**Overzicht Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 – april 2026**

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| *Thema 1: Veilige infrastructuur* | | | |
| 1. Beschikbaar maken van landelijke data voor het eenduidig gebruik van vijf risico-indicatoren in risicoanalyses en voor verkeersveiligheidsbeleid | Afgerond | IenW, Kennisnetwerk SPV, Taskforce | Tussen 2021 en 2024 is voor vijf Safety Performance Indicators (SPI's) landelijke data beschikbaar gekomen via de Taskforce verkeersveiligheidsdata. De datahuishouding is eind 2024 overgedragen aan het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Vanaf 2025 wordt alle data openbaar beschikbaar gesteld via een dataportaal bij het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM). In afstemming met een gebruikersgroep wordt bepaald aan welke doorontwikkeling de komende jaren het meest behoefte is. |
| 2. (Landelijk) beschikbaar maken van aanvullende ongevalsgegevens, waaronder uit ambulancedata | In uitvoering | IenW, RWS, VeiligheidNL | De verwachting is dat eind 2026 alle regionale ambulancevoorzieningen zijn aangesloten bij het project. Via het MOVE-dashboard kunnen wegbeheerders in het hele land inzicht krijgen in drie datakenmerken van een ongeval. Momenteel wordt verder onderzocht hoe het potentieel van ambulancedata de komende jaren benut kan worden. |
| 3. (Landelijke) beschikbaarheid realtime informatie over de conditie van de weg | Afgerond | IenW | In 2024 is het project Road Monitor (ROMO) geëindigd. De eerste resultaten zijn veelbelovend en het ministerie ziet dat het wegbeheerders kan helpen om het beheer en onderhoud gerichter te gaan uitvoeren. Daarom geeft het ministerie van IenW dit initiatief een vervolg (ROMO 2) door meerdere dienstverleners te combineren en zo een nog completer beeld te verkrijgen van de staat van het wegennet én de verkeersveiligheid te vergroten. |
| 4. Verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks N-wegen | In uitvoering | IenW, RWS | De verkeersveiligheidsaanpak op Rijks-N-wegen (€ 200 miljoen) is geprioriteerd in twee tranches. Maatregelen uit de eerste tranche kunnen relatief snel worden uitgevoerd. Inmiddels is het grootste deel van deze maatregelen gerealiseerd. De tweede tranche bevat grootschalige maatregelen op twee trajecten (N36 en N50). Daarnaast worden binnen deze tranche ook diverse maatregelen getroffen op vier trajecten uit de top-5 trajecten met het hoogste gemonetariseerd slachtofferrisico in 2040 uit de Integrale Mobiliteitsanalyse. Rijkswaterstaat werkt aan de planuitwerking van de maatregelen uit de tweede tranche. |

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| 5. Verkennen van de mogelijkheden om verkeersveiligheid beter te koppelen aan Beheer en Onderhoud | In uitvoering | IenW, RWS | De invulling van deze maatregel is nader uitgewerkt binnen maatregel 6. |
| 6. Het ontwikkelen van een Strategische Agenda Verkeersveiligheid Hoofdwegennet | In uitvoering | IenW, RWS | In het najaar van 2025 is de verkeersveiligheidsbeoordeling voor het rijkswegennet opgeleverd en aangeboden aan de Europese Commissie en de Tweede Kamer.[1] Met de verkeersveiligheidsbeoordeling is integraal in beeld gebracht op welke delen van het rijkswegennet een groter risico op (ernstige) ongevallen te verwachten is. Mede op basis hiervan wordt de Strategische Agenda Verkeersveiligheid voor Rijkswegen (SAVeR) verder vormgegeven. Daarin is ook maatregel 5 uit het LAP opgenomen. De SAVeR wordt naar verwachting medio 2026 opgeleverd. |
| 7. Uitwerken van het afwegingskader 30 km/u binnen de bebouwde kom | Afgerond | IenW, CROW, VNG | CROW heeft in opdracht van IenW het Afwegingskader 30 km/h uitgewerkt. Dit biedt gemeenten handvatten in welke situaties een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) toe te passen, een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom. Als uitwerking hiervan heeft CROW een handreiking gepubliceerd, waarmee gemeenten handvatten krijgen hoe dit wegtype in te richten. Daarnaast heeft het ministerie van IenW de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens gewijzigd, zodat gemeenten meer mogelijkheden hebben om de GOW30 toe te kunnen passen. |
| 8. Versterken van het veiligheids-management van de weg-infrastructuur | Afgerond | IenW, decentrale wegbeheerders | Het doel van de (gewijzigde) EU-richtlijn 2019/1936 ('RISM-II') is garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op aangewezen wegen. De belangrijkste wijziging is de uitbreiding van het toepassingsgebied, waardoor ook decentrale overheden (provincies en gemeenten) wegen in beheer kunnen hebben die onder de wetgeving vallen. De vorige richtlijn was alleen van toepassing op autosnelwegen van het Rijk. Daarom is in samenwerking met o.a. Rijkswaterstaat een handreiking opgesteld |

