rijsnelheid, alcohol- of drugsgebruik, afleiding of ander risicovol gedrag. Over de tijd is geen verbetering in gedrag waar te nemen.

3.5 Risico's in voertuigen

De veiligheid van moderne voertuigen is de laatste decennia verbeterd, zowel voor de inzittenden als voor overige verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld door airbags, automatische noodremsystemen, antiblokkeersystemen en elektronische

[30] SWOV (2012). Factsheet volgtijd en verkeersveiligheid.
[31] SWOV (2012): Factsheet Volgtijd en verkeersveiligheid.

stabiliteitscontrole. Europese regelgeving zorgt ervoor dat nieuwe voertuigen steeds meer met dergelijke rijhulpsystemen en waarschuwingssystemen moeten worden uitgerust, zoals vermoeidheidswaarschuwing, afleidingswaarschuwing en waarschuwing voor het verlaten van de rijstrook. Hierdoor kan het risico op bijvoorbeeld kop-staart-, frontale- en bermongevallen worden verkleind. SWOV vindt in recent onderzoek een overwegend positief beeld van de veiligheidseffecten van individuele veiligheidssystemen. Het is aannemelijk dat de veiligheidsbevorderende effecten richting toekomst verder zullen verbeteren[32].

Veel ontwikkelingen op het gebied van voertuigveiligheid gelden generiek voor het gehele wegennet en zijn niet specifiek te maken voor het rijkswegennet. Belangrijk daarbij is dat het samenspel tussen voertuigsystemen, de weginrichting, bestuurders en weggebruikers optimaal is ingericht. Zo moeten rijhulpsystemen in staat zijn verkeerssituaties te herkennen, door bijvoorbeeld goede belijning en markering, en hebben bestuurders kennis en begrip nodig van rijhulpsystemen voor correct gebruik ervan.[33]

De veiligheidseisen voor voertuigen zijn internationaal of op Europees niveau vastgelegd en vervolgens opgenomen in Nederlandse wet- en regelgeving. Dat neemt niet weg dat de technische staat van voertuigen een directe of indirecte rol kan spelen bij het ontstaan van (dodelijke) ongevallen. In 2023 bleek dat bij 14 dodelijke ongevallen op rijkswegen het geval te zijn, waarbij stilgevallen en/of stilstaande voertuigen (en uitstappende personen als gevolg daarvan) zijn aangereden op de rijstrook of op de vluchtstrook. Daarbij was sprake van een technisch mankement (n=3) en het vastmaken van loszittende lading (n=2)[34]. Bij tenminste drie ongevallen speelde ook uitgeschakelde of kapotte verlichting een rol. Bij voorgaande ongevallen speelt het handelen van de (uitstappende) bestuurders een grote rol in de aanleiding en afloop van deze ongevallen. Bij twee andere gevallen in dat jaar is bekend dat de rijhulpsystemen niet ingrepen, waardoor dodelijke ongevallen niet door de bestuurder én het rijhulpsysteem werden voorkomen. Het ging daarbij om een automatisch noodremsysteem. Daarnaast betrof het tweemaal een uitgeschakeld waarschuwingssystemen voor het verlaten van de rijstrook. Het verplichte automatisch noodremsysteem heeft -na het niet tijdig remmen door de chauffeur- bij vrachtwagens in periode 2016-2022 bij 9 dodelijke ongevallen niet ingegrepen. Onbekend is of in deze gevallen dit systeem niet goed functioneerde of (doelbewust) is uitgeschakeld.

3.6 Resumerend: prioritering van verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen

De verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen worden bepaald door tekortkomingen in infrastructuur, verkeersgedrag en voertuigveiligheid. Deze factoren grijpen op elkaar in en kunnen verkeersveiligheidsrisico's vergroten.

