Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Landelijk Actieplan **Verkeersveiligheid** 2026-2029



Inleiding

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een verbonden samenleving en een sterke economie. Daarbij is het van ontzettend groot belang dat Nederlanders zich veilig in het verkeer kunnen bewegen. In de eerste plaats natuurlijk voor de verkeersdeelnemer zelf en zijn of haar naasten, maar ook voor de maatschappij als geheel. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland worden geschat op € 33 miljard per jaar. Investeren in verkeersveiligheid gaat dus niet alleen over het voorkomen van persoonlijk leed; het dient een breder doel.

Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) werken de partners[1] structureel en risicogestuurd aan verkeersveiligheid. De SPV-partners doen veel om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld door investeringen in veilige infrastructuur, het uitvoeren van campagnes en innovatieve methoden van verkeershandhaving. Er is in Nederland echter sprake van een stijgende langjarige trend in het aantal verkeersslachtoffers. Dit komt onder meer door een groeiende bevolking en doordat mensen meer kilometers afleggen. Ook blijven mensen tot op hogere leeftijd fietsen. Het aantal verkeersslachtoffers blijft stijgen als we niet extra inzetten op verkeersveiligheid, zo blijkt uit de meest recente verkeersveiligheidsprognoses.

Wat betreft de inzet vanuit het Rijk op verkeersveiligheid liggen er uitdagingen op ons pad. De impulsbudgetten van de Rijksoverheid voor verkeersveiligheid[2] zijn vrijwel geheel uitgegeven. Ook op het gebied van handhaving gelden er beperkingen wat betreft beschikbare middelen en capaciteit. De schaarste in de te zwaar belaste strafrechtketen bemoeilijkt extra inzet op verkeershandhaving. Daarmee wordt het een grotere uitdaging om de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers te doorbreken. Bovendien is er een grote instandhoudingsopgave voor het wegareaal van het Rijk. Er is dus sprake van beperkte middelen, maakbaarheid en capaciteit. De tijd van schaarste maakt helaas dat we niet alles kunnen doen en keuzes moeten maken.

Derde Landelijk Actieplan

In het SPV is eind 2018 afgesproken dat de overheden een uitvoeringsplan opstellen. Dit is het derde Landelijk Actieplan verkeersveiligheid (LAP 2026-2029) waarmee vanuit de Rijksoverheid invulling wordt gegeven aan het SPV. Het plan bevat maatregelen van het ministerie van IenW en het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) en hun uitvoeringsorganisaties en ketenpartners. Het LAP 2026-2029 valt binnen de derde en laatste fase van het SPV: 'Bijstellen en professionaliseren'. De maatregelen richten zich daarom voor een groot deel op het professionaliseren van de risicogestuurde aanpak en de doorontwikkeling van maatregelen uit het LAP 2022-2025. Daarnaast zijn er nieuwe maatregelen geïdentificeerd die inspelen op actuele risico's.

In 2025 is een evaluatie van het SPV uitgevoerd. Op basis hiervan hebben de SPV-partners hernieuwde bestuurlijke afspraken gemaakt. De uitkomsten van de evaluatie en nieuwe bestuurlijke afspraken zijn meegenomen bij het opstellen van het LAP 2026-2029. Zo heeft, in het licht van de huidige ongevals- en risicocijfers, de versterkte aandacht voor fietsveiligheid een plek gekregen in het plan. Ook is bij de uitwerking van de maatregelen rekening gehouden met een meer integrale benadering van de pijlers infrastructuur, educatie en handhaving.

Thema's, risico's en maatregelen

Met het LAP 2026-2029 sluiten we aan bij de negen thema's van het SPV. Deze thema's bestrijken vrijwel het gehele veld van de verkeersveiligheid en bieden een goede basis voor dit actieplan. We hanteren daarbij ook de indeling van de drie hoofdclusters van thema's: Verkeerssysteem en het voertuig (thema's 1 t/m 3), Risicogroepen en modaliteiten (thema's 4 en 5) en Individuele verkeersdeelnemer (thema's 6 t/m 9).

Voor elk thema identificeren we belangrijke risico's voor de verkeersveiligheid. Op deze manier komt ook in dit plan de risicogestuurde aanpak van het SPV terug. Er zijn concrete maatregelen geformuleerd om de risico's aan te pakken. Daarbij wordt telkens benoemd *wat* de maatregel inhoudt, *wie* de maatregel uitvoert en *wanneer* de maatregel wordt uitgevoerd.

1 Ministerie van IenW, ministerie van JenV, Openbaar Ministerie, politie, Interprovinciaal Overleg, Verenging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
2 Investeringsimpuls verkeersveiligheid en middelen Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen.

De Rijksoverheid heeft als systeemverantwoordelijke voor verkeersveiligheid bij elke maatregel een specifieke rol. Het gaat dan bijvoorbeeld om het uitwerken van wet- en regelgeving of de (financiële) ondersteuning van medeoverheden en ketenpartners. Veel maatregelen komen voort uit lopende programma's en beleidsplannen, zoals de uitwerking van de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen en het Meerjarenplan Fietsveiligheid. Deze trajecten worden in de komende jaren gecontinueerd.

Het Rijk verstrekt structurele subsidies om onderzoek uit te voeren en verkeersveiligheidsinterventies te realiseren. Zo levert de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) kennis op over (de aanpak van) bepaalde verkeersveiligheidsrisico's. Veilig Verkeer Nederland (VVN) stimuleert bewoners om zelf een bijdrage te leveren aan een verkeersveilige leefomgeving en zich via verkeers-educatie te ontwikkelen. TeamAlert richt zich op de jongere weggebruiker, bijvoorbeeld via campagnes over middelengebruik. Een aantal activiteiten van de subsidiepartners wordt uitgelicht in het LAP 2026-2029.

Daarnaast voert het Rijk meerdere verkeersveiligheidscampagnes uit, bijvoorbeeld Bob en MONO. Dit gebeurt samen met partners, zoals VVN, TeamAlert, ANWB, provincies, vervoerregio's, politie en andere stakeholders. Gezamenlijk wordt bepaald welke campagne wanneer plaatsvindt. De partners gebruiken de campagnemiddelen om de campagnes uit te dragen, bijvoorbeeld richting specifieke doelgroepen of in de eigen regio. Hierdoor worden de campagnes zo breed en efficiënt mogelijk gevoerd.

Tot slot: actualisatie en monitoring

Het LAP 2026-2029 biedt geen uitputtend overzicht van alle maatregelen van het Rijk. Daarvoor is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid te veelomvattend. Dit plan kan gedurende de looptijd worden geactualiseerd, op basis van nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast werkt IenW momenteel aan de uitwerking van concrete en meetbare (tussen)doelen voor verkeersveiligheid, zodat hierop kan worden gemonitord. Dergelijke doelen kunnen bij een actualisatie worden gekoppeld aan de thema's en maatregelen van het LAP.

We informeren de Tweede Kamer jaarlijks bij een verzamelbrief verkeersveiligheid over de uitvoering van het LAP 2026-2029. De Tweede Kamer wordt via aparte kamerbrieven geïnformeerd over de grote programma's en beleidstrajecten voor verkeersveiligheid.

Inhoud

A. Verkeerssysteem en voertuig

Thema 1 Veilige infrastructuur

Thema 2 Heterogeniteit in het verkeer

Thema 3 Technologische ontwikkelingen

B. Risicogroepen en modaliteiten

Thema 4 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Thema 5 Onervaren verkeersdeelnemers

C. Individuele verkeers-deelnemer en zijn gedrag

Thema 6 Rijden onder invloed

Thema 7 Snelheid in het verkeer

Thema 8 Afleiding in het verkeer

Thema 9 Verkeers-overtreders

A. Verkeerssysteem en voertuig

In dit eerste deel staan het verkeerssysteem en het voertuig centraal. IenW streeft naar veilig ingerichte wegen en naar veilige voertuigen voor alle weggebruikers. Onder meer toenemende verkeersintensiteiten en filevorming vergroten de risico's, zowel op hoofdwegen als het onderliggende wegennet. Naast aanpassingen in de infrastructuur wordt daarom ook gekeken naar andere aanpakken, zoals spitsmijden. Technologische ontwikkelingen in voertuigen kunnen nieuwe risico's met zich meebrengen, bijvoorbeeld door onbekendheid met rijhulpsystemen. Tegelijkertijd bieden rijhulpsystemen ook kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bij de uitvoering van maatregelen op het Rijkswegennet wordt gewerkt volgens de hinderaanpak van Rijkswaterstaat (RWS). Daarbij staat veiligheid voor weggebruikers en wegwerkers voorop. Door het slim plannen, bouwen en reizen wordt ingezet op het beperken van hinder en zo veilig en voorspelbaar mogelijk inrichten van tijdelijke verkeerssituaties.[3]

3 Hinderaanpak: Slim plannen, slim bouwen en slim reizen.



Thema 1 Veilige infrastructuur

Een veilige infrastructuur is de basis voor het verminderen van verkeersonveilige situaties en het voorkomen van ernstige ongevallen. De komende jaren richt het landelijke beleid zich op het veiliger maken van de fysieke inrichting van wegen en fietsvoorzieningen. Ook zetten we in op het verbeteren van de beschikbaarheid en de kwaliteit van verkeersveiligheidsdata. Daarnaast besteden we aandacht aan de inrichting van verzorgingsplaatsen en het realiseren van voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen.

