

Vergaderjaar 2025–2026

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1223

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2026

In 2025 vielen er 759 dodelijke verkeersslachtoffers. Meer dan twee mensen per dag. Dit zijn familieleden, vrienden, collega's. Ieder ongeval heeft zijn eigen verhaal en met elk verlies komt veel verdriet kijken. Het gaat dit keer om een grote stijging: er zijn 84 slachtoffers meer gevallen dan in 2024. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stuurt eind dit jaar weer een analyse van onder meer deze ongevallen. SWOV heeft eerder al laten weten tot 2040 een stijging te verwachten in het aantal verkeersslachtoffers¹.

Deze cijfers sterken mij in de ambitie om de stijgende trend aan verkeersslachtoffers te breken. Deelnemen aan het verkeer komt altijd met een risico, dat kan de overheid nooit volledig wegnemen. Maar zo lang er nog maatregelen kunnen worden genomen, is er ruimte voor verbetering.

Aangescherpte aanpak en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029

Zoals aangekondigd, stuur ik u voor de zomer een aangescherpte aanpak voor verkeersveiligheid.² Daarin werken we uit wat we aanvullend op het bestaande beleid gaan doen om de stijgende trend van het aantal slachtoffers te breken. Ook wordt duidelijk gemaakt hoe de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 is uitgewerkt naar een bereikbaar Rijksdoel voor 2035, met meetbare indicatoren die de komende jaren zullen worden gemonitord. U heeft op 24 april jl. al de contouren voor de Aanpak Fatbikes ontvangen.³ Na de zomer ontvangt u de uitkomsten van de diverse onderzoeken en het vervolg op de Aanpak Fatbikes.

¹ <https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidsprognoses-2040-2060>

² Kamerstukken 36 800-XII-34, p.22.

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1220.

De partners van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)⁴ hebben afgesproken om met eigen uitvoeringsplannen te werken. Het lopende Rijksbeleid voor verkeersveiligheid is vastgelegd in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP). Hierin staan de concrete maatregelen, gebaseerd op het huidige beleid, van de Ministeries van IenW en JenV en hun uitvoeringsorganisaties en ketenpartners. Inmiddels is in het kader van het SPV als onderdeel van een lopend proces een derde actieplan opgesteld, voor de jaren 2026 tot 2029 (bijlage 1). Dit LAP 2026–2029 valt binnen de laatste fase van het SPV: «Bijstellen en professionaliseren». Zodoende richten de maatregelen zich voor een groot deel op het professionaliseren van de risicogestuurde aanpak. Er worden nieuwe initiatieven ontplooid, bijvoorbeeld het subsidieprogramma «Fietsveiligheid Voorop» en de ontwikkeling van een persoonsgerichte aanpak voor veelplegers. Ook worden diverse maatregelen uit het LAP 2022–2025 voortgezet, zoals de ontwikkeling van een Strategische Agenda Verkeersveiligheid voor Rijkswegen.

Het LAP 2026–2029 geeft een breed beeld van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid, maar is niet uitputtend. Het plan kan tussentijds worden geactualiseerd, op basis van nieuwe ontwikkelingen. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de uitvoering van het nieuwe LAP.

Bijlage 2 biedt een afsluitend overzicht van het LAP 2022–2025, met daarin verschillende maatregelen die succesvol zijn uitgevoerd. Zo is er een brede set aan landelijke verkeersveiligheidsdata beschikbaar gekomen. Hiermee kunnen overheden hun risicogestuurde beleid verder vormgeven. Ook zijn er onderzoeken uitgevoerd naar ongevallen met langzaam verkeer, waardoor meer inzicht in de achtergronden is ontstaan. Een laatste voorbeeld is de versterkte (integrale) aanpak van rijden onder invloed van de afgelopen jaren.