- In de infrastructuur komen de grootste risico's voort uit acht dominante wegkenmerken, waaronder onvoldoende vergevingsgezinde berminrichting en het ontbreken van rijrichtingsscheiding. Een deel van de dodelijke en ernstige verkeersslachtoffers zijn vermijdbaar als de weginrichting en verkeerssituaties meer herkenbaar, voorspelbaar en vergevingsgezind zijn.
- Bij verkeersgedrag spelen hoge rijsnelheden, afleiding en alcohol- en drugsgebruik relatief vaak een rol bij het ontstaan van ernstige ongevallen, waarbij is geconstateerd dat dit risicogedrag de afgelopen jaren toeneemt. Ook het handelen van bestuurders in nood- en pechsituaties is relevant. Risicogedrag is niet 100% te voorkomen, maar met een mix aan maatregelen kan bewust risicogedrag wel worden teruggedrongen, waarmee dodelijke en ernstige verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen.
- Voor voertuigen liggen de uitdagingen op het gebied van optimaal functioneren en juist gebruiken van rijhulpsystemen. Dit draagt bij aan een veilige interactie tussen de bestuurder, het voertuig en zijn omgeving waarmee ongevallen kunnen worden voorkomen.

Gezien deze samenhangende risicofactoren is een aanpak nodig waarbij infrastructuur voorspelbaar is ingericht en menselijke fouten zo goed mogelijk worden opgevangen, verkeersgedrag minder risicovol wordt en ondersteunende voertuigsystemen zo goed mogelijk kunnen functioneren voor de verkeersveiligheid.

[32] SWOV (2024) Veiligheidseffecten van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS). https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2024-16.pdf
[33] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Monitor Smart Mobility 2025 Monitor Smart Mobility 2025 | Rapport | Rijksoverheid.nl
[34] SWOV (2025): Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen 2023. Rapport R-2025-22 https://swov.nl/nl/publicatie/dodelijke-ongevallen-en-letselongevallen-op-rijkswegen-2023

4 Van inzicht in risico's naar uitzicht op verbetering

4.1 Naar een samenhangende aanpak van de grootste risicofactoren

Zonder aanvullende inspanningen zal het risico op verkeersongevallen niet afnemen. Aangezien naar verwachting de verkeersintensiteiten in de toekomst stijgen, betekent dit dat het aantal verkeersslachtoffers niet daalt, maar juist toeneemt zoals ook in de verkeersveiligheidsprognoses is geconstateerd. De SAVeR kent de ambitie om de verkeersveiligheid op rijkswegen structureel te verbeteren, met het oog op de morele ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 zoals vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030[35] en de doelstelling uit de begroting van het ministerie van IenW[36].

Om de verkeersveiligheid op rijkswegen structureel te verbeteren, is het zaak om de kans op ongevallen zoveel mogelijk te verkleinen. De ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 helpt daarbij, maar vraagt tegelijkertijd om richtinggevende doelstellingen die zich richten op het wegnemen of verkleinen van de grootste risico's. Vanuit een safe-system benadering – in Nederland vastgelegd in de aanpak Duurzaam Veilig – is het van belang daarbij breed te kijken naar alle typen verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen, zowel op het gebied van infrastructuur, voertuig als gedrag.



4.2 Vier richtinggevende doelstellingen

Het in de voorgaande paragraaf beschreven bredere perspectief zal nadrukkelijk betrokken worden bij vervolgstappen van de SAVeR, ook gegeven de context zoals geschetst in hoofdstuk 2. Om een concrete invulling te geven aan de ambitie van het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid op rijkswegen, zijn – voortbouwend op de risicofactoren zoals benoemd in hoofdstuk 3 - vier richtinggevende doelstellingen uitgewerkt. Deze zijn weergegeven in figuur 4

[35] Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur: https://open.overheid.nl/documenten/40088f64-fe4e-4105-b568-4f96da6b84d2/file
[36] https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2026/OWB/XII/onderdeel/9697013