IenW maakt werk van het verbeteren van verkeersveiligheid in de gebiedsgerichte samenwerking, zowel in het ruimtelijk domein als het mobiliteitsdomein. Zo investeren Rijk en regio in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit samen in maatregelen die bijdragen aan de woningbouw, bereikbaarheid én verkeersveiligheid. Dit gebeurt bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen, veilige fietsverbindingen en goede inpassing van mobiliteit in de ruimtelijke inrichting. Hierbij wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van richtlijnen voor een verkeersveilige weginrichting.

Voor concrete maatregelen op het onderliggende wegennet zijn de verantwoordelijke wegbeheerders primair aan zet. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom zinvol verlagen naar 30 km/u. Daarvoor kunnen zij gebruik maken van financiën, kennis en communicatiemiddelen die het Rijk ter beschikking stelt.

Hieronder volgen de geïdentificeerde risico's en daaraan gekoppelde maatregelen van thema 1.

Medeoverheden zijn niet geheel op de hoogte van het risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid

Maatregel 1 - Ondersteuning van medeoverheden via kennisdeling over de risicogestuurde aanpak SPV
Wat: Via het SPV-netwerk worden medeoverheden ondersteund in het implementeren van het risicogestuurd werken aan de verkeersveiligheid op de wegen die zij in beheer hebben. IenW versterkt subsidie aan Aanpak SPV (kennisplatform CROW), zodat via diverse activiteiten kennis hierover wordt gedeeld met medeoverheden. Een voorbeeld is dat in 2026 een expertsessie wordt georganiseerd waarin de beschikbare hulpmiddelen voor 30 km/u en de praktische ervaringen van gemeenten rond de invoering van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u worden gedeeld.
Wie: IenW ondersteunt decentrale overheden via het SPV-netwerk en via subsidie aan Aanpak SPV.
Wanneer: Tot en met 2029 (looptijd SPV).

Er is beperkt inzicht in de verkeersveiligheidsrisico's, door een gebrek aan gedetailleerde en actuele data

Maatregel 2 - Verrijking van verkeersveiligheidsdata over de infrastructuur, o.a. risico's van fietsinfrastructuur
Wat: De verkeersveiligheidsdata wordt verrijkt door het systematisch verzamelen en analyseren van gegevens over ongevallen, bijna-ongevallen en gedragsobservaties. Deze maatregel richt zich op het verder inwinnen, doorontwikkelen en beschikbaar stellen van data over veilige infrastructuur via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM), volgens de structuur van het Digitaal Stelstel Mobiliteitsdata (DSM). Dit betreft ook het beschikbaar stellen en ordenen van data over fietsinfrastructuur, om risico's in het fietsnetwerk te bepalen.
Wie: IenW coördineert de landelijke aanpak en werkt hierin nauw samen met het NDW en NTM. Ook medeoverheden hebben een belangrijke rol in het verzamelen, ordenen en beschikbaar stellen van data.
Wanneer: De doorontwikkeling van verkeersveiligheidsdata vindt continu plaats tot en met 2029.

Maatregel 3 - Inzet van Road Monitor (ROMO)
Wat: Het landelijke innovatietraject ROMO gebruikt geanonimiseerde voertuigdata om structurele risico's op het Nederlandse wegennet zichtbaar te maken. Dit gebeurt met name via signalen van bijna-ongevallen zoals hard remmen, uitwijken en het ingrijpen van rijhulpsystemen. Deze informatie laat zien waar de weg of de inrichting niet goed aansluit op het gedrag van weggebruikers. Door die plekken vroegtijdig te herkennen kunnen wegbeheerders gerichter ingrijpen, bijvoorbeeld door aanpassing van markeringen, inrichting, snelheidsregimes of onderhoud.
Wie: Binnen ROMO worden de krachten gebundeld tussen IenW, RWS, wegbeheerders, innovatiepartners, TNO en het NDW.
Wanneer: Tussen 2026 en 2029. Tot het einde van deze periode kunnen wegbeheerders gratis deelnemen en de data stapsgewijs inzetten.

Onveilige inrichting van de infrastructuur van fietspaden en wegen, binnen en buiten de bebouwde kom

Maatregel 4 - Het verbeteren van de weginrichting van het onderliggende wegennet via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid
Wat: IenW ondersteunt decentrale wegbeheerders in het veiliger inrichten van wegen, door een rijksbijdrage (50%) via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Medeoverheden kunnen hiermee investeren in bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals:
- Veiliger inrichten van fietspaden door het aanbrengen van kant- en as-markering op fietspaden, de aanleg van een vrijliggend fietspad en het verwijderen van fietspaaltjes.
- De aanleg van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30).
- Het veiliger inrichten van kruispunten, o.a. door aanleg van een kruispuntplateau of rotonde.
- Voor 80 km/u- en 100 km/u-wegen betreft het maatregelen zoals het verwijderen van obstakels in de bermen of realiseren van rijbaanscheiding.
- Maatregelen om de ernst van ongevallen te verminderen door het inrichten van een veilige berm.

Wie: Gemeenten, provincies en waterschappen, met financiering van IenW.
Wanneer: Het grootste deel van de € 450 miljoen is inmiddels verstrekt aan de medeoverheden. De jaren 2026-2029 staan in het teken van het uitvoeren van een groot deel van de infrastructurele maatregelen.

Maatregel 5 - Uitwerken instandhoudingsopgave IenW-fietswegen
Wat: Ook op het areaal van IenW ligt infrastructuur waarop gefietst wordt. Het betreft enerzijds wegen die bij aanleg al een fietsfunctie hadden en anderzijds wegen zoals inspectiepaden (schouw-, jaag- of trekpaden) die door het gebruik ook een fietsfunctie hebben gekregen. De instandhoudingsopgave van deze fietswegen wordt nader uitgewerkt.
Wie: IenW en RWS
Wanneer: Het streven is dat de nadere uitwerking eind 2026 gereed is, zodat over de instandhoudingsopgave van de IenW-fietswegen besluitvorming kan plaatsvinden.

Maatregel 6 - Verbeteren van de verkeersveiligheid van de Rijkswegen
Wat: Via het programma Meer Veilig worden diverse maatregelen getroffen, op zowel autosnelwegen als Rijks-N-wegen. Verder nemen we infrastructurele maatregelen via de €200 miljoen aan impulsfinanciering voor Rijks-N-wegen. Binnen deze verkeersveiligheidsaanpak Rijks-N-wegen is geen financiële vrije ruimte voor aanvullende maatregelen.
Wie: RWS werkt in opdracht van IenW aan de uitvoering van de maatregelen uit het programma Meer Veilig en de verkeersveiligheidsaanpak van Rijks-N-wegen.
Wanneer: Het grootste deel van de € 200 miljoen is inmiddels toegekend aan projecten. De voorbereiding, uitvoering en realisatie van de grootschalige maatregelen loopt door tot na 2030.

Maatregel 7 - Ontwikkeling van de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR)
Wat: De SAVeR identificeert de grootste risico's en risicolocaties op het Rijkswegennet, op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het Rijkswegennet. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt welke infrastructurele verbetermaatregelen die risico's kunnen verminderen of wegnemen. Gelet op de beperkte budgetten, moeten ook hierin keuzes worden gemaakt. De SAVeR schetst welke vervolgstappen nodig zijn om het perspectief op uitvoering van aanvullende maatregelen in de toekomst te vergroten. Daarmee geven we invulling aan de vereiste vanuit de Europese RISM-II richtlijn; om opvolging te geven aan de uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordeling voor het Rijkswegennet.
De SAVeR heeft ook een belangrijke functie voor het beter borgen en afwegen van verkeersveiligheid op Rijkswegen. Dit geldt voor alle fasen (aanleg, beheer en onderhoud), door een tijdige integratie in projectprocessen, scope en budgetten. Binnen de SAVeR wordt ook gekeken naar een bredere inzet op gedrag en voertuig. Zo wordt ingezet op het slimmer benutten en inzetten van de beschikbare handhavingsinstrumenten op prioritaire risicolocaties op het Rijkswegennet. RWS werkt hierbij nauw samen met het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en maakt bij het prioriteren van risicolocaties o.a. gebruik van de verkeersveiligheidsbeoordeling (zie ook thema 7).
Wie: IenW en RWS zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor bestaande en nieuwe infrastructuur op het Rijkswegennet.
Wanneer: De SAVeR wordt in 2026 naar de Kamer gestuurd. In de periode van 2026-2029 werken we verder aan de opvolging.