Indeling brief

Er lopen verschillende toezeggingen, moties en maatregelen vanuit het Rijk. In deze brief ontvangt u van mij de stand van zaken hierop. De brief is ingedeeld in de volgende tussenkopjes:

- Veilige infrastructuur
- Veilige voertuigen
- Veilige verkeersdeelnemers
- Overige ontwikkelingen

Veilige infrastructuur

Derde tranche Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Met het afronden van het tweede aanvraagtijsdvak van de derde tranche is bijna het gehele budget van € 450 miljoen voor de Investeringsimpuls verkeersveiligheid benut. Vrijwel alle medeoverheden hebben van deze cofinanciering van maximaal 50% gebruik gemaakt. Dit betekent een impuls van bijna € 900 miljoen euro voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen). Omdat het merendeel van de dodelijke en ernstige verkeersslachtoffers op het onderliggende wegennet valt, levert de Investeringsimpuls een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

⁴ Ministerie van IenW, Ministerie van JenV, OM, politie, Interprovinciaal Overleg, Verenging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

In het tweede aanvraagtijsvak van de derde tranche was in totaal € 116 miljoen beschikbaar. Medeoverheden konden vanaf 12 november tot en met 24 december 2025 een aanvraag doen. In totaal zijn 195 aanvragen gedaan, waarvan 184 door gemeenten, 8 door provincies en 3 door waterschappen. Tezamen is er voor circa € 104 miljoen aan rijksbijdragen verstrekt.

Een analyse van de binnengekomen aanvragen laat zien dat voor de volgende maatregelen het meest is aangevraagd:

- Aanleg van een vrijliggend fietspad en verbreden van fietspaden.
- Aanleg van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u.
- Veilig inrichten van 30 km/uur wegen.
- Afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u.
- Aanleg van een fietsstraat.
- Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom.

De regeling voor de derde tranche is zo ingericht dat het beschikbare budget zo optimaal mogelijk werd benut om in heel Nederland de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is gedaan door het hanteren van meerdere aanvraagtijsvakken en plafondbedragen per medeoverheid. Mede door deze aanpassingen ten aanzien van de eerste twee tranches hebben 150 medeoverheden in de derde tranche voor het eerst een aanvraag ingediend. Tezamen met de eerdere tranches heeft nu ruim 98% van de medeoverheden gebruikgemaakt van de regeling.

Met de afronding van het tweede aanvraagtijsvak resteert ongeveer € 16 miljoen aan onbenut budget. Om dit bedrag volledig en doelmatig in te zetten, wordt zo snel mogelijk een derde aanvraagtijsvak opengesteld. Voor projecten uit de derde tranche geldt dat deze uiterlijk 31 december 2028 gerealiseerd moeten zijn. Gezien de beperkte realisatietermijn en de beperkte omvang van het resterende budget is, in goed overleg met de partners van het SPV, besloten om het derde aanvraagtijsvak in te richten op maatregelen die snel realiseerbaar en bewezen (kosten)effectief zijn. Omdat de doelstelling van een evenwichtige spreiding van de rijksbijdrage is behaald en de volledige benutting van het budget nu voorop staat, wordt voor het derde aanvraagtijsvak teruggегреpen op het molenaarsprincipe (wie het eerst komt, wie het eerst maalt) uit de eerste tranche. Ook dit is in afstemming met de SPV-partners besloten.

Zodra ook het derde aanvraagtijsvak is afgerond, verschuift de focus van de Investeringsimpuls naar de verantwoording. Medeoverheden die een rijksbijdrage hebben ontvangen, zijn gehouden hun projecten te realiseren binnen de daarvoor geldende termijnen. Voor de eerste, tweede en derde tranche zijn dit respectievelijk 31 december 2026, 31 december 2027 en 31 december 2028. Dat betekent ook dat gefinancierde projecten de komende jaren hun vruchten afwerpen. Ex-ante onderzoek naar de verwachte opbrengsten van de maatregelen uit de eerste en tweede tranche laat nu al zien dat de Investeringsimpuls een kosteneffectief instrument is: elke geïnvesteerde euro levert naar verwachting € 1,70 aan maatschappelijke baten op door het voorkomen van verkeersslachtoffers.⁵ De komende jaren wordt gemonitord of deze effecten ook in de praktijk zichtbaar zijn.

⁵ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Effectieve verkeersveiligheidseffecten van de eerste en tweede tranche Investeringsimpuls verkeersveiligheid, 1 december 2023.

Rijkswaterstaat heeft de rapportage «Veilig over Rijkswegen 2024 (VOR 2024) gepubliceerd (bijlage 3). Deze rapportage bevat kerncijfers over de verkeersveiligheid op het Nederlandse rijkswegennet. In 2024 waren er volgens het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) 71 verkeersdoden op rijkswegen⁶. Daarmee blijft het aantal verkeersdoden vrijwel gelijk aan 2023, toen 70 dodelijke slachtoffers op rijkswegen vielen. Uit de monitoring blijkt onder meer dat het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers⁷ onder de slachtoffers (verkeersdoden en -gewonden) is toegenomen van 16% in 2017 naar 20% in 2024. Daarnaast is het aantal slachtoffers onder motorrijders sterk gestegen, van 225 in 2022 naar 318 in 2024. De groei in aantal slachtoffers bij de motor is mogelijk toe te wijzen aan de populariteit van de motor als vervoerswijze sinds de coronapandemie.