Figuur 4 *vier richtinggevende doelstellingen voor structurele verbetering*



De komende jaren wordt op basis van deze doelstellingen invulling gegeven aan het concretiseren van de verkeersveiligheidsaanpak op rijkswegen, in samenhang met inzet vanuit landelijk beleid. Dit landt in een uitvoeringsplan voor de aanpak van verkeersveiligheid op rijkswegen. Daarbij wordt eveneens een koppeling gemaakt met de haalbare, concrete (tussen)doelen voor de verkeersveiligheid op landelijk niveau die op dit moment in ontwikkeling zijn[37]. Op basis van zowel het uitvoeringsplan als de ontwikkeling van concrete (tussen)doelen voor verkeersveiligheid op landelijk niveau, kan een vertaling in concrete streefwaarden voor de inzet op rijkswegen worden gemaakt. Op basis daarvan kan gemonitord of (tussen)doelen worden bereikt en waar nodig en mogelijk worden bijgestuurd, afhankelijk van de beschikbare middelen.

4.3 In kaart brengen handelingsperspectief

In het voorgaande hoofdstuk is – op basis van de Verkeersveiligheidsbeoordeling – geschetst wat de grootste (infrastructurele) risico's op het rijkswegennet zijn en op welke locaties van het rijkswegennet sprake is van verhoogde risico's in het wegontwerp, in samenloop met een verhoogd aantal (letsel)ongevallen. De op basis van de Verkeersveiligheidsbeoordeling geïdentificeerde risicolocaties kennen wisselende (combinaties van) risico's. Per risico en per risicolocatie verschilt daarom het handelingsperspectief voor maatregelen. De Verkeersveiligheidsbeoordeling is daarmee het inhoudelijke vertrekpunt voor het in beeld brengen van het verbeterpotentieel.

Bij het in beeld brengen van het verbeterpotentieel en de prioritering van maatregelen spelen diverse afwegingen een rol, bijvoorbeeld op het gebied van uitvoerbaarheid, inpasbaarheid of beschikbare middelen. Daarom moet worden bezien tegen welke kosten welke effecten in risicomitigatie bereikt kunnen worden. Infrastructurele maatregelen zijn immers niet overal gemakkelijk in te passen en gaan vaak gepaard met hoge investeringen, met name bij viaducten en tunnels, terwijl met eenzelfde budget op andere – al dan niet minder risicovolle - weggedeelten per saldo meer veiligheidseffect bereikt kan worden. Het komen tot gedragsverandering vraagt om een lange adem en kan los staan van specifieke risicolocaties. Gedrag kan in meerdere of mindere mate echter wel afgedwongen worden op specifieke locaties, bijvoorbeeld door gerichte inzet van handhaving. Ook voertuigontwikkelingen richten zich niet uitsluitend op het rijkswegennet of op Nederland, maar moeten in Europees of mondiaal verband worden gezien. Wel kunnen deze ontwikkelingen in potentie bijdragen aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

In het volgende hoofdstuk wordt geschetst welke stappen we zetten om dit 'verbeterpotentieel' verder in te beeld brengen, welke afwegingen daarbij zijn te maken en welke acties zijn voorzien.

[37] https://open.overheid.nl/documenten/44556554-f654-45a0-95bf-1729585f113f/file

5 Agenda voor verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen

5.1 Inzet langs vier pijlers

In figuur 4 zijn de vier doelstellingen weergegeven op basis waarvan de komende jaren kan worden ingezet op een structurele verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen, ook als de nu voorziene projecten[38] op basis van incidentele financiering zijn afgerond. In 2026-2027 maken we het verbeterpotentieel op de grootste risico's en risicolocaties inzichtelijk, als tussenstap naar een uitvoeringsplan. Hiervoor wordt het verbeterpotentieel van de acht dominante infrastructurele risico's en grootste risicolocaties uitgewerkt in infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen gerangschikt naar kosteneffectiviteit. Daarmee wordt ook inzichtelijk welk deel van de dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden vermijdbaar is door een veilige en vergevingsgezinde weginrichting. Daarbij worden niet alleen de potentiële effecten van kleinschalige en grootschalige infrastructurele maatregelen in beeld gebracht, maar wordt ook gekeken hoe dergelijke maatregelen zich verhouden tot andersoortige maatregelen op het gebied van handhaving, gedrag en voertuig, inclusief verwachte toekomstige ontwikkelingen op dat vlak.