Verzorgingsplaatsen die onvoldoende overzichtelijk zijn ingericht en een gebrek aan voldoende parkeerplekken voor vrachtwagens, zorgen voor meer risico's op een verkeersongeval

Maatregel 8 - Programma Verzorgingsplaatsen
Wat: Via het programma Verzorgingsplaatsen van de toekomst werkt IenW aan een toekomstbestendig, veilig en doelmatig netwerk van verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet. De verzorgingsplaatsen van de toekomst bieden weggebruikers de mogelijkheid om onderweg te tanken of laden, te rusten en eten/drinken te kopen, zonder de snelweg te hoeven verlaten. Het huidige systeem van vergunningverlening leidt tot een onoverzichtelijke indeling van verzorgingsplaatsen met verspreide en beperkte laadpalen. Onder de Wet 'Voorzieningen Verzorgingsplaatsen' wordt gewerkt aan een vergunningstelsel voor shops en laden, waarbij het initiatief voor de inrichting van verzorgingsplaatsen geheel bij de overheid komt. Specifieke instrumenten binnen deze maatregel zijn:

- Wet op de Verzorgingsplaatsen – Een nieuw wettelijk kader voor eerlijke en geordende vergunningverlening aan exploitanten.
- Netwerkplanning (routekaart) – Masterplanning met overzicht van welke voorzieningen waar en wanneer worden gerealiseerd, om schaarse ruimte en netcapaciteit efficiënt in te zetten.
- Inrichtingsplannen – Uniforme, veilige en aantrekkelijke indelingen van verzorgingsplaatsen, met voldoende parkeer- en laadcapaciteit. Een logische en herkenbare inrichting van verzorgingsplaatsen leidt tot voorspelbaar verkeersgedrag en daarmee tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Wie: Coördinatie vanuit IenW en RWS met nauwe betrokkenheid van exploitanten en marktpartijen, en provincies en gemeenten voor wat betreft de lokale implementatie en vergunningverlening.
Wanneer: In 2026 en 2027 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de netwerkplanning en inrichtingsplannen. We verwachten vanaf 2028 te starten met de implementatie van de nieuwe wet en inrichtingsplannen, met prioriteit voor locaties waar laadvergunningen dreigen te vervallen.

Maatregel 9 - Realisatie meer parkeerplekken voor vrachtwagens
Wat: Via het project Vrachtwagenparkeren wordt er, in samenwerking met het programma Verzorgingsplaatsen van de toekomst, gewerkt aan het in stand houden van parkeerplekken voor vrachtwagens aan het hoofdwegennet. Chauffeurs kunnen daar de verplichte rustpauzes houden.
Er wordt gewerkt aan het verbeteren van het dubbelgebruik van parkeerplekken en het voorkomen dat parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden onttrokken aan het openbaar verkeer of oneigenlijk worden gebruikt. Daarnaast wordt gewerkt aan de realisatie van parkeerplaatsen voor vrachtwagens op het onderliggend wegennet. Voldoende parkeercapaciteit voor vrachtwagens vermindert de kans dat chauffeurs parkeren op onveilige plekken (zoals vluchtstroken) en vermindert daarmee het risico op ongevallen.
Wie: IenW, RWS, Provincies Zuid-Holland, Gelderland, Limburg en Noord- Brabant, Port of Rotterdam, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex.
Wanneer: In 2026 wordt een plan van aanpak voor korte en lange termijn uitgewerkt.



Thema 2 Heterogeniteit in het verkeer

Het Nederlandse verkeer wordt steeds meer divers. Naast traditionele verkeersdeelnemers zoals automobilisten, fietsers en voetgangers, zien we een sterke groei van nieuwe mobiliteitsvormen, zoals e-bikes, speed-pedelecs en e-steps. Deze toenemende heterogeniteit – verschillen in snelheid, massa, afmetingen en gedrag – verhoogt het risico op ongevallen. Waar verschillende typen weggebruikers dezelfde infrastructuur delen, kunnen de kansen op conflicten en onveilige ontmoetingen toenemen. Met name lichtere en langzamere verkeersdeelnemers lopen een groter risico op letsel, terwijl de ernst van ongevallen toeneemt door de grote verschillen in massa en snelheid tussen verkeersdeelnemers. De risico's kunnen worden verminderd door aanpassingen in infrastructuur, voertuigkaders en gedragsbeïnvloeding. Dit plan bevat diverse maatregelen die hieraan bijdragen, waaronder:

- Infrastructurele aanpassingen, zoals het veilig inrichten van kruispunten of het toepassen van slimme weginrichting (bijvoorbeeld het principe 'auto te gast'), om conflicten tussen verkeersdeelnemers te verminderen (zie thema 1).
- De ontwikkeling van een uniform kader dat toeziet op uniforme toelating en handhaving van nieuwe elektrische voertuigen (zie thema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers).
- Maatregelen gericht op het verminderen van snelheidsverschillen, waaronder handhaving en gedragsbeïnvloeding (zie thema 7: Snelheid in het verkeer).

IenW werkt verder via het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP-HWN) aan een beleidsvisie die het hoofdwegennet indeelt op basis van functie – zoals internationale vrachtroutes en stedelijke ringen – en zich richt op het creëren van een eenduidig en consistent wegennet. Hierbij staan o.a. de verschillende functies van het wegennet centraal. Ook richt het TP-HWN zich op de aanpassing van de weginrichting aan de functie. Deze visie biedt de mogelijkheid om de risico's van toenemende heterogeniteit op het hoofdwegennet te beperken.

Het LAP 2026-2029 vult het beleid omtrent heterogeniteit in het verkeer aan met de onderstaande maatregelen.

Door verschillen in massa en snelheid op het fietspad neemt de kans op ongevallen toe

Maatregel 10 - Verminderen massa- en snelheidsverschillen op het fietspad
Wat: Het doel is om de fietsveiligheid te verbeteren door de massa- en snelheidsverschillen op het fietspad te verminderen. Samen met wegbeheerders heeft IenW eerder een lijst opgesteld met mogelijke nieuwe maatregelen. Dit zijn maatregelen zoals een maximumsnelheid op drukke of smalle fietspaden, of het verplaatsen van zware cargobikes naar een naastgelegen 30 km/uur-rijbaan. Deze maatregelen worden de komende jaren eerst uitgeprobeerd in experimenten, zodat er daarna kennisgedreven beleidskeuzes kunnen worden gemaakt over mogelijke implementatie. Deze actie draagt bij aan veilige infrastructuur en veilig gedrag rondom fietsen.
Wie: IenW voert de regie; medeoverheden testen nieuwe maatregelen met ondersteuning van adviesbureaus.
Wanneer: De eerste twee experimenten vinden in 2026 plaats. Tot en met 2029 volgt eventueel verdere implementatie of worden experimenten uitgevoerd voor de andere maatregelen op de lijst.

Door grote verschillen tussen de afmetingen en gewichten van voertuigen, ontstaan risico's op conflicten

Maatregel 11 - Handhaving en regelgeving maten en gewichten
Wat: Het Rijk heeft een controlerende rol op de juiste toegestane afmetingen en gewicht van voertuigen. Zo wordt er gecontroleerd op overbeladen voertuigen door middel van weeglussen. Ook zorgt het Rijk op dit vlak voor adequate wet- en regelgeving en worden internationale regels beïnvloed.
Deze maatregel zorgt ervoor dat zo veel mogelijk veilige voertuigen de weg op gaan. Bovendien wordt oneerlijke concurrentie in de transportsector tegengegaan. Het Rijk zet daarbij in op een verbetering van de werking van de weeglussen en verkent daarnaast alternatieven voor de reeds bestaande weeglussen.
Wie: RWS en IenW. De ILT en politie zorgen voor de algemene handhaving op maten en gewichten.
Wanneer: Doorlopend.



Thema 3 Technologische ontwikkelingen

De auto ontwikkelt zich in hoog tempo door automatisering en digitalisering. Deze ontwikkelingen dragen potentieel bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter, de randvoorwaarden dienen wel op orde te zijn om deze effecten te benutten. Bij technische ontwikkelingen richten we ons op de risico's van voertuigautomatisering.

Bij voertuigautomatisering is het belangrijk onderscheid te maken in de manier waarop het voertuig wordt bestuurd:

1. Bij geavanceerde rijtaakondersteuning door rijhulpsystemen (hierna: rijhulpsystemen), ofwel Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), heeft de mens te allen tijde de controle over het voertuig, maar wordt daarbij door systemen ondersteund in bijvoorbeeld het remmen en/of sturen. Deze systemen zijn al ruimschoots aanwezig in het huidige wagenpark. Voorbeelden zijn systemen die het voertuig binnen de rijstrook houden en systemen die een veilige afstand en snelheid tot de voorganger bewaken. Hoewel deze systemen al heel wat rijtaken geautomatiseerd uit kunnen voeren, ondersteunen deze de bestuurder in het voertuig, maar de mens blijft de bestuurder.
2. Bij geautomatiseerde rijsystemen, ofwel Automated Driving Systems (ADS), voert het voertuig de rijtaak voor langere tijd zelfstandig uit zonder actieve inmenging van de mens. Deze systemen worden in de volksmond vaak 'zelfrijdend vervoer' genoemd. Geautomatiseerde rijsystemen bestaan uit twee categorieën: inschakelbare geautomatiseerde rijsystemen en permanent geautomatiseerde vervoerdiensten.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een imperfecte interactie tussen de bestuurder, de systemen in het voertuig en de infrastructuur, het verkeersveiligheidspotentieel van voertuigautomatisering niet volledig benut wordt. Ook kan er juist sprake zijn van extra risico's.