[1] Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen | Rapport | Rijksoverheid.nl

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | ter ondersteuning van de decentrale wegbeheerders bij de praktische toepassing van de verkeersveiligheidsinstrumenten.<br><br>De gewijzigde EU-richtlijn is geïmplementeerd in nieuwe nationale wetgeving. Op 1 juni 2023 is de wetgeving (in de Wegenverkeerswet) in werking getreden. Betrokken decentrale wegbeheerders zijn inmiddels begonnen met de implementatie hiervan in de praktijk. De eerste verkeersveiligheidsprocedures zijn uitgevoerd. |
| 9. Investeringsimpuls verkeersveiligheid | In uitvoering | IenW, VNG, IPO, UvW, MRDH | Met de investeringsimpuls[2] verstrekt de Rijksoverheid cofinanciering voor bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Ruim 98% van de in aanmerking komende medeoverheden heeft financiering ontvangen vanuit de investeringsimpuls. Via drie tranches is vrijwel het volledige bedrag van € 450 miljoen verstrekt aan de wegbeheerders. De komende tijd wordt bekeken hoe het resterende budget ook beschikbaar kan worden gesteld. |
| *Thema 2: Langzaam verkeer* | | | |
| 10. Beter inzicht krijgen in ongevallen langzaam verkeer | Afgerond | IenW, VeiligheidNL | De onderzoeksresultaten van VeiligheidNL naar brom-, snor-, en fietsongevallen (Spoedeisende Hulp) zijn meegenomen in het Meerjarenplan Fietsveiligheid, dat in juli 2025 met de Kamer is gedeeld.[3] Een van de voorbeelden hiervan is dat dat veel fietsers de Spoedeisende Hulp bezochten na een eenzijdig ongeval, vaak een valpartij. Dit risico wordt in het Meerjarenplan aangepakt met de actie 'verminderen valrisico fietsers'.<br><br>De pilot met het toepassen van een jaarlijkse landelijke dieptestudie naar dodelijke ongevallen onder langzame verkeersdeelnemers is niet opgestart, omdat hier onvoldoende capaciteit voor was.<br><br>Het vervolgonderzoek gericht op de risicofactoren bij voetgangersongevallen is door VeiligheidNL in september 2024 |