Veilige voertuigen

Voortgang uitwerking nieuw beleid gehandicaptenvoertuigen

Conform toezegging wordt de Kamer voorafgaand aan het commissiedebat verkeersveiligheid geïnformeerd over de voortgang van de uitwerking van het nieuwe beleid voor gehandicaptenvoertuigen⁸. Momenteel worden de mogelijkheden voor het instellen van een nationale typegoedkeuring voor de snellere categorie gehandicaptenvoertuigen (20–45 km/u) verkend en uitgewerkt. Daarnaast is op 8 april een expertsessie georganiseerd om de concept technische eisen voor gehandicaptenvoertuigen nader te bespreken.

Ter ondersteuning van de verdere beleidsontwikkeling zijn daarnaast twee onderzoeken in uitvoering. Kenniscentrum VeiligheidNL is een onderzoek gestart om zicht te krijgen op technische oorzaken van ongevallen met scootmobielen. Daarnaast is een onafhankelijk adviesbureau gestart met een onderzoek naar de plaats op de weg (bijvoorbeeld trottoir of fietspad) van gehandicaptenvoertuigen. In het derde kwartaal wordt opnieuw een brede stakeholdersessie georganiseerd om input op te halen op de concrete beleidsvoorstellen voor de verdere uitwerking van gedragen beleid. In het najaar van 2026 wordt het nieuwe beleid voor gehandicaptenvoertuigen gedeeld met de Kamer.

Modulaire voertuigaanpassingen, waaronder pedaalverhogers

In het commissiedebat Gehandicaptenbeleid van november 2025 zijn de moties Joseph en Richardson⁹ (BBB resp. VVD) en Thiadens en Krul¹⁰ (PVV resp. CDA) aangenomen. Hierin wordt het kabinet verzocht in overleg te treden met belangenorganisaties over de mogelijkheden van modulaire voertuigaanpassingen waaronder verwisselbare pedaalverhogers. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft daarop, in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) vanuit een coördinerende rol op het VN-verdrag Handicap in december 2025 een rondetafelgesprek georganiseerd. Vertegenwoordigers van de Belangenvereniging van Kleine Mensen, Dienst Wegverkeer

⁶ Omdat de precieze grens van waar de snelweg eindigt per database niet helemaal identiek is kan het aantal verkeersdoden (door een iets andere locatie van het ongeval) soms licht afwijken van eerder gepubliceerde aantallen van verkeersdoden op Rijkswegen.

⁷ Daartoe behoren voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen zoals motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietsen en scootmobielen.

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1195.

⁹ Kamerstukken II 2025–26, 24 170, nr. 371

¹⁰ Kamerstukken II 2025–26, 24 170, nr. 377

(RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Vereniging van Auto-aanpassers waren hierbij aanwezig. Afgesproken is om gezamenlijk de verschillen in regelgeving en praktijk tussen Nederland, België en Frankrijk in kaart te brengen, om te onderzoeken welke buitenlandse voorbeelden mogelijk bruikbaar zijn.

Over het aanbrengen van pedaalverhogers is afgesproken om, rekening houdend met de doelgroep en in lijn met de wetgeving, na te gaan wat nodig is om het proces van aanpassing eenvoudiger te maken. Daarbij blijft het noodzakelijk om de verkeersveiligheid te waarborgen. Hier moet eind 2026 meer duidelijkheid over zijn. De moties zijn hiermee afgedaan en de kamer wordt in volgende verzamelbrieven verkeersveiligheid op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

Gedooconstructie restantvoorraad Land Rover

Door een cyberaanval op de autofabrikant Land Rover waren aanzienlijke vertragingen ontstaan in de fabricage en uitlevering van Land Rovers die oorspronkelijk voor de ingangsdatum van de nieuwe EURO 6e BIS-regelgeving geleverd hadden moeten worden. Hierdoor voldeden ze niet aan de nieuwe regelgeving maar wel aan de oude regelgeving. Dergelijke voertuigen kunnen in specifieke gevallen middels een gedooconstructie worden opgenomen in een zogenoemde restantvoorraad. Mijn ambtsvoorganger is 2 januari j.l. akkoord gegaan met een gedooconstructie voor 180 Land Rovers, zodat deze alsnog op de Nederlandse markt gebracht konden worden. Andere Europese landen zijn ook akkoord gegaan met een dergelijke constructie.