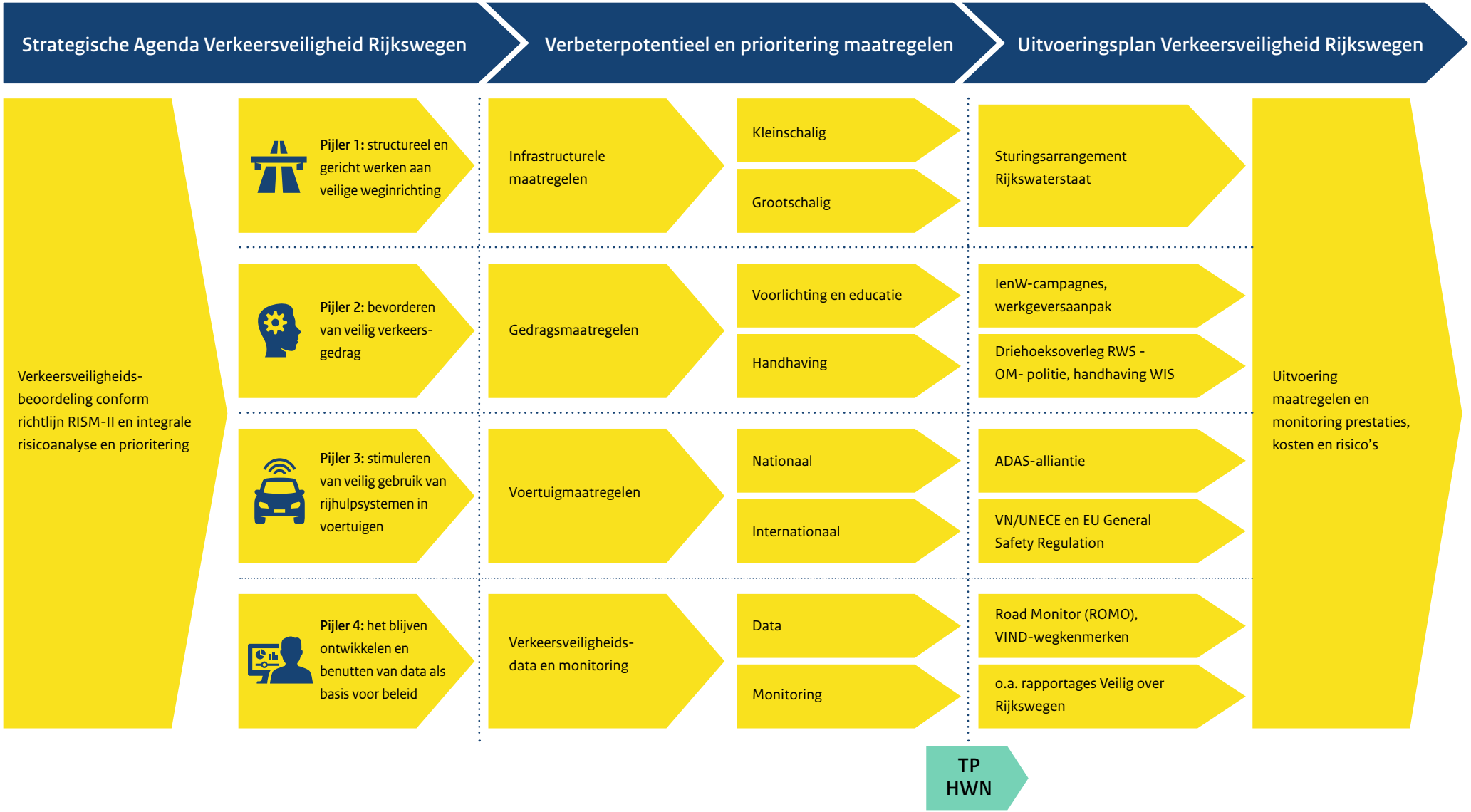
Wanneer de stap wordt gezet richting een uitvoeringsplan kan op basis van bovenstaande worden afgewogen met welke maatregelen het grootste effect bereikt kan worden en hoe deze maatregelen tot uitvoering kunnen worden gebracht.