[2] Home | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid
[3] Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | gepubliceerd.[4] De verkenning over eenzijdige voetgangersongevallen en de impact op het verkeersveiligheidsbeleid is januari 2024 afgerond en het rapport is gepubliceerd.[5] |
| 11. Inzicht krijgen in het gebruik van fietspaden | Afgerond | IenW, RWS | Eind 2022 is onderzoek gedaan naar het snelheidsgedrag op fietspaden van lichte elektrische voertuigen, waaronder de e-fiets.[6] Dit onderzoek is in 2023 en 2025 herhaald.[7,8] Resultaten van deze onderzoeken zijn weer meegenomen in het LEV-kader (maatregel 17) en het Meerjarenplan Fietsveiligheid in de actie 'Het verminderen van massa- en snelheidsverschillen op het fietspad'.<br><br>Verder is het Nationaal Wegenbestand in 2021/2022 uitgebreid met het fietsnetwerk (wegvakken en kruispunten). Dit betekent dat ongevallen nu ook gekoppeld kunnen worden aan dit fietsnetwerk. Daarmee is de locatie van de ongevallen beter in beeld te brengen dan voorheen. Ook in de verkeersongevallenregistratie BRON is een functie toegevoegd die hulp biedt bij het beoordelen van de juiste ongevalslocatie. Hierdoor is het aantal ongevallen met een exacte locatie toegenomen. |
| 12. Stimuleren van gebruik van simulaties en innovatieve onderzoeksmethoden | Afgerond | IenW | Voor deze actie is het kennisprogramma Fietsveiligheid Voorop ontwikkeld.[9] Dit programma is in 2026 van start gegaan en wordt uitgevoerd door ZonMw. Hiermee wordt een impuls gegeven aan fietsveiligheidsinnovaties d.m.v. praktijkgericht onderzoek met samenwerking tussen beleid, praktijk, ondernemers en onderzoek. Deze vervolgactie is opgenomen in het LAP 2026-2029. |
| 13. Uitbreiden en duurzaam borgen van het programma 'Doortrappen' | In uitvoering | IenW, programma-bureau Doortrappen, provincies, | Eind 2025 doen ruim 300 gemeenten in Nederland mee met Doortrappen, variërend van meerjarenprogramma tot startend. Alle provincies en twee vervoerregio's zijn bij het programma aangesloten. Ook wordt komend jaar (extra) aandacht besteed aan |

[4] Ongevallen met voetgangers: omvang, aard, oorzaken, gevolgen en risicofactoren | Rapport | Rijksoverheid.nl
[5] Rapportage definitie enkelvoudige voetgangersongevallen - WAIM | Rapport | Rijksoverheid.nl
[6] Snelheidsmetingen van ongehinderd rijdende fietspadgebruikers pilotmeting 2022 Technische rapportage | Rapport | Rijksoverheid.nl
[7] Bijlage 3 Rapport NDC Snelheidsmetingen fietspadgebruikers 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl
[8] Snelheidsmetingen van ongehinderd rijdende fietspadgebruikers | Rapport | Rijksoverheid.nl
[9] Programmavoorstel Fietsveiligheid Voorop | Rapport | Rijksoverheid.nl

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | vervoerregio's, gemeenten | het duurzaam borgen van Doortrappen met een onderzoek naar een adviesdocument voor provincies en gemeenten. Deze actie krijgt een vervolg in het LAP 2026-2029.<br><br>Wat betreft het uitbreiden zijn er in het voorjaar van 2023 drie nieuwe interventies opgeleverd en einde 2023 volgde een vierde. Begin 2026 worden nog eens twee nieuwe interventies opgeleverd. Ook is het netwerk met partners uitgebreid. In het kader van alliantiemanagement is de samenwerking gestart met twaalf landelijke partners als BOVAG, Fietsersbond, VVN, ANWB en Bartiméus. |
| 14. Vergroten van inzicht in veilige mobiliteit en veiligere vervoeropties toegankelijker maken | Afgerond | IenW | In 2023 heeft BeterOud een gebruikersonderzoek uitgevoerd naar gebruik en verbeteringen van hun informatie over veilig mobiel kunnen blijven. Op basis van de resultaten zijn verbeteringen doorgevoerd op de website en zijn drie nieuwe thema's en gesprekskaarten ontwikkeld.[10] Op basis van uitkomsten van onderzoek en gesprekken is voorgesteld om voort te bouwen op bestaande initiatieven en kanalen van partners.<br><br>In 2024 is onder aanvoering van IenW een landelijke werkgroep van partners met een informerende taak gestart. De werkgroep zal kennis en informatie over veilige mobiliteit voor ouderen verzamelen en de verspreiding van informatie en kennis hierover afstemmen en coördineren. In 2025 is de valpreventie interventie 'Zeker blijven lopen!' voor senioren ontwikkeld. In 2026 wordt deze bij het RIVM voorgedragen voor registratie, wordt een aanvullende pilot in Amsterdam uitgevoerd en wordt het beheer en de exploitatie van deze interventie overgedragen aan mede ontwikkelaar, Ergotherapie Nederland. De pilot in Amsterdam wordt gesubsidieerd door ZonMw en uitgevoerd door Radoudumc, VeiligheidNL, Ergotherapie Nederland en de gemeente Amsterdam. |
| 15. Ontwikkelen van handreikingen voor verkeersveiligere infrastructuur | Afgerond | IenW, CROW | Voor de toepassingsbevordering van de aanbevelingen voor de breedte van fietspaden en breedtelabels is CROW in 2023 een onderzoek gestart. Dit resulteerde in september 2025 in een notitie |