Om de risico's te mitigeren, en de systemen zo veel mogelijk bij te laten dragen aan risicoreductie, worden er maatregelen genomen.

Voertuigregelgeving wordt in internationale gremia gemaakt. Daarin heeft IenW een beïnvloedende rol. Het harmoniseren van voertuigregelgeving in Europa is belangrijk voor de verkeersveiligheid, omdat op deze manier alle voertuigen aan dezelfde minimale veiligheidsnormen voldoen, ongeacht waar ze geproduceerd of verkocht zijn. Nationaal is de inzet van IenW gericht op het implementeren van Europese regelgeving die voertuigautomatisering raakt. Maar we zetten ook in op het monitoren van de nationale verkeersveiligheid met daarin de rol van voertuigautomatisering. Dit wordt gedaan met de uitgave van de Monitor Smart Mobility. Daarnaast draagt IenW bij aan het informeren en bewustmaken van burgers over veilig en verantwoord gedrag op de weg.

De rijhulpsystemen herkennen de diversiteit aan weggebruikers niet, waardoor het verkeersveiligheidspotentieel niet volledig benut wordt

Maatregel 12 - Beïnvloeding internationale voertuigregelgeving
Wat: Internationale technische eisen en testscenario's bepalen welke weggebruikers door rijhulpsystemen moeten worden herkend en onder welke omstandigheden. Zo wordt het autonoom noodremsysteem getest met fietsers tot 15 km/uur, terwijl e-bikes een hogere maximumsnelheid hebben. Daarom is het belangrijk om de internationale voertuigregelgeving te beïnvloeden, zodat alle weggebruikers in Nederland beter herkend en beschermd worden. Daarnaast speelt Euro NCAP een belangrijke rol. Deze onafhankelijke organisatie beoordeelt de veiligheid van auto's met een sterrenclassificatie en hanteert strengere criteria dan de internationale eisen. Hierdoor stimuleert Euro NCAP verbeteringen in de bescherming van weggebruikers. Euro NCAP heeft een bewezen positief effect op de verkeersveiligheid.[4]
Wie: Dienst Wegverkeer (RDW) is gemandateerd door IenW en neemt deel aan werkgroepen waarin internationale technische eisen worden opgesteld en uitgewerkt. RDW neemt deel aan Euro NCAP.
Wanneer: Doorlopend.

Bestuurders zijn onvoldoende op de hoogte van de werking en beperking van rijhulpsystemen en inschakelbare geautomatiseerde systemen, waardoor risico's ontstaan of verkeersveiligheidspotentieel onbenut blijft

Maatregel 13 - Kennisniveau bestuurders over rijhulpsystemen en inschakelbare geautomatiseerde systemen vergroten, *via beïnvloeding van internationale voertuigregelgeving*
Wat: Het mitigeren van risico's kan op twee niveaus: via regelgeving gericht op de bestuurder en op voertuigontwerp.

- *Bestuurder:* Fabrikanten moeten volgens internationale eisen bestuurders informeren over de werking en beperkingen van rijhulpsystemen. Uit de Monitor Smart Mobility blijkt echter dat niet alle bestuurders deze kennis hebben en dat sommige gebruikers deze systemen inzetten om zich met andere zaken bezig te houden, wat de reactietijd kan verlengen. Betere training en educatie zijn nodig om het kennisniveau te verhogen. Er is nog geen informatie over het kennisniveau bij inschakelbare geautomatiseerde systemen.
- *Voertuigontwerp:* Rijhulpsystemen en geautomatiseerde systemen moeten intuïtief zijn, zodat bestuurders snel weten hoe en wanneer ze werken. Internationaal wordt hierop ingezet via technische eisen en Euro NCAP, om zo voertuigontwerp en regelgeving te stimuleren.

Wie: De RDW is gemandateerd door IenW en neemt deel aan werkgroepen waarin internationale technische eisen worden opgesteld en uitgewerkt. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) kan met haar expertise waardevolle input leveren.
Wanneer: Doorlopend.

Maatregel 14 - Kennisniveau bestuurders over rijhulpsystemen en inschakelbare geautomatiseerde systemen vergroten, *via rijvaardigheid en rijgeschiktheid*
Wat: Het gemiddeld aantal rijhulpsystemen in een auto en vrachtauto is toegenomen, mede ook door het Europees verplichten van diverse rijhulpsystemen. In de 4e Europese Rijbewijsrichtlijn is opgenomen dat bestuurders voldoende kennis moeten hebben van het gebruik van rijhulpsystemen en ook van inschakelbare geautomatiseerde systemen. De richtlijn moet zorgvuldig worden geïmplementeerd, om het kennisniveau van de gebruikers van rijhulpsystemen te borgen.
Wie: Voor rijhulpsystemen is IenW primair aan zet. Voor inschakelbare geautomatiseerde systemen neemt de ADS Taskforce het voortouw.
Wanneer: Dit wordt meegenomen in de implementatie van de 4e Rijbewijsrichtlijn.

Maatregel 15 - Kennisniveau bestuurders over rijhulpsystemen en inschakelbare geautomatiseerde systemen vergroten, aangevuld met informatie over het gebruik ervan, *via netwerk maatschappelijke partners*
Wat: De Monitor Smart Mobility 2024 toont aan dat de rijhulpsystemen een beoogde verkeersveiligheidswinst hebben. Echter, deze winst wordt natuurlijk niet benut wanneer de systemen worden uitgezet. In de Monitor Smart Mobility wordt daarom gemonitord wat het gebruik is van rijhulpsystemen onder de bestuurders van auto's en vrachtauto's is en hoe vaak de systemen worden uitgezet.
Daarnaast meet de monitor het kennisniveau over rijhulpsystemen. Zo verschilt de behoefte aan informatie: zakelijke rijders willen minder uitleg van verkopers, terwijl 65-plussers juist meer behoefte hebben aan uitleg. De monitor benadrukt daarom het belang van een doelgroepspecifieke communicatiestrategie over de werking en beperkingen van rijhulpsystemen.
Wie: ADAS Alliantie (waaraan IenW deelneemt)
Wanneer: De maatregelen van de ADAS Alliantie zijn opgenomen in het werkplan van de alliantie.

4 SWOV (2022). Veilige personenauto's. SWOV-factsheet, februari 2022. SWOV, Den Haag.

De interactie tussen zeer geavanceerde rijhulpsystemen, inschakelbare geautomatiseerde voertuigen en overige verkeersdeelnemers is nieuw, waardoor risicovolle situaties kunnen ontstaan

Maatregel 16 - Kennis opdoen over de interactie van systemen met overige verkeersdeelnemers, ***via nationale testprogramma's en via beïnvloeding van internationale voertuigregelgeving***

Wat: Op basis van bestaande EU-regelgeving[5] kunnen fabrikanten onder bepaalde voorwaarden testen op de openbare weg, om een specifiek testprogramma uit te voeren met prototypevoertuigen, op voorwaarde dat nationale regelgeving dit toestaat. Deze mogelijkheid richt zich alleen op testen die zijn aangevraagd door fabrikanten. Deze testen kunnen onder andere van belang zijn voor het verzamelen van data over de interactie tussen zeer geavanceerde rijhulpsystemen, (semi-)geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerwijzen zoals lopen en fietsen, ten behoeve van de typegoedkeuringsaanvraag. Fabrikanten kunnen hiervoor een aanvraag indienen bij de RDW als typegoedkeuringsinstantie. De inzichten die hieruit voortkomen, kunnen worden gebruikt om de inzet te bepalen voor verdere internationale voertuigregelgeving, zodat fietsers en voetgangers goed beschermd zijn.

Wie: De RDW is gemandateerd door IenW en neemt deel aan werkgroepen waarin internationale technische eisen worden opgesteld en uitgewerkt. Ook hiervoor kan het gremium Euro NCAP worden ingezet.

Wanneer: 2026 en 2027.

5 Artikel 2, lid 4b van de Verordening (EU) 2018/858.

B. Risicogroepen en modaliteiten

In het SPV zijn thema 4 (Kwetsbare verkeersdeelnemers) en thema 5 (Onervaren verkeersdeelnemers) gericht op specifieke risicogroepen en modaliteiten. We zien in de ongevalscijfers dat een stevige inzet op deze thema's noodzakelijk blijft, vanuit alle betrokken SPV-partners. Daarbij bouwen we vanuit het Rijk voort op bestaande trajecten en ontplooien we nieuwe initiatieven. Dit doen we in nauwe samenwerking met onze publieke en maatschappelijke verkeersveiligheidspartners.



Thema 4 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Fietsers, voetgangers en bestuurders van lichte voertuigen (zoals gemotoriseerde tweewielers en scootmobielen) zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Zij hebben een verhoogd risico om ernstig gewond te raken of te overlijden ten opzichte van de inzittende van een auto. Door de vergrijzing neemt het aantal ouderen op de weg toe, waardoor deze specifieke groep kwetsbare verkeersdeelnemers steeds groter wordt. Daarom blijven we werken aan het beperken van het aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers. Zo hebben de SPV-partners in de vernieuwde bestuurlijke afspraken afgesproken om extra in te zetten op fietsveiligheid. Meerdere concrete maatregelen die voortvloeien uit het Meerjarenplan Fietsveiligheid hebben een plek gekregen in dit thema. Ook stimuleert het Rijk de medeoverheden om hun fietsinfrastructuur zo veel mogelijk vergevingsgezind in te richten. We werken door aan een integraal kader voor lichte elektrische voertuigen en nieuw beleid voor gehandicaptenvoertuigen. Verder besteden we aandacht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers.