Verlagen toegestane maximummassa (terugkeuren) bij de RDW

Terugkeuren is circa 20 jaar geleden in het leven geroepen om bepaalde kampeerwagens en caravans te kunnen besturen met een rijbewijs B. Het betreft een puur administratieve procedure bij de RDW waarbij de *toegestane* maximummassa van een voertuig voor € 71,30 verlaagd kan worden naar bijvoorbeeld 3.500 kg of lager, zonder dat het voertuig is aangepast en fysiek gezien of gecontroleerd wordt. Op papier kan hierdoor een groot voertuig (bijvoorbeeld een vrachtwagen of kampeerwagen) met een hoge technische maximummassa alsnog voor sommige regelgeving een lagere toegestane maximummassa hebben. Zo hoeft niet langer te worden voldaan aan wettelijke vereisten zoals een rijbewijs C, snelheidsbeperking en in het beroepsgoederenvervoer over de weg een vergunning en een tachograaf. Dat betekent ook dat een groot voertuig op papier een aanzienlijk lagere massa mag vervoeren dan waartoe het technisch in staat is (bv. grote laadruimte). Hierdoor zijn de voertuigen sneller (juridisch) overbeladen. In de praktijk is overbelading moeilijk te controleren omdat van buiten niet te zien is of een voertuig is teruggekeurd en hoe het beladen is. Elk voertuig moet dan apart worden gewogen op een controlelocatie. Dit is echter lastig handhaafbaar en creëert een ongelijk speelveld. Tevens draagt dit niet bij aan een eenduidiger en eenvoudiger stelsel van voertuigclassificaties, waarbij verschillen tussen de *technisch toelaatbare* maximummassa en de *toegestane* maximummassa ontstaan. Ook gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid.

Mede naar aanleiding van signalen vanuit de sector en vragen vanuit de Tweede Kamer¹¹ is besloten de terugkeurprocedure af te schaffen voor nieuwe gevallen met een overgangsregeling voor voertuigen in bestelling. Het kabinet is momenteel bezig om invulling te geven aan dit besluit en

¹¹ Kamerstukken II 2021–22, 29 398, nr. 1002

heeft hiervoor regelgeving in voorbereiding. De Kamer wordt hier later nader over geïnformeerd.

Veilige verkeersdeelnemers

Implementatie vierde Rijbewijsrichtlijn

De vierde Europese Rijbewijsrichtlijn is in november 2025 vastgesteld. Deze richtlijn bevat herziene en nieuwe Europese regels over rijbewijzen, waaronder regels voor de categorieën van rijbewijzen, medische rijgeschiktheid, begeleid rijden, de invoering van een digitaal rijbewijs en de wederzijdse erkenning van rijbewijzen van EU-landen. Nederland heeft de taak om binnen twee tot drie jaren (afhankelijk van welk onderdeel) deze richtlijn in wetgeving te implementeren en de richtlijn binnen twee tot vier jaar daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. Het Ministerie van IenW werkt hiervoor nauw samen met de zelfstandige bestuursorganen waar de uitvoering van wettelijke taken zijn belegd: de RDW en het CBR. Ook wordt nauw samengewerkt met de Ministeries van JenV, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en andere stakeholders zoals gemeenten. De algemene insteek is een lastenluwe implementatie van de richtlijn.

Tijdens het commissiedebat van 4 februari jl. vroeg het lid Stoffer (SGP) naar aanleiding van de vierde Europese Rijbewijsrichtlijn of de Minister in Nederlandse regelgeving de mogelijkheid wil overnemen om zware elektrische bestelbussen met aanhangwagen te mogen besturen met rijbewijs BE en een aanvullende training, inclusief de bijbehorende erkenningsregeling voor deze training.