[10] https://www.beteroud.nl/actueel/nieuws/gesprekskaarten-veilige-mobiliteit

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | met praktische tips en ervaringen voor wegbeheerders hoe ze met behulp van breedtelabels tot een prioritering kunnen komen voor welke fietspaden al eerste te verbreden.[11] De uitkomsten worden nu door CROW meegenomen in de actualisatie van Ontwerpwijzer Fietsverkeer welke aanbevelingen voor de inrichting van fietsinfrastructuur bevat en naar verwachting eind 2026 gereed is.<br><br>CROW heeft in mei 2023 de Verkenning woonerven 2.0 gepubliceerd. Hierin is een afwegingskader voor gemeenten opgenomen hoe om te gaan met woonstraten zonder voetpad. |
| 16. Langzaam verkeer in verkeersregelgeving | Afgerond | IenW | De evaluatie van de wegenverkeerswet is middels een kamerbrief naar de Kamer gestuurd en gepubliceerd. Uit de aanbevelingen uit het eindrapport wordt geconcludeerd dat alle maatschappelijke doelstellingen moet worden meegenomen in de toelatingsafweging van LEV's, ook verkeersveiligheid.[12] |
| 17. Nadere uitwerking van het LEV-kader | In uitvoering | IenW, RDW | Het integrale kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) is beleidsmatig uitgewerkt. Hieronder vallen 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. Momenteel wordt het kader geïmplementeerd in wet- en regelgeving. Deze actie krijgt een vervolg in het LAP 2026-2029. |
| 18. Nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen | In uitvoering | IenW, RDW | In de tweede helft van 2025 zijn de contouren van het nieuwe kader voor gehandicaptenvoertuigen met de Kamer gedeeld.[13] De contouren worden samen met de RDW en andere belanghebbenden verder uitgewerkt. Deze actie krijgt een vervolg in het LAP 2026-2029. |

[11] Breedtelabels fietspaden in de praktijk - Fietsberaad
[12] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/04/16/bijlage-2-eindrapport-evaluatie-wvw-1994-v1-01
[13] Kamerstuk 29 398 nr. 1175

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| *Thema 3: Veilige voertuigen en rijhulpsystemen* | | | |
| 19. Verdiepend onderzoek naar ongevalsrisico's bij voertuigen | Afgerond | IenW | SWOV heeft onderzoek gedaan naar de empirische relatie tussen voertuiggewicht, aandrijflijn en frequentie en ernst van ongevallen. Vragen die centraal staan in het rapport zijn: 1. Zijn zwaardere voertuigen vaker betrokken bij ongevallen dan lichtere voertuigen? 2. Is het gewicht van invloed op de ernst van ongevallen? Het onderzoek is op 20 juni 2024 met de Kamer gedeeld.[14] |
| 20. Verstevigen internationale inzet voor veilig gedrag van geautomatiseerde voertuigen in het verkeer | In uitvoering | IenW, Nationale Taskforce ADS (IenW, JenV, RDW, RWS en CBR) | Het ministerie van IenW zet actief in op beïnvloeding van de internationale wet- en regelgeving voor het veilig gedrag van voertuigen, zowel binnen de EU als de Verenigde Naties (UNECE). Dit gebeurt onder andere als actieve deelnemer aan internationale werkgroepen en als initiatiefnemer van een Europese werkgroep om kennis uit te wisselen over de introductie van geautomatiseerd vervoer. Daarnaast werkt het ministerie samen met JenV, RDW, RWS CBR, OM en Politie in een taskforce aan de introductie van geautomatiseerd vervoer in Nederland, waarbij wordt gekeken naar hoe dit zich gaat verhouden tot de rest van het verkeer. |
| 21. Europese inzet op automated related errors | Gestopt | RDW | Nieuw inzicht heeft ertoe geleid dat, met het oog op rolzuiverheid, IenW haar rol in dit dossier anders gaat invullen. Mocht er sprake zijn van ernstig risico in relatie tot automated related errors, dan heeft de markttoezichthouder handelingsperspectief om op te treden. Wel blijft IenW met de RDW (als vertegenwoordiger van Nederland in internationale werkgroepen) actief om automated related errors bespreekbaar te maken. |
| 22. Extra stimuleren van Euro NCAP | Afgerond | IenW, RDW | Het beoordelingsprotocol om het veilig gebruik van bedieningselementen in het voertuig mee te nemen in de veiligheidsbeoordeling van voertuigen is, onder aanvoering van Nederland, afgerond. Hiermee wordt afleiding door de auto zelf tegengegaan, zoals het ontbreken van fysieke knoppen, hoeveel handelingen er nodig zijn om iets te bedienen of het onnodig gebruik van knipperende lichtjes of piepjes. |