Voor verschillende typen maatregelen bestaan immers verschillende mogelijkheden om tot uitvoering te komen: bijvoorbeeld gekoppeld aan de inzet op landelijk beleid of door veiligheidsmaatregelen met een beperkte omvang mee te nemen bij gepland onderhoud. Dat is in onderstaand handelingsskader (figuur 5) conceptueel geschetst. Daarbij zijn de vier richtinggevende doelstellingen gehanteerd als pijlers voor vervolgstappen. Deze pijlers kunnen elkaar onderling aanvullen. In aanvulling op het handelingskader is in het vervolg van dit hoofdstuk geschetst waar we onder de verschillende pijlers nu al op inzetten en waar we de komende jaren op (blijven) inzetten.

[38] Zie het MIRT-overzicht 2026: https://open.overheid.nl/documenten/3f628b3d-1389-4d2d-b37a-5853a52a9f08/file

Figuur 5 *SAVeR en vervolgstappen/handelingskader*



Pijler 1
Structureel en gericht werken aan een veilige weginrichting

Wat doen we nu al?

De komende jaren wordt op basis van de eenmalige investering in rijks-N-wegen, waarvoor door het kabinet Rutte-IV € 200 mln beschikbaar is gesteld en bij de Voorjaarsnota 2025 aanvullend € 115 mln beschikbaar is gesteld voor de N36, verder gewerkt aan de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. Met het treffen van infrastructurele maatregelen, zoals het veilig inrichten van bermen, het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheidingen op enkelbaans rijks-N-wegen en het aanbrengen van lokale filebeveiligingssystemen wordt beoogd het ongevalsrisico en de ernst van de afloop op deze wegen te verminderen. De beschikbare middelen voor infrastructurele maatregelen op rijks-N-wegen laten geen ruimte voor aanvullende maatregelen. Het budget wordt de komende jaren ingezet voor maatregelen op diverse rijks-N-wegen, soms met een bijdrage van medeoverheden.



Waar zetten we de komende jaren op in?

- Het verbeterpotentieel van (aanvullende) infrastructurele (verkeers-)maatregelen gericht op een veilige weginrichting wordt in 2026/2027 in beeld gebracht en gewogen ten opzichte van maatregelen binnen de andere pijlers.
- Daarbij wordt in beeld gebracht welke kleinschalige infrastructurele maatregelen en/of verkeersmaatregelen binnen de context van instandhouding theoretisch maakbaar zijn en een bijdrage leveren aan verkeersveiligheid, zodat verkend kan worden welke maatregelen zijn in te passen in een volgende meerjarenafspraak instandhouding (vanaf 2031).
- Dit doen we passend binnen het Toekomstperspectief Hoofdwegennet als langetermijnbeleidskader van IenW voor het beheren en ontwikkelen van het hoofdwegennet, dat in 2026 gebiedsgericht wordt uitgewerkt[39][1]. In het Toekomstperspectief Hoofdwegennet maken we voor verschillende typen wegen geen onderscheid naar gewenst veiligheidsniveau, maar volgt een prioritering voor verkeersveiligheid vanuit de verkeersveiligheidsopgave zoals die voor het 'nu' geschetst is in de Verkeersveiligheidsbeoordeling en voor 2040 geschetst wordt in de Integrale Mobiliteitsanalyse.
- Het Toekomstperspectief Hoofdwegennet stelt een beeld van de gewenste functie van de hoofdwegen vast en stuurt in samenhang op de belangrijkste opgaven (bereikbaarheid, betrouwbaarheid/robuustheid, veiligheid en leefomgeving).
- We werken daarbij toe naar prestatieafspraken voor verkeersveiligheid die zich richten op de aanpak van die risico's met het grootste verbeterpotentieel en stellen daarbij – afhankelijk van beschikbare budgetten – meetbare streefwaarden.
- Bij aanlegprojecten die overwegend starten vanuit een bereikbaarheidsopgave constateren we dat beschikbare inzichten over verkeersveiligheidsrisico's pas later in projectprocessen in beeld komen en daarmee niet altijd expliciet onderdeel zijn gemaakt van de projectscope en budgetraming. We gaan daarom procesverbeteringen doorvoeren zodat inzichten over verkeersveiligheid al in de vroege projectfasen beschikbaar zijn en meegewogen kunnen worden in scope en raming van benodigde middelen.
- Voor risico's of risicolocaties die uitsluitend met meer grootschalige infrastructurele ingrepen zijn aan te pakken, wordt verkend op welke wijze deze op langere termijn geagendeerd kunnen worden. Dit gebeurt in samenhang met de ontwikkeling van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet en bestaande instrumenten zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse.