Volgens de Rijbewijsrichtlijn is het rijbewijs BE twee jaar na de eerste afgifte ervan geldig voor het besturen van een zware elektrische bestelbus met aanhangwagen. Dit moet uiterlijk 26 november 2027 zijn overgenomen in Nederlandse regelgeving en in werking zijn. Een aanvullende training is hiervoor niet nodig. Wel is het belangrijk dat bestuurders zich ervan bewust zijn dat bij een bestelbus met een maximummassa van meer dan 3.500 kg de verkeersregels voor een vrachtwagen gelden, omdat het juridisch gezien om een vrachtwagen gaat.

De planning is dat de eerste wijzigingen van Nederlandse regelgeving ter implementatie van deze richtlijn in het laatste kwartaal van 2026 voor internetconsultatie worden aangeboden.

Stand van zaken programma Van Rijles Naar Rijonderwijs

Het programma Van Rijles naar Rijonderwijs (VRNR) is opgezet naar aanleiding van het advies van de heer Roemer¹² en richt zich op het versterken van de kwaliteit van de rijopleiding en het stelsel daaromheen. Het Ministerie van IenW werkt samen met het CBR, het Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI) en de rijschoolbranche aan de uitwerking van de voorgestelde verbeteringen. In de Kamerbrief van 4 december 2025¹³ is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het programma.

De afgelopen maanden zijn verdere stappen gezet op de trajecten van wet- en regelgeving, communicatie en de transitie naar de nieuwe manier van werken. De Kamer wordt hierover rond de zomer met een separate brief nader geïnformeerd.

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/05/25/bijlage-3-advies-roemer-van-rijles-naar-rijonderwijs>

¹³ Kamerstukken 29 398, nr. 1192.

Met deze brief ontvangt u de kwartaalrapportage «examenafname» eerste kwartaal 2026, inclusief de aanbiedingsbrief van het CBR (bijlagen 4 en 5). De Kamer ontvangt deze stukken naar aanleiding van de toezegging gedaan in de Kamerbrief van 23 maart 2021¹⁴. De rapportage biedt inzicht in de stand van zaken eind maart 2026 van de reserveringstermijnen voor het praktijkexamen B, het slagingspercentage voor het praktijkexamen B en de aantallen afgenomen praktijkexamens B.

Stabiele reserveringstermijnen voor examens specialisaties

Door het tijdelijk niet aanbieden van de TTT heeft het CBR in het tweede, derde, vierde kwartaal van 2025 en het eerste kwartaal 2026 in totaal bijna 47.000 meer B-examens kunnen afnemen dan in diezelfde periode in 2024/2025. Daarnaast werd een beperkt deel van de vrijgekomen capaciteit in 2025 ingezet voor examens van specialisaties (brommer, motor en auto met aanhanger), waardoor de reserveringstermijnen ook voor deze examens inmiddels stabiel zijn.

Andere maatregelen voor stabiliseren reserveringstermijnen

Het CBR is in het eerste kwartaal 2026 doorgegaan met andere maatregelen om de reserveringstermijnen stabiel te houden, zoals het beter verdelen van de capaciteit van examinatoren over de locaties en het werven van nieuwe examinatoren. In 2025 en 2026 kwamen er tot nu toe 76 nieuwe examinatoren bij. Daarnaast zijn zowel in februari als in maart van dit jaar twee nieuwe klassen met de opleiding tot examinator gestart.

Landelijke terugkeer TTT

Uit de kwartaalrapportage over het eerste kwartaal (begin april 2026) blijkt dat de reserveringstermijnen landelijk stabiel zijn gebleven. Aan het einde van het kwartaal is een lichte stijging te zien als gevolg van seizoensinvloeden (winterse weer) en daardoor uitval van examens. De reserveringstermijnen blijven op alle (op een enkeling na) locaties (afgerond) binnen de kpi van maximaal 7 weken. Daarom achtte het CBR het verantwoord om de TTT vanaf 30 maart 2026 ook in de laatste regio's (Utrecht, Flevoland en Noord- en Zuid-Holland) herin te voeren. Vanaf die datum kunnen op alle locaties kandidaten die er klaar voor zijn binnen de kpi van 7 weken examen doen. Hiermee beschouwt lenW de motie van de leden Veltman en Olger van Dijk¹⁵ om de TTT maximaal een jaar tijdelijk niet aan te bieden als afgedaan.