[14] Kamerbrief over onderzoek naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | |
| 23. In-car waarschuwen voor verkeersonveilige situaties | Afgerond | IenW | Uit recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)[15] blijkt dat tijdens de projectperiode bij meer dan 24% van de in Nederland gereden kilometers één of meer veiligheidsdiensten actief waren in het voertuig. Hoewel het project — en daarmee de financiële stimulering voor industriepartijen — nu afloopt, blijven wij ons samen met bestaande én nieuwe samenwerkingspartners uit de industrie inzetten om deze diensten bij steeds meer weggebruikers in de auto te krijgen. |
| 24. Lancering Campagne 'Veilig Gebruik Rijhulpsystemen' | Afgerond | IenW, ADAS-alliantie | De campagne SLIM is in het voorjaar 2022 gelanceerd (https://www.komveiligthuis.nl/slim) en het doel is dat marktpartijen en koepels deze campagne uitdragen. Het (veilig) gebruik van rijhulpsystemen wordt om het jaar gemonitord. In 2023 is aanvullend onderzoek gedaan naar hoe verschillende doelgroepen rijhulpsystemen gebruiken en ervaren.[16] |
| *Thema 4: Veilig gedrag* | | | |
| 25. Jaarlijks terugkerende MONO-campagne | In uitvoering | IenW, MONO-zakelijk alliantie | De MONO-campagne wordt jaarlijks conform campagnekalender gevoerd, samen met campagnepartners. De ambitie is om in 2026 een nieuw campagneconcept te realiseren onder de noemer MONO. Daarnaast zetten we met MONO-zakelijk in op het stimuleren en faciliteren van werkgevers om ervoor te zorgen dat hun medewerkers ongestoord onderweg zijn. |
| 26. Aandacht voor verkeersveiligheid vergroten onder leerlingen in het voortgezet onderwijs | Afgerond | IenW, TeamAlert, LAKS, scholieren, docenten, OCW | TeamAlert heeft een best practice studie uitgevoerd om middelbare scholen te helpen meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. Het eindproduct hiervan is de 'Handreiking verkeerseducatie op middelbare scholen'.[17] Aansluitend heeft TeamAlert hierover een interactieve kennissessie georganiseerd voor stakeholders die deze scholen benaderen in het belang van verkeersveiligheid. |

[15] Voorlopige cijfers verkeersprestaties, 2023-2024 | CBS
[16] https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@269047/omgang-adas-verschillende-doelgroepen/
[17] handreiking-verkeerseducatie-teamalert-2023.pdf