[39] https://open.overheid.nl/documenten/dpc-831c9c1740498468b9864a1e455f41293d43bf9a/pdf

Pijler 2
Bevorderen van veilig verkeersgedrag op rijkswegen

Wat doen we nu al?

We bevorderen veilig verkeersgedrag op rijkswegen door de gedragsinterventies waar IenW direct verantwoordelijkheid voor draagt en ook nu al op inzet, zoals wetgeving, rijopleidingen, landelijke publiekscommunicatie en het faciliteren van regionale gedragsaanpakken. We continueren landelijke campagnes, waaronder BOB (alcohol) en MONO (afleiding) en specifiek voor rijkswegen de NietvoorniX campagne tegen het rijden op afgekruiste rijstroken. In lijn met de SPV koers zijn dit bewezen vormen van effectieve gedragscommunicatie die structureel meerjarig worden ingezet. Dergelijke campagnes blijven herkenbaar en worden waar nodig gerichter afgestemd op (actuele) gedragsrisico's. Het bevorderen van veilig verkeersgedrag doen we in nauwe samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en de politie, omdat effectieve gedragsbeïnvloeding óók sterk afhankelijk is van consequente en effectieve handhaving op de rijkswegen. Dit past binnen de SPV benadering waarin normering en sanctionering onderdeel kunnen zijn van het verkleinen van gedragsrisico's zoals alcohol- en drugsgebruik, snelheid en snelheidsoverschrijdingen en andere ernstige verkeersovertredingen.



Waar zetten we de komende jaren op in?

- Het verbeterpotentieel van (aanvullende) maatregelen die veilig verkeersgedrag op rijkswegen bevorderen wordt in 2026/2027 in beeld gebracht en gewogen ten opzichte van maatregelen binnen de andere pijlers.
- Rijkswaterstaat blijft nauw samenwerken met het Openbaar Ministerie (OM) en zal o.a. gebruik maken van de verkeersveiligheidsbeoordeling om prioritaire risicolocaties te identificeren, zodat het OM de beschikbare handhavingsinstrumenten slimmer in kan zetten. Het gaat hierbij om de inzet van focusflitsers en mobiele snelheidscamera's.
- Ook blijft Rijkswaterstaat in samenwerking met het OM en de politie inzetten op een projectmatige aanpak van de verkeershandhaving op rijkswegen. Een voorbeeld is de inzet van een focusflitser en controles op de N36[40].
- Gewerkt wordt aan het heropstarten van de gedragsaanpak op de N36[41], waarmee automobilisten bijvoorbeeld bewust worden gemaakt van het belang van afstand houden en ruimte geven aan medeweggebruikers bij het invoegen.
- We verkennen waar doorontwikkeling van lokale en regionale gedragsaanpakken, zoals de gedragsaanpak op de N36, een bijdrage kan leveren aan veiliger weggedrag, zodat een gedragsaanpak gericht kan worden ingezet op trajecten waar ook infrastructurele maatregelen zijn voorzien.
- We verkennen de mogelijkheden tegen vermoeidheid achter het stuur.
- We verkennen in lijn met de ambities uit het Coalitieakkoord 2026-2030 de herinvoering van het alcoholslot in het strafrecht.