Er is een toename van ongevallen met fietsers, vooral onder ouderen

Maatregel 17 - Subsidieprogramma Fietsveiligheid Voorop
Wat: Met dit subsidieprogramma van € 41 miljoen adresseren we belangrijke kennishiaten en brengen we bestaande kansrijke interventies verder, met als doel de fietsveiligheid te verbeteren. Hierbij richten we ons op drie thema's:

- *Valpreventie.* Het verlagen van het valrisico van fietsers door bestaande interventies beter te onderbouwen, door te ontwikkelen, te evalueren en te borgen in de praktijk.
- *Risicogedrag*. Het doorontwikkelen en onderbouwen van kansrijke gedragsinterventies gericht op snelheid, afleiding en rijden onder invloed die de fietsveiligheid verbeteren.
- *Kennisontwikkeling*. Het uitvoeren van de kennisagenda fietsveiligheid, waarmee hiaten in kennis worden geadresseerd en onderzoek wordt gestimuleerd dat direct bijdraagt aan veilig fietsgedrag en een veilige fietsomgeving.

Wie: Gemeenten, provincies, wetenschappers, praktijkprofessionals, maatschappelijke partners, bedrijven en belangenverenigingen kunnen gezamenlijk subsidie aanvragen. ZonMw voert het programma uit, inclusief de kennisagenda.
Wanneer: De uitvoering loopt van 2026 tot en met 2033, met meerdere grotere en kleinere subsidierondes gedurende deze periode.

Maatregel 18 - Stimuleren fietshelmgebruik
Wat: Het dragen van een fietshelm vermindert de kans op ernstig hersenletsel en dodelijk hersenletsel bij een ongeval. Het ministerie van IenW heeft een strategie opgesteld om het vrijwillig gebruik van de fietshelm te stimuleren. Zo loopt er de campagne 'Zet 'm op' en zijn er probeeracties voor de fietshelm. Het streven is om het fietshelmgebruik te laten toenemen tot 25% in 2035.
Wie: IenW, in afstemming met provincies, gemeenten en belangenorganisaties.
Wanneer: De acties lopen tot en met 2033.

Maatregel 19 - Programma Doortrappen
Wat: Het programma Doortrappen gaat vanaf 2026 een nieuwe fase in. Na zeven jaar opbouwen en uitrol over Nederland komt het programma in de fase van consolideren. Er blijft aandacht voor duurzame verankering binnen het provinciale beleid en gemeentelijk beleid. De focus ligt op het ondersteunen van het netwerk, op de monitoring en evaluatie van het programma en relatiebeheer met landelijke samenwerkingspartners. De Nationale Doortrapdagen zijn een jaarlijks evenement in mei.
Wie: Provincies en gemeenten nemen de uitvoering en borging van het programma op. Het streven is om de organisatie van het landelijke programmabureau onder te brengen bij kenniscentrum Platform31. In de eerste helft van 2026 is deze transitie in voorbereiding; realisatie is in Q3 van 2026.
Wanneer: De inzet loopt door tot 2029, met jaarlijkse evaluatie en mogelijke bijstelling.

Er zijn nieuwe elektrische vervoersvormen voor kwetsbare verkeersdeelnemers in opkomst, waardoor de kans op ongevallen toeneemt

Maatregel 20 - Ontwikkeling en implementatie LEV-kader
Wat: We ontwikkelen en implementeren een integraal kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Hieronder vallen ook de wijze van toelating en toezicht, eisen voor toelating tot de weg en eisen voor gebruik op de weg voor deze voertuigen. Het doel is om te voorzien in duidelijkheid, door voor gelijksoortige voertuigen dezelfde coherente eisen te stellen. Hiermee pakken we ook risico's aan die ontstaan vanwege een toenemende heterogeniteit in het verkeer (thema 2).
Wie: IenW voert in samenwerking met de RDW de regie voor toelating op de markt.
Wanneer: Doorlopend. De Kamer wordt actief geïnformeerd over de conceptregelgeving en implementatie.

Nieuwe vervoersvormen voor personen met een fysieke beperking zijn in opkomst, waarbij aandacht voor verkeersveiligheid nodig blijft

Maatregel 21 - Nieuw beleid voor gehandicaptenvoertuigen
Wat: Het nieuwe beleid voor gehandicaptenvoertuigen wordt verder uitgewerkt. Daarbij worden de mogelijkheden verkend voor verdere technische- en gebruikerseisen. Het doel is om het aantal verkeersongevallen met gehandicaptenvoertuigen te beperken met dit nieuwe beleid. Ook willen we oneigenlijk gebruik van deze voertuigen voorkomen. We betrekken o.a. SWOV, het ministerie van VWS, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en belangenorganisaties bij de verdere ontwikkelingen.
Wie: IenW werkt het beleid uit en de RDW adviseert op de toelating van de snellere categorie voertuigen.
Wanneer: Doorlopend.

Er is beperkt inzicht in de achtergronden van voetgangersongevallen

Maatregel 22 - Onderzoek naar dodelijke voetgangersongevallen
Wat: Ook de verkeersveiligheid voor voetgangers staat de laatste jaren onder druk. Zo is er inmiddels geen sprake meer van een dalende trend in het aantal dodelijke voetgangersongevallen in het verkeer. SWOV voert onderzoek uit naar de factoren en omstandigheden die van invloed waren op het

ontstaan en de afloop van de dodelijke verkeersongevallen met voetgangers. Op basis van de bevindingen identificeert SWOV aanknopingspunten voor beleid en maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarbij ligt de nadruk op infrastructurele maatregelen.
Wie: SWOV in opdracht van het ministerie van IenW.
Wanneer: Het streven is om het onderzoek eind 2026 af te ronden.

Maatregel 23 - Inzet op voetgangersveiligheid via het Nationaal Masterplan Lopen
Wat: Binnen het Nationaal Masterplan Lopen (NML) zetten overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en bedrijven zich in voor het stimuleren van lopen. Meer lopen heeft positieve gevolgen voor de samenleving, bijvoorbeeld op het vlak van gezondheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Het biedt echter ook een grotere uitdaging voor de veiligheid van voetgangers. Het ministerie van IenW is partner binnen het NML en draagt bij aan concrete acties die zich richten op voetgangersveiligheid, waaronder een verbeterde registratie van ongevallen en het verder faciliteren van veilig en vlot oversteken.
Wie: IenW en partners binnen het NML.
Wanneer: Doorlopend tijdens de looptijd van het NML.



Thema 5 Onervaren verkeersdeelnemers

Onervaren verkeersdeelnemers hebben een verhoogd risico op een ongeval. Zo hebben jongeren en jongvolwassenen vaak nog onvoldoende vaardigheden om veilig aan het verkeer deel te nemen. Bij deze groep kan bovendien sprake zijn van risicozoekend gedrag. Het blijkt echter nog altijd een doelgroep die lastig bereikbaar is. Met het programma 'Van rijles naar rijonderwijs' zetten we extra in op het bereiken van deze doelgroep.[6]

Daarnaast kennen kinderen een verhoogd ongevalsrisico, en dan vooral wanneer ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. We geven subsidie aan VVN en TeamAlert om te kennis en educatieve programma's te blijven ontwikkelen voor (nieuwe) risico's met onervaren verkeersdeelnemers. Tot slot kan elke verkeersdeelnemer opnieuw onervaren zijn, wanneer de overstap wordt gemaakt naar een nieuwe modaliteit, zoals een e-bike of scootmobiel.

6 Transitieplan Van Rijles naar Rijonderwijs | Rapport | Rijksoverheid.nl

Jonge, beginnende bestuurders hebben een flink grotere kans op een verkeersongeval

Maatregel 24 - Programma 'Van rijles naar rijonderwijs'
Wat: Het doel van het programma 'Van rijles naar rijonderwijs' is het verbeteren van de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, de instructeurs en de rijscholen. De hele keten wordt daarmee in dit programma meegenomen. Het uitgangspunt is dat beginnende bestuurders zo beter voorbereid de weg op gaan. Er worden verschillende maatregelen uitgewerkt binnen het programma, zoals een verplicht nationaal leerplan.
Wie: IenW, samen met CBR, IKBI en de rijschoolbranche.
Wanneer: Het programma wordt in 2029 afgerond.