Als het CBR begin juli 2026 (rapportage tweede kwartaal) nog steeds conform de gestelde kpi presteert, ziet lenW, zoals ik u eerder heb gemeld bij brief van 20 januari jl.¹⁶, geen noodzaak meer voor deze extra kwartaalrapportages over de reserveringstermijnen. De Kamer wordt dan weer op de hoogte gehouden van de reserveringstermijnen via de halfjaarlijkse voortgangsbrief inzake de verkeersveiligheid en de reguliere verantwoordingsdocumenten van het CBR, zoals het jaarverslag.

Medische rijgeschiktheid

Per 1 april jl. is de «Regeling eisen geschiktheid 2000» aangepast. Met deze wijziging komen de rijgeschiktheidseisen voor AD(H)D en autisme-

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 909.

¹⁵ Kamerstukken 29 398, nr. 1154.

¹⁶ Kamerstukken 29 398, nr. 1198.

spectrumstoornissen (ASS) te vervallen. Hiermee is de motie van Joseph en Westerveld¹⁷ afgedaan.

Gelijktijdig is per 1 april de recidiefvrije termijn voor mensen die een psychose hebben doorgemaakt teruggebracht van zes naar twee maanden. Hierdoor kunnen mensen die een psychose hebben doorgemaakt vier maanden eerder worden beoordeeld op de rijgeschiktheid. Het CBR monitort gedurende twee jaar de effecten van de reductie van de recidiefvrije termijn en de planning is dat de evaluatieresultaten in de zomer van 2027 kunnen worden gedeeld met de Kamer.

Onderzoeken rijden onder invloed

De motie Veltman (VVD)¹⁸ vraagt te verkennen wat nodig is om te onderzoeken welke rol drugs spelen in het verkeer. In lijn met deze motie is met de betrokken organisaties in de aanpak op rijden onder invloed¹⁹ een inventarisatie uitgevoerd naar alle beschikbare en lopende onderzoeken over rijden onder invloed. De onderzoeken die de rol van drugs in het verkeer in kaart brengen, zijn hierin meegenomen.

In 2023 is lenW gestart met een vragenlijst-onderzoek waarin rijden onder invloed wordt meegenomen. Dit onderzoek is in 2025 herhaald²⁰. Hieruit blijkt dat het rijden onder invloed van drugs in de periode 2023–2025 niet is toegenomen. In 2027 wordt dit vragenlijstonderzoek opnieuw uitgevoerd, zodat de ontwikkelingen in de tijd kunnen worden gevolgd. Daarnaast vindt in samenwerking met de politie een onderzoek plaats, waarbij, door middel van staande houdingen in het verkeer, metingen worden verricht naar de prevalentie van rijden onder invloed, waaronder drugsgebruik. De resultaten hiervan worden in 2027 verwacht.

Het Nederlands Forensisch Instituut heeft eind 2025 een onderzoek afgerond naar de ontwikkelingen van aanwezigheid van drugs in het bloed van bestuurders die verdacht worden van rijden onder invloed van drugs in Nederland van 2017 tot 2023²¹. Hieruit bleek dat de meest voorkomende soort drugs in het verkeer cannabis is. TeamAlert ontwikkelt binnen de bestaande subsidieregeling een campagne tegen cannabis en combigebruik in het verkeer. De onderzoeksresultaten bevestigen het belang van deze inzet. Deze doelgroepgerichte campagne tegen cannabis en combigebruik in het verkeer start in april 2026.

In opdracht van lenW heeft VeiligheidNL onderzocht in hoeverre bestuurders die na een verkeersongeval op de Spoedeisende Hulp (SEH) belanden, middelen gebruiken. Hiervoor werd een werkwijze ontwikkeld en getest. Tijdens een meetweek namen 26 SEH-afdelingen speekseltesten af bij bestuurders die hier vrijwillig aan mee wilden werken. Helaas was het aantal deelnemers te laag voor betrouwbare resultaten. De combinatie van een complexe methode, hoge werkdruk op SEH's en, ondanks geborgde anonimiteit, angst voor mogelijke gevolgen bij bestuurders leidde tot lage deelname. Voor representatieve, betrouwbare resultaten zijn nog veel meer extra meetweken nodig zijn. Dit is niet mogelijk binnen

¹⁷ Kamerstukken II 2023/24, 24 170, nr. 318.

¹⁸ Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 505 en appreciatie van de Minister van lenW uit het verslag van het Tweeminutendebat Auto van 27 mei 2025.

¹⁹ Onder andere het Ministerie van JenV, Politie, Openbaar Ministerie (OM), Reclassering, Verslavingszorg, Nationaal Forensisch Instituut, Trimbos Instituut, VeiligheidNL, Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert, SWOV en het CBR.