40 https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2025/11/inzet-van-focusflitser-en-controles-op-n36
41 https://binnl.nl/kennisbank/projectenbank/2612081.aspx

Pijler 3
Stimuleren van veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen

Wat doen we nu al?

De basis voor voertuigveiligheid wordt gelegd via EU typegoedkeuring met daarin verwijzing naar VN/ECE regelgeving. Voertuigveiligheidseisen worden op internationaal en Europees niveau vastgesteld. Daarnaast stimuleren we de industrie, door deelname aan Euro NCAP om auto's nog veiliger te maken dan wat regelgeving vereist. Deze lijn sluit aan bij het SPV 2030 thema *Technologische ontwikkelingen*, waarin internationale normering essentieel wordt genoemd. Dit doen samen met RDW, CBR, kennisinstituten en marktpartijen, zodat nieuwe veiligheidstechnologieën hun potentieel daadwerkelijk kunnen realiseren. Moderne voertuigen worden steeds veiliger door betere botsbescherming en door systemen die ongevallen kunnen helpen voorkomen. SWOV laat zien dat deze systemen ongevallen met 10–13% kunnen terugdringen wanneer ze werken en door bestuurders worden gebruikt[42].

Waar zetten we de komende jaren op in?

- Het verbeterpotentieel van rijhulpsystemen voor de verkeersveiligheid, specifiek gericht op de grootste risico's op rijkswegen, wordt in 2026/2027 in beeld gebracht en gewogen ten opzichte van maatregelen binnen de andere pijlers.
- We blijven inzetten op het versterken van de toepassing, betrouwbaarheid en het gebruik van rijhulpsystemen, omdat de effectiviteit in de praktijk afhankelijk is van zowel techniek als menselijk gedrag. Daarom zetten we in op o.a. betere informatie voor bestuurders over het functioneren en beperkingen van systemen, het stimuleren van goed onderhoud, updates en juist gebruik, borgen we het kennisniveau van nieuwe bestuurders in de rijopleiding en verkennen we op welke manier rijhulpsystemen onderdeel worden van de APK.
- Daarbij zorgen we dat rijhulpsystemen op rijkswegen goed kunnen functioneren door duidelijke markering, belijning en bebording.
- Binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) maken we afspraken met marktpartijen over het ontsluiten van publieke verkeersinformatie in navigatiediensten, zoals wegwerkzaamheden en de geldende maximumsnelheid. Het programma Safety Priority Services van DSM is recent al afgerond en heeft ervoor gezorgd dat weggebruikers via navigatiediensten worden gewaarschuwd voor verkeersincidenten, naderende hulpdiensten en filestaarten[43].



[42] https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2024-16.pdf
[43] https://open.overheid.nl/documenten/be8d541b-dbc3-4a43-a6f2-36c61b657898/file

Pijler 4
Het blijven ontwikkelen en benutten van data als basis voor (nieuw) beleid

Wat doen we nu al?

Verkeersveiligheidsdata blijft een belangrijke basis voor risicogestuurd en evidence-based beleid. Dit betreft niet alleen de ongevalsdata die door Rijkswaterstaat wordt vastgelegd in het Bestand Geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON), maar ook data over de weginrichting. Conform de verplichtingen vanuit RISM-II voert Rijkswaterstaat periodieke en gerichte verkeersveiligheidsinspecties uit, laten we jaarlijks een dieptestudie uitvoeren naar dodelijke ongevallen op rijkswegen en worden ontwikkelingen op rijkswegen gemonitord in de monitor 'Veilig over Rijkswegen'. Ook wordt de Verkeersveiligheidsbeoordeling elke vijf jaar geactualiseerd, waarin we de tussenliggende periode benutten om kennis en inzichten over de verkeersveiligheidsbeoordeling uit te wisselen met andere wegbeheerders.



Waar zetten we de komende jaren op in?