Maatregel 25 - Onderzoek hogere-ordevaardigheden via educatie en rijopleiding
Wat: Een onderdeel van het nationaal leerplan uit 'Van rijles naar rijonderwijs' is de betere ontwikkeling van hogere-ordevaardigheden. Jongere bestuurders nemen deel aan het verkeer met onvoldoende hogere-ordevaardigheden, zoals gevaarherkenning, risicobewustzijn, zelfreflectie en sociale weerbaarheid. SWOV voert onderzoek uit naar trainingen van verschillende typen van deze vaardigheden voor jonge automobilisten. Het onderzoek richt zich op de vorm, het moment en het effect van de training. Ook wordt gekeken hoe de juiste doelgroep bereikt kan worden voor vrijwillige trainingen van hogere-ordevaardigheden voor jongvolwassenen. Hiervoor worden experts binnen en buiten het veld van verkeersveiligheid betrokken.
Wie: SWOV met financiering van IenW.
Wanneer: In 2026 onderzoekt SWOV met name hoe de juiste doelgroep voor vrijwillige trainingen van hogere-ordevaardigheden voor jongvolwassenen kan worden bereikt. Vervolgens wordt in 2027 en 2028 als pilot een hogere-ordevaardighedentraining voor jonge automobilisten geëvalueerd.

Ouderen hebben in de beginperiode van het gebruik van een e-bike of scootmobiel een grotere kans op een verkeersongeval

Maatregel 26 - Actualiseren opfriscursussen voor het gebruik van een scootmobiel of e-bike
Wat: VVN actualiseert de opfriscursussen voor ouderen voor het gebruik van een scootmobiel of e-bike. Dit gebeurt zowel voor de digitale als fysieke cursussen. Er wordt een nieuwe gedragsinterventie ontwikkeld voor fietsers, als grootste risicogroep. Door de opbouw modulair te doen, kan beter worden aangesloten bij de lokale behoeften. Deze maatregel sluit aan bij het thema Kwetsbare verkeersdeelnemers en de activiteiten binnen het programma Doortrappen.
Wie: VVN met financiering van IenW.
Wanneer: De actualisatie van de opfriscursussen vindt plaats in 2026 en 2027.

C. Individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag

In dit derde deel staan het gedrag van de verkeersdeelnemer en factoren die dit gedrag beïnvloeden centraal. Rijden onder invloed, snelheid, afleiding in het verkeer en notoire overtredingen vormen een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Risicovol gedrag brengt niet alleen de bestuurder zelf in gevaar, maar ook andere weggebruikers. Gerichte handhaving, infrastructurele aanpassingen, campagnes en gedragsinterventies bieden kansen om dit risicogedrag effectief terug te dringen en zo de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

In 2024 hebben gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke organisaties de propositie "Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer" opgesteld. In opvolging van deze propositie werken verschillende ketenpartners samen aan maatregelen die de objectieve en/of subjectieve pakkans in het verkeer kunnen vergroten. Enkele van die maatregelen zijn in dit deel van het plan opgenomen.



Thema 6 Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs vergroot de kans op ernstige ongevallen. Nog altijd neemt een deel van de bestuurders onder invloed deel aan het verkeer. Zo blijkt uit een representatieve steekproef dat in 2022 2,6% van de automobilisten in weekendnachten onder invloed van alcohol reed. Dit is bijna een verdubbeling ten opzichte van het laagste gemeten percentage (1,4% in 2017). De politie betrapt mensen vaker op het rijden onder invloed van drugs. In de eerste vijf maanden van 2025 heeft de politie meer overtreders aangehouden dan in dezelfde periode in 2024, waarbij vooral cannabis veelvuldig wordt aangetroffen. Een combinatie hiervan met alcohol maakt de kans op een ongeval tot wel tweehonderd keer groter dan bij nuchter rijden.

Tegelijkertijd verandert het handhavingslandschap. Veel verkeersovertredingen worden steeds meer via camera's geautomatiseerd gehandhaafd, zoals snelheids-overtredingen, roodlichtnegatie en handheld telefoon-gebruik. Voor alcohol- en drugsgebruik is dat echter niet mogelijk; staandehoudingen door de politie blijven noodzakelijk. Door de druk op de politiecapaciteit staat juist deze vorm van handhaving onder toenemende druk.

Schattingen wijzen erop dat alcohol een rol speelt bij 12–23% van de verkeersdoden. Op basis van gegevens van Spoedeisende Hulp-afdelingen was in 2022 ongeveer 6% van de verkeersslachtoffers onder invloed van alcohol of drugs. Jonge bestuurders en zware overtreders vormen de belangrijkste risicogroepen.

Er is een toename van rijden onder invloed van alcohol en drugs

Maatregel 27 - Stimuleren van de samenwerking op rijden onder invloed
Wat: Voor een effectieve, risicogestuurde aanpak is samenwerking op het terugdringen van rijden onder invloed heel belangrijk. IenW werkt samen met de partners aan de aanpak van rijden onder invloed. Dit gebeurt door middel van subsidie, opdrachtverlening en het organiseren van een klankbordgroep.
Wie: IenW (trekker), in samenwerking met o.a. ministeries van JenV, VWS en SZW, politie, Openbaar Ministerie (OM), CBR, TeamAlert, SWOV, Trimbos-instituut, VeiligheidNL, Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en SVG Reclassering.
Wanneer: Doorlopend. Minimaal twee keer per jaar komt de klankbordgroep bijeen.

Maatregel 28 - Educatieve maatregelen
Wat: Educatieve maatregelen blijven ingezet worden voor alcoholovertreders die door de politie worden aangemeld bij het CBR. Op basis van onderzoek naar effectiviteit (2019) zijn aanpassingen doorgevoerd, waaronder de introductie van de Educatieve Maatregel Drugs (EMD) per 1 april 2023. Een invoeringstoets onderzoekt hoe deze nieuwe cursus en ook de lichte educatieve maatregel gedrag (LEMG) in de praktijk werken. Hierbij is er speciale aandacht voor de doelgroep en uitvoeringspraktijk. Daarnaast wordt een onderzoek gestart om te beoordelen hoe de maatregelen functioneren in hun huidige vorm en of bijstelling of verdere doorontwikkeling nodig is.
Wie: CBR en IenW.
Wanneer: CBR start in 2026 met de invoeringstoets van de EMD en LEMG. In 2026 start IenW ook met de evaluatie naar de educatieve maatregelen in bredere zin.

Maatregel 29 - Verkenning herinvoering alcoholslot
Wat: Het alcoholslot kan ernstige gevallen van rijden onder invloed van alcohol tegengaan. Het slot voorkomt dat een voertuig start als de bestuurder alcohol heeft gedronken. De verschillende beleidsopties en uitvoeringsconsequenties van invoering van het alcoholslot in het strafrecht worden onderzocht. Op basis hiervan kan een besluit genomen worden over de herinvoering van het alcoholslot.
Wie: JenV, in samenwerking met IenW, SVG Reclassering, CBR, RDW, OM en politie.
Wanneer: De verkenning wordt medio 2026 afgerond.

Maatregel 30 - Wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed
Wat: Met het wetsvoorstel worden maatregelen geïntroduceerd om de strafrechtelijke aanpak van rijden onder invloed effectiever te maken. Het gaat om de onderstaande maatregelen, die allemaal zijn gekoppeld aan de ontzegging van de rijbevoegdheid. Hierdoor hebben ze een bredere werking dan enkel de aanpak van rijden onder invloed, maar dragen ze ook bij aan de aanpak van andere ernstige verkeersovertredingen.

1. Dadelijke uitvoerbaarheid van de ontzegging bevoegdheid tot het besturen van motorvoertuigen (OBM). Hiermee mag men in afwachting van een eventueel hoger beroep al niet meer rijden.
2. Vervangende hechtenis bij het schenden van een OBM. Nu is dit enkel nog als apart strafbaar feit te vervolgen.
3. Rechtelijke ongeldigverklaring van het rijbewijs na afloop van de OBM. Hierdoor wordt het rijbewijs na afloop van de OBM niet automatisch opnieuw geldig, maar dient de rijgeschiktheid en rijvaardigheid opnieuw aangetoond te worden om een nieuw rijbewijs te kunnen krijgen.

Wie: Ministerie van JenV (trekker) en IenW. Betrokken bij uitvoering: OM, rechtspraak, politie, CBR, RDW en Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB).
Wanneer: Afhankelijk van behandeling door de Tweede Kamer en Eerste Kamer en van ingebruikname van het nieuwe ICT-zaaksysteem van het OM.

Maatregel 31 - Wetsvoorstel Alcoholmeter
Wat: Met het wetsvoorstel wordt mogelijk gemaakt dat de Alcoholmeter landelijk kan worden ingezet als controlemiddel, wanneer een alcoholverbod wordt opgelegd als bijzondere voorwaarde. Een alcoholverbod kan worden opgelegd voor rijden onder invloed, maar ook voor andere delicten die onder invloed zijn gepleegd. Door betere controle op de naleving van een opgelegd alcoholverbod kan het rijden onder invloed, maar ook het achterliggende probleem van de alcoholafhankelijkheid, beter worden aangepakt.
Wie: Ministerie van JenV.
Wanneer: Afhankelijk van behandeling door de Tweede Kamer en Eerste Kamer.