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2026/03/27/vragenlijstonderzoek-veilige-verkeersdeelnemers-2025>

²¹ Onderzoek «Driving under the influence of drugs in the Netherlands: Toxicological results between 2017 and 2023» van het Nationaal Forensisch Instituut (NFI).

de huidige opdracht en daarom is besloten te stoppen na de eerste testweek. Na de zomer volgt een rapportage met een beschrijvende analyse van de beperkte verzamelde data. Daarin wordt ook een aanbeveling gedaan ten aanzien van mogelijkheden voor de frequentie en methode van herhaling van dit onderzoek.

Met deze gezamenlijke en lopende onderzoeksinspanningen wordt uitvoering gegeven aan de motie. Hiermee wordt de motie Veltman (VVD) als afgedaan beschouwd.

Vermoeidheid

Kamerlid Van Asten vroeg tijdens het commissiedebat op 4 februari jl. om maatregelen te nemen tegen vermoeidheid in het verkeer. De vraag of dit onderwerp zich leent voor een campagne is voorgelegd aan de campagnepartners (OM, Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert, Politie, provincies en ANWB). Deze partners zien vermoeidheid als belangrijk onderwerp, maar een campagne hiertegen zou ten koste gaan van de inzet op thema's zoals rijden onder invloed, afleiding en fietshelm. Gericht communicatie is volgens de partners een betere aanpak voor vermoeidheid. Bijvoorbeeld gericht op specifieke doelgroepen zoals distributieverkeer, jongeren, senioren en vakantiegangers. De ANWB en TeamAlert willen hier mogelijk gericht over communiceren via hun eigen kanalen.

Daarnaast is het een belangrijk thema binnen het vervolg op de werkgeversaanpak MONO-Zakelijk. IenW werkt aan deze voortzetting, onder een nieuwe naam, met focus op verkeersveiligheidscultuur, rijden onder invloed, rijgedrag, afleiding en vermoeidheid. Dit gebeurt in samenwerking met verzekeraars, de leasesector, Sectorinstituut Transport en Logistiek, TeamAlert, Veilig Verkeer Nederland, en ANWB. Naar verwachting wordt deze nieuwe aanpak rond de zomer gelanceerd.

Tot slot moeten nieuwe auto's in Europa vanaf 7 juli 2024 waarschuwen, bijvoorbeeld door een melding op het dashboard, zodra iemand vermoeid achter het stuur zit. Hiermee heeft vermoeidheid op meerdere sporen een plek gekregen en is invulling gegeven aan de toezegging.

Overige ontwikkelingen

Uitkomsten SWOV-dieptestudie naar de oorzaken van motorongevallen

Op 8 april heeft SWOV een dieptestudie naar de oorzaak van ongevallen met motorrijders gepubliceerd (bijlage 6). De studie onderscheidt soorten motorongevallen en factoren die tot ongevallen leiden. Het gaat om onder meer de weggesteldheid, snelheid, voertuigbeheersing, afleiding en niet gezien worden door anderen. De meeste ongevallen met motorrijders zijn het gevolg van een combinatie van factoren, zoals hoge snelheid in een bocht van een motorrijder in combinatie met niet gezien worden door een automobilist.

SWOV stelt dat een palet maatregelen beschikbaar is om de verkeersveiligheid van motorrijders te verbeteren. Zoals maatregelen aan de inrichting en onderhoud aan de weg, het stimuleren van antiblokkeersysteem (ABS) op motorfietsen, de combinatie van handhaving op rood licht en snelheid, het stimuleren van het volgen van voortgezette rijopleidingen en het voorlichten over veilige motorkleding. Ten aanzien van algemene periodieke keuring (APK) op motorfietsen stelt SWOV dat APK weinig bijdraagt aan het voorkomen van ongevallen.

De verkeersveiligheid van (en door) motorrijders is een constant aandachtspunt, voor zowel het ministerie als de sector, die hierin samenwerken in het Motorplatform. Het Motorplatform heeft de afgelopen jaren via actieplannen diverse maatregelen voorgesteld en ook doorgevoerd. Op dit moment werkt het ministerie met het Motorplatform aan een actualisatie daarvan. De uitkomsten van deze studie van SWOV worden daarbij dankbaar gebruikt.