- In lijn met de inzichten uit de Verkeersveiligheidsbeoordeling over dominante wegkenmerken die een sterkere relatie vertonen met ongevallen, verkennen we hoe we deze inzichten ook kunnen verankeren in de doorontwikkeling van de Verkeersveiligheidsindicator (VIND), waarin Rijkswaterstaat monitort in hoeverre de rijkswegen voldoen aan de belangrijkste ontwerprichtlijnen voor een veilige en vergevingsgezinde weginrichting.
- De Verkeersveiligheidsbeoordeling geeft een weergave van de huidige risico's op het rijkswegennet en is in 2025 voor het eerst opgeleverd. De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) geeft prognoses over de verwachte ontwikkelingen op het rijkswegennet op lange termijn (2040/2050) en brengt daarbij ook de toekomstige verkeersveiligheidsopgave in beeld. In 2026 wordt verkend op welke wijze de inzichten uit de Verkeersveiligheidsbeoordeling over o.a. de dominante risico's in de weginrichting ook kunnen worden verankerd in de IMA, zodat huidige en toekomstige verkeersveiligheidsrisico's op eenduidige wijze in kaart worden gebracht.
- Conform de afspraken in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026-2029 wordt de huidige verkeersveiligheidsdata verrijkt door het systematisch verzamelen en analyseren van gegevens over ongevallen, bijna-ongevallen en gedragsobservaties, via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM), conform de structuur van het Digitaal Stelstel Mobiliteitsdata (DSM).
- Met het innovatieproject Road Monitor 2 (ROMO-2) wordt de komende vier jaar verkend op welke wijze voertuigdata, die moderne auto's verzamelen via ingebouwde sensoren, van toegevoegde waarde kan zijn voor het in beeld brengen en prioriteren van verkeersveiligheidsrisico's op het rijkswegennet en slimmer beheer en onderhoud van het rijkswegennet. Dit wordt gedaan in samenwerking met het NDW, dataleveranciers, dataverzamelaars en dienstverleners.

6 Tot slot

De SAVeR vormt geen eindproduct, maar het startschot gericht op een structurele verbetering van verkeersveiligheid op rijkswegen.

Een eerstvolgende mijlpaal hierin is het aangekondigde uitvoeringsplan dat in de periode 2026-2027 uitgewerkt wordt. Daarbij wordt een breed handelingsperspectief in beeld gebracht en wordt aangesloten bij bestaande of in ontwikkeling zijnde plannen en kaders, waaronder het Toekomstperspectief Hoofdwegennet en het Meerjarenplan Instandhouding.
De inzet gericht op veilig verkeersgedrag en veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen wordt gekoppeld aan nationale beleidsinzet en daar waar nodig (bijvoorbeeld op het gebied van handhaving) met bestuurlijke partners en medeoverheden verder vormgegeven. Met deze inzet kan invulling gegeven worden aan de ambitie uit het Coalitieakkoord 2026-2030 om Nederland verkeersveiliger te maken en onderhoud daar waar mogelijk te koppelen aan verbeteringen in de verkeersveiligheid[44].

Conform de verplichting uit de Europese richtlijn RISM-II dient de Verkeersveiligheidsbeoordeling van het rijkswegennet tenminste om de vijf jaar te worden opgesteld. Uiterlijk in 2030 zal daarom een nieuwe Verkeersveiligheidsbeoordeling worden opgesteld, waarna ook de SAVeR wordt geactualiseerd. Dit betreft zowel een inhoudelijke actualisatie op grond van de meest recente inzichten over verkeersveiligheidsrisico's op het rijkswegennet als een actualisatie van de in hoofdstuk 5 geschetste acties.
De uitvoering van bestaande maatregelen – onder andere op basis van de eenmalige investering in verkeersveiligheid op rijkswegen – loopt de komende jaren door. Daarmee werkt het ministerie van IenW nu én in de toekomst structureel aan de verkeersveiligheid op rijkswegen.



[44] Aan de slag – Coalitieakkoord 2026-2030



Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

Ontwerp: Xerox | OSAGE

Mei 2026