Maatregel 32 - De Bob-campagne
Wat: De Bob-campagne maakt onderdeel uit van de campagnekoepel 'Kom Veilig Thuis'. De boodschap "niet drinken als je nog moet rijden" is al jaren breed ingeburgerd. Tegelijkertijd met de campagne worden verkeerscontroles geïntensiveerd. De aanpak had aanvankelijk een bewezen effect: het percentage overtreders daalde van 4,1% in 2002 naar 1,4% in 2017. Helaas lag dit percentage in 2022 op 2,6%. De recente stijging maakt blijvende inzet en vernieuwing noodzakelijk.
Wie: IenW (trekker), provincies, gemeenten, VVN, Stichting Verantwoord Alcoholgebruik, TeamAlert, CBR en politie.
Wanneer: De campagnes worden jaarlijks gevoerd volgens de landelijke campagnekalender. De Bob-campagne wordt ingezet in de zomer en de winter. Periodiek wordt het bestaande concept waar nodig doorontwikkeld.

Maatregel 33 - Campagne cannabis en combigebruik (gerichte communicatie voor jonge bestuurders)
Wat: Cannabis is de meest gebruikte soort drugs in het verkeer. Daarnaast combineren bestuurders middelengebruik, zoals cannabis samen met alcohol. Vaak gaat het om jonge bestuurders. Communicatie over verboden middelen vraagt om zorgvuldigheid, om normalisering of misinterpretatie te voorkomen. Op basis van onderzoek, een CASI-traject (Communicatieve Activatie Strategie Instrument) en co-creatie met de doelgroep worden gerichte communicatieve interventies ontwikkeld.
Wie: TeamAlert met financiering IenW, in samenwerking met partners.
Wanneer: Vanaf 2026 worden communicatieve interventies ingezet.



Thema 7 Snelheid in het verkeer

Een derde van de verkeersongevallen hangt samen met een te hoge snelheid. Dit kan een snelheid boven de limiet zijn, of onder de limiet, maar te snel voor de actuele en lokale situatie. Een hoge snelheid vergroot het risico op een ongeval en op een ernstige afloop. In moderne auto's rijden bestuurders soms ongemerkt te hard, omdat de auto's veel vermogen hebben en stil zijn.

Bovendien denken veel mensen dat een paar kilometer te hard wel kan.

Er is ook een groep notoire overtreders, die vaak niet vatbaar is voor campagnes of technische oplossingen in het voertuig. Enkele maatregelen gericht op deze doelgroep komen terug bij het thema 9: 'Verkeersovertreders'.

Ondanks dat mensen de regels en risico's kennen, rijden veel mensen te snel

Maatregel 34 - Vergroten van de pakkans door uitbreiding flexflitsers en vaste flitspalen
Wat: Het OM is momenteel bezig met de aanschaf en uitrol van nieuwe geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Vanuit JenV wordt hiervoor gemiddeld jaarlijks 15 miljoen euro extra beschikbaar gesteld. Met deze middelen wordt een aanzienlijke uitbreiding van het aantal digitale handhavingsmiddelen gerealiseerd. Het gaat qua totaal aantal handhavingslocaties om ruim een verdubbeling, mede doordat de nieuwe middelen deels verplaatsbaar zijn en dus meerdere locaties per paal kunnen bedienen. Zo wordt het aantal flexflitsers (verplaatsbare flitspalen waarmee op snelheid wordt gecontroleerd) uitgebreid van 50 naar 125 eind 2026. Het aantal vaste flitspalen wordt uitgebreid van 642 naar 750 palen in 2029.
Wie: OM met financiering van JenV.
Wanneer: 2026 t/m 2029

Handhaving vindt niet altijd plaats op de plekken waar dit het meest effectief is

Maatregel 35 - Meer maatwerk mogelijk maken in de criteria voor plaatsing van flitspalen
Wat: Voor de aanvraag van een handhavingsmiddel zijn door Parket CVOM beleidskaders opgesteld. Hierin staat de procedure omschreven en worden criteria, randvoorwaarden en uitgangspunten gesteld die gelden voor plaatsing van een flitspaal. Hierbij kan worden gedacht aan minimumintensiteiten en een geloofwaardige en passende inrichting van de weg. Met deze criteria wordt een zekere ondergrens beoogd, voordat kan worden overgegaan tot geautomatiseerde handhaving. Vanuit wegbeheerders komt het signaal dat deze criteria soms als beperkend worden ervaren en dat er behoefte is aan maatwerk. Het OM gaat de wegbeheerders daarom actiever betrekken bij het opstellen van de nieuwe criteria. Deze maatregel komt voort uit de landelijke werkgroep verkeershandhaving, die naar aanleiding van de eerdergenoemde propositie is opgericht.
Wie: OM samen met de wegbeheerders.
Wanneer: Dit is een doorlopend proces. Begin 2026 wordt een nieuw beleidskader opgesteld. De komende jaren wordt opgevolgd of dit kader beter werkbaar is voor wegbeheerders.

Maatregel 36 - Wegbeheerders mee laten denken met de roulatie van de camera's en de effectiviteit van de flexflitsers
Wat: Samen met wegbeheerders wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om de effectiviteit van de flexflitsers te verhogen. Zo kan de roulatie-frequentie van de middelen mogelijk worden verhoogd. Door middel van een pilot met een wegbeheerder wordt verkend wat er mogelijk is in flexibiliteit van de meer praktische uitvoering. Hierbij wordt gedacht aan aanpassingen in de roulatieclusters, het roulatieschema, de roulatievolgorde of een flexibele schil van locaties. Deze maatregel komt voort uit de landelijke werkgroep verkeershandhaving.
Wie: OM, SWOV samen met wegbeheerders.
Wanneer: De resultaten worden in 2026 verwacht.

Een paar kilometer te snel rijden leidt al tot verhoogde risico op een ongeval en tot ernstiger afloop

Maatregel 37 - Monitoring snelheden op Rijkswegen
Wat: IenW monitort het verkeer en de veiligheid op het wegennet, waaronder ook de gereden snelheid en de relatie met het aantal ongevallen. Hier wordt onder andere aandacht aan besteed in de monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen.
Wie: RWS.
Wanneer: De rapportage Veilig over Rijkswegen komt elk jaar uit.

Maatregel 38 - Campagne 'Hou je snelheid onder controle'
Wat: Om mensen bewust te maken van de risico's van (iets) te hard rijden is er een snelheidscampagne 'Hou je snelheid onder controle'. Deze campagne richt zich vooral op het tegengaan van kleine, al dan niet bewuste, snelheidsovertredingen op het onderliggend wegennet. De campagne maakt bestuurders bewust van het belang van een veilige snelheid (maximaal de limiet, maar soms lager) en stimuleert om vaker de snelheidsmeter te checken, om niet ongemerkt te snel te rijden. In communicatie rondom de campagne wordt ook aandacht gegeven aan de 'waarschuwende snelheidsassistent', die in nieuwe auto's verplicht is en ook in de meeste oudere auto's met navigatiesystemen zit. Deze snelheidsassistent helpt ongemerkte snelheidsovertredingen tegen te gaan.
Wie: IenW ontwikkelt het campagneconcept en een toolkit met middelen, die ook door de campagnepartners kunnen worden gebruikt.
Wanneer: In 2025 is er een nieuw campagneconcept ontwikkeld en ingezet. Deze zal naar verwachting ook in 2026 en 2027 worden ingezet. Verder plaatst het Rijk, volgens de campagnekalender, jaarlijks de attentieborden langs het hoofdwegennet. Voor de campagne Snelheid is dit in mei en juni.



Thema 8 Afleiding in het verkeer

Een verminderde alertheid door vermoeidheid of afleiding door apparatuur in de auto verhoogt het risico op een verkeersongeval aanzienlijk. Als het gaat om apparatuurgebruik geeft visuele afleiding het grootste risico, dus het lezen en/of schrijven van teksten. Volgens SWOV wordt het risico op een ongeval hierdoor 2,5 keer hoger. Het maakt dan weinig uit of dit op een telefoon gebeurt (al dan niet in (stuur)houder) of op een scherm in de auto. In beide gevallen zijn je ogen en je aandacht niet gericht op de weg en het verkeer.

Vooral binnenkomende berichten vormen een probleem omdat deze de bestuurder, op willekeurige momenten, verleiden tot het lezen ervan. Tegelijkertijd is navigatie via de telefoon weer goed voor de verkeersveiligheid. Waarschuwingen via navigatie- en verkeersdiensten bieden bovendien ook kansen voor verkeersveiligheid.

Er is een verbod op handheld telefoongebruik, maar door in-car systemen en stuurhouders is dat niet afdoende. Ook zonder een telefoon vast te houden kun je berichten lezen en schrijven. Een heldere norm voor veilig gebruik van apparatuur, en omgaan met sociale media, is essentieel. Vermoeidheid leidt ook tot minder alert reageren of zelfs in slaap vallen. Dit komt doordat mensen niet uitgerust aan de rit beginnen, te lang doorrijden of door een te monotone taakbelasting.

Afleiding zorgt voor een aanzienlijk verhoogd risico op een verkeersongeval

Maatregel 39 - Inzet focusflitsers om te controleren op handheld telefoongebruik
Wat: De eerste focusflitsers zijn in mei 2025 in gebruik genomen, waarna het totaal aantal focusflitsers in dat jaar gegroeid is naar 30 stuks. Eind 2026 moeten er in totaal 50 focusflitsers beschikbaar zijn. Hierbij wordt ook de subjectieve pakkans verhoogd door te communiceren over handhavingsacties en resultaten. Zie ook de informatie bij thema 9: 'Verkeersovertreders'.
Wie: JenV stelt de hiervoor benodigde middelen beschikbaar. Het OM is verantwoordelijk voor de uitvoering, beleid en beheer.
Wanneer: 2026.