Ambulancedata ten behoeve van verkeersongevallenanalyse

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 4 februari 2026 zijn vragen gesteld door het Kamerlid Van Asten (D66) over ambulancedata ten behoeve van verkeersongevallenanalyses en is toegezegd hier voorafgaand aan het volgende commissiedebat verkeersveiligheid op terug te komen. Daarbij was de vraag of er juridische bezwaren zijn waardoor ambulancedata niet gekoppeld kunnen worden aan andere databronnen en of de bestaande ontsluiting van ambulancedata gefinancierd kan blijven worden.

Het streven van het Ministerie van IenW is om ambulancedata optimaal te benutten ten behoeve van ongevalsanalyses en dekkend voor heel Nederland te krijgen. Het landelijk ontsluiten van ambulancedata is een maatregel uit het vorige LAP: «Landelijk beschikbaar maken van aanvullende ongevalsgegevens, waaronder uit ambulancedata». De afgelopen jaren zijn hier goede stappen gezet. Het is VeiligheidNL met een subsidie van IenW gelukt om de ambulancedata die zien op ongevalsinformatie te ontsluiten van 24 van de 25 Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) voor wegbeheerders. De wegbeheerders verkrijgen hiermee informatie over onder meer waar ongevallen hebben plaatsgevonden en welke voertuigtypen betrokken waren. Hierdoor kan de verkeersveiligheid risicogestuurd worden verbeterd.

Het koppelen van ambulancedata met andere databronnen, zoals politiegegevens, past binnen de ambitie van het Ministerie van IenW om ongevalsdata beter te benutten, maar kan alleen op een veilige en verantwoorde wijze als de privacy van slachtoffers niet in het gedrang komt. De komende tijd blijft het Ministerie van IenW in gesprek met sectororganisatie Ambulancezorg Nederland (AZN) en de 25 RAV's over óf en binnen welke kaders een dergelijke koppeling mogelijk is. Het is belangrijk daarbij oog te houden voor de juridische waarborgen en de perspectieven van AZN en de RAV's. Het Ministerie van VWS en diverse andere partners, zoals VeiligheidNL, VNG, IPO, SWOV, TNO, Artsen Voor Veilig Fietsen (AVVF) en de Fietzersbond, zijn ook betrokken bij deze gesprekken. Door verschillende perspectieven te betrekken, proberen we tot een optimale oplossing te komen om meer informatie toegankelijk te maken ten behoeve van het verbeteren van verkeersveiligheid. Uiterlijk aan het einde van dit jaar wordt uw Kamer geïnformeerd over de uitkomst van deze gesprekken.

IenW heeft tot einde dit jaar budget voor het ontsluiten van ambulancedata. Ondertussen zien steeds meer wegbeheerders de toegevoegde waarde van deze data. Er wordt met de wegbeheerders besproken of zij kunnen bijdragen aan het beschikbaar houden van deze data de komende jaren. Uiterlijk voor de zomer wordt uw Kamer geïnformeerd over de uitkomst van deze gesprekken.

Het Beneluxparlement heeft in de zomer 2024 aanbevelingen omtrent fietsbeleid gedeeld met de Kamer.²² De drie Benelux-landen hebben gezamenlijk een reactie op deze aanbevelingen opgesteld, welke terug zijn te vinden in bijlage 7.

In de antwoorden over fietsbeleid erkennen de Benelux-landen de brede maatschappelijke meerwaarde van de fiets en benadrukken zij verkeersveiligheid als gedeelde prioriteit, met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers. De antwoorden zijn officieel aangenomen door het Comité van Ministers van de Benelux.

Tot slot

Verkeersveiligheid is deze kabinetsperiode één van de beleidsprioriteiten van het Ministerie van IenW, zoals u heeft kunnen lezen in de beleidsbrief die 24 april 2026 aan de Kamer is verstuurd.²³ Deze kabinetsperiode wordt maximaal ingezet om de stijging van verkeersongevallen te breken. Voor de zomer wordt de hernieuwde aanpak verkeersveiligheid gedeeld, met maatregelen waarvoor we jaarlijks monitoren of we op de goede weg zijn. We hebben immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid om zo veel mogelijk te voorkomen dat Nederlanders 's ochtends van huis vertrekken en 's avonds niet meer thuiskomen, omdat ze betrokken zijn geraakt bij een verkeersongeval.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

²² Kamerstuk 36 287, nr. 6

²³ Kamerstukken 36 800 XII, nr. 34.