Maatregel 40 - Inzet voertuigtechniek om afleiding van de bestuurder van een (bestel)auto tegen te gaan
Wat: Vanaf juli 2026 zit in nieuwe Europese (bestel)auto's verplicht een rijhulpsysteem, dat de bestuurder helpt om alert te blijven met betrekking tot de verkeerssituatie. Ook waarschuwt het systeem de bestuurder zodra hij afgeleid raakt. Regelgeving voor dit systeem, genaamd Geavanceerde afleidingswaarschuwing/ADDW, wordt in fases opgeleverd door de Europese Commissie via werkgroepen. In de eerstvolgende fase wordt gewerkt aan regelgeving m.b.t. afleiding met tussenpozen, de beoordeling van andere soorten afleiding dan visuele afleiding (bijv. cognitieve afleiding), de lichaamsbeweging (bijv. naar achteren kijken) en het voorkomen van afleiding met technische middelen.
Wie: RDW is gemandateerd door IenW en neemt deel aan werkgroepen waarin internationale technische eisen worden opgesteld en uitgewerkt. Ook kan hiervoor het gremium Euro NCAP worden ingezet.
Wanneer: Rond juli 2027 wordt nieuwe regelgeving vastgesteld door de Europese Commissie.

Maatregel 41 - MONO-campagne om een duidelijke norm te stellen en gewenste gedrag te stimuleren
Wat: Er wordt een jaarlijks terugkerende MONO-campagne gevoerd. Hiermee stellen we een duidelijke norm en wordt het makkelijker om elkaar aan te spreken op gewenst gedrag (zoals bij Bob). Ook geven we een handelingsperspectief mee: bescherm jezelf tegen notificaties onderweg. De norm betreft de bestuurder, maar indirect ook de verzender, die moet snappen dat verkeersdeelname een goede reden is waarom iemand niet snel reageert. In 2026 wordt een nieuw campagneconcept ontwikkeld, als opvolger voor de campagne 'Mij nie Appen'. Hierbij hoort ook een toolkit met middelen die niet alleen het Rijk zelf inzet, maar die ook door alle campagnepartners gebruikt kunnen worden.
Wie: IenW in samenspraak met de partners.
Wanneer: Uitvoering jaarlijks in maart-april en september-oktober.

Als weggebruikers onvoldoende of niet tijdig worden geïnformeerd over actuele gevaren, neemt de kans op ongevallen toe

Maatregel 42 - Doorgeven informatie over onveilige situaties aan weggebruikers via in-car systemen
Wat: IenW werkt samen met wegbeheerders en marktpartijen binnen het DSM – en in lijn met Europese regelgeving – aan het beschikbaar stellen van betrouwbare, actuele verkeersveiligheidsgerelateerde mobiliteitsdata. Zo worden weggebruikers tijdig digitaal geïnformeerd over incidenten en gevaren op de weg via navigatie- en verkeersdiensten, zodat zij extra alert zijn en hun rijgedrag kunnen aanpassen. In samenwerking met navigatiediensten is er al gewerkt aan het doorgeven van informatie over o.a. rode kruizen en naderende nood- en hulpdiensten. Het eindbeeld is om weggebruikers tijdig en accuraat in-car te waarschuwen voor de actuele situatie op de weg. Dit gaat bijvoorbeeld om waarschuwingen bij tijdelijke verkeersrisico's door wegwerkzaamheden of een weginspecteur die aan komt rijden of een situatie beveiligt. Het NDW zet daarnaast in op verbetering van de betrouwbaarheid en kwaliteit van de veiligheidgerelateerde berichtgeving.
Wie: IenW (regierol), NDW, NTM en marktpartijen.
Wanneer: In de periode 2026-2029.

In een zakelijke omgeving wordt veel gecommuniceerd, waardoor er een groter risico op ongevallen door afleiding is

Maatregel 43 - Werkgeversaanpak om afleiding en vermoeidheid te voorkomen
Wat: In een zakelijke omgeving wordt veel gecommuniceerd en worden veel kilometers gereden. Hier ligt dus ook een extra mogelijkheid om maatregelen te nemen. Werkgevers kunnen andere maatregelen nemen dan de overheid. Via een werkgeversaanpak stimuleren en faciliteren we het tegengaan van afleiding en vermoeidheid onderweg, tijdens zakelijke kilometers. Daarnaast kunnen werkgevers zorgen voor een bedrijfsvoering die rekening houdt met vermoeidheid in het verkeer. Dit geldt voor distributie, maar bijvoorbeeld ook voor consultants en bouwvakkers die vroeg beginnen en na het werk vaak nog ver moeten rijden. Het gaat hier over bestuurders van auto's, vrachtwagens en bestelauto's, maar ook over fietsers (maaltijdbezorgers, forensen, etc.).
Wie: IenW initieert en faciliteert deze aanpak. Hierbij wordt samengewerkt met Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL), Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA), Verbond van Verzekeraars, Allianz, Interpolis, ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert en provincies.
Wanneer: Doorlopend.



Thema 9 Verkeersovertreders

Handhaving is een belangrijk sluitstuk voor verkeersdeelnemers die de verkeersregels overtreden, al dan niet bewust. Boetes houden aandacht voor de betreffende regel, zodanig dat er een preventieve werking vanuit gaat. Hierdoor houden mensen zich meer aan de regels. Dit wordt versterkt wanneer de subjectieve pakkans groot is.

De objectieve pakkans varieert per gedraging, maar voor alle regels geldt dat de preventieve werking afhangt van de subjectieve pakkans

Maatregel 44 - Vergroten subjectieve pakkans
Wat: We versterken de combinatie van handhavingsacties en de communicatie daarover. Dit doen we op een structurele en eenduidige manier. Hiermee vergroten we de subjectieve pakkans bij een verkeersovertreder. Over een controle wordt zo veel mogelijk gecommuniceerd, waardoor de zichtbaarheid van de verkeershandhaving toeneemt. Dit wordt gecombineerd met meer communicatie over de gevolgen van verkeersonveilig gedrag, waarom handhaving nodig is en wat een verkeersovertreder boven het hoofd hangt vanuit de strafrechtketen. Deze maatregel komt voort uit de landelijke werkgroep verkeershandhaving.
Wie: OM, politie en medeoverheden.
Wanneer: Doorlopend.

Zware verkeersovertreders zijn niet vatbaar voor campagnes of boetes

Maatregel 45 - Doorontwikkeling (Lichte) Educatieve Maatregel Gedrag
Wat: Er is een groep zware overtreders die grove (snelheids)overtredingen maakt. Zij zijn niet vatbaar voor campagnes of boetes. Voor deze groep is er een vorderingsprocedure:
- Lichte Educatieve Maatregel Gedrag
- Educatieve Maatregel Gedrag
- Onderzoek Rijvaardigheid.

Personen die reversibel zijn, worden met een educatieve interventie – in eigen tijd en op eigen kosten – bewust gemaakt van de gevolgen van hun gedrag tijdens een educatieve maatregel. Voor recidivisten geldt dat uiteindelijk hun rijbewijs ongeldig verklaard kan worden na een Onderzoek Rijvaardigheid. De komende jaren wordt de (Lichte) Educatieve Maatregel Gedrag doorontwikkeld.
Wie: Het Rijk stelt deze regels op en werkt samen met het CBR aan het verbeteren van deze interventies. Het CBR voert deze uit.
Wanneer: Doorlopend.

Maatregel 46 - Ontwikkeling persoonsgerichte aanpak veelplegers
Wat: Personen met een hoog aantal bekeuringen zijn oververtegenwoordigd in de cijfers van betrokkenheid bij verkeersongevallen. Het vergroten van de objectieve pakkans van verkeersveelplegers is een bewezen effectieve methode om gedragsverandering bij deze groep notoire overtreders te bewerkstelligen. Daarom is de politie gestart met het ontwikkelen van een landelijke standaard om verkeersveelplegers effectiever aan te pakken. Deze persoonsgerichte aanpak kent een preventieve, een repressieve en een digitale component. Een landelijke herkenbare definitie van de verkeersveelpleger is noodzakelijk om willekeur te voorkomen. Deze ontwikkeling gaat in nauw overleg met het OM, om ook te komen tot een logische en gepaste interventiestrategie. Momenteel wordt onderzocht of herhaalde Wahv-overtredingen (op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften) die binnen deze persoonsgerichte aanpak worden geconstateerd, ook op een andere manier kunnen worden afgedaan dan enkel een standaard boeteoplegging op grond van de Wahv.
Wie: Politie, OM en JenV.
Wanneer: Verkenning alternatieve afhandeling: eerste helft 2026. Ontwikkeling landelijke persoonsgerichte aanpak verkeersveelpleger: 2026, uitrol vanaf 2027.

Colofon

Dit is een uitgave van
het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid

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

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-justitie-en-veiligheid

Mei 2026