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | |
| 27. Inzet preventieve voorlichting over de gevolgen van zeer risicovol gedrag | Afgerond | IenW, CBR, TeamAlert, politie, JenV | Er is een handreiking opgesteld voor communicatiemedewerkers van o.a. (mede-)overheden en andere partijen. Daarin staan de laatste inzichten over communicatie over middelengebruik in het verkeer, inclusief de wettelijke norm en de strafmaat. |
| 28. Handhaven met Handheld Detectie Systemen | In uitvoering | JenV, politie, OM | 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. |
| 29. Handhaven met verplaatsbare flitspalen (VFP) | In uitvoering | JenV, OM | In totaal zijn er nu 75 verplaatsbare flitspalen ('flexflitsers') beschikbaar. Aan het eind van 2026 moeten er in totaal 125 flexflitsers in gebruik genomen zijn. |
| 30. Verdere (door)ontwikkeling van maatregelen om het gedrag van zware overtreders te beïnvloeden | Afgerond | IenW, CBR, Fonds Slachtofferhulp | Per 1 april 2023 is de Lichte Educatieve Maatregel Gedrag (LEMG) en Educatieve Maatregel Drugs (EMD) gestart en is er een aanpassing gedaan aan de instroomcriteria voor de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). De pilot driversmonitoring vanuit het CBR is afgerond maar bleek voor dit doel (nog) niet geschikt. Verder is door SWOV de uitbreiding van puntenrijbewijs verkend. Uit deze verkenning blijkt dat de invoering van het puntenrijbewijs in het huidige systeem onvoldoende effectief is. Het ministerie ziet momenteel geen aanknopingspunten om het puntenrijbewijs uit te breiden. |
| *Thema 5: Rijden onder invloed* | | | |
| 31. Meerjarige onderzoeksagenda Rijden onder Invloed opstellen | Afgerond | IenW in overleg met klankbordgroep Rijden onder invloed en andere stakeholders | Samen met deskundigen en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata is een meerjarige onderzoeksagenda opgesteld. Deze onderzoeksagenda heeft als doel meer inzicht te krijgen in middelengebruik(ers) in het verkeer. Dit heeft inzicht verschaft in de kennishiaten en samen met partners zijn kennishiaten geprioriteerd. |
| 32. Pilot speekselonderzoek naar rijden onder invloed op een Spoedeisende Hulp | In uitvoering | IenW, VeiligheidNL | Eind september 2025 heeft VeiligheidNL samen met 26 Spoedeisende Hulp afdelingen (SEH's) een meetweek uitgevoerd. Tijdens de meetweek zijn verkeersslachtoffers gevraagd deel te nemen aan |

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | zowel een speekseltest als een vragenlijst. Het doel van dit onderzoek was om de prevalentie vast te stellen van verkeersslachtoffers die vanwege hun letsel de SEH bezochten en voorafgaand middelen hadden gebruikt. Het betrof slachtoffers die bestuurder waren van een voertuig (zoals auto of fiets) of die als voetganger of fietser waren aangereden door een voertuig. In totaal hebben 179 verkeersslachtoffers meegedaan en 177 verkeersslachtoffers wilden niet meedoen. Van de 179 deelnemers zijn er van 169 deelnemers zowel een complete vragenlijst als een speekseltest. Dit is een lager aantal geïncludeerde slachtoffers dan vooraf was ingeschat en noodzakelijk is om prevalentie vast te stellen. Gezien het maatschappelijk belang van het onderwerp verkennen we de haalbaarheid van een tweede meetweek najaar 2026. |
| 33. Ontwikkelen van een stakeholders-analyse over rijden onder invloed | Afgerond | IenW in overleg met klankbordgroep Rijden onder invloed en andere stakeholders | Onderzoeksbureau AEF heeft een stakeholderanalyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het rapport 'Aanzet tot een programmaplan'. |
| 34. Versterken van integrale samenwerking op het gebied van rijden onder invloed | Afgerond | IenW in overleg met klankbordgroep Rijden onder invloed en andere stakeholders | Op dit moment is er een ambtelijke klankbordgroep rijden onder invloed. Deze klankbordgroep groeit nog steeds. Er zijn veel partijen die direct of indirect te maken hebben met rijden onder invloed of het algemeen gebruik van middelen.<br><br>De klankbordgroep bestaat uit de ministeries van IenW, JenV, VWS en SZW, een afvaardiging van regionaal en lokaal bestuur, politie en OM, subsidiepartners als de SWOV, VVN en TeamAlert, maatschappelijke partners zoals het Trimbos-instituut, de ANWB, VeiligheidNL, reclassering verslavingszorg. Het doel is vooral om kennis te delen, zorgen voor draagvlak en aanhaken bij elkaars initiatieven. |

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| 35. Integreren van rijden onder invloed in projecten van het Trimbos-instituut | Afgerond | IenW, Trimbos-instituut | Het Trimbos-instituut heeft veel kennis op het gebied van alcohol, drugs en medicijnen. Door verschillende onderzoeken is meer aandacht gekomen voor de problematiek van rijden onder invloed. Er was al een handreiking voor het opstellen van een alcohol-, drugs- en medicijnenbeleid. Nu is er specifiek een handreiking opgesteld gericht op de vervoerssector. De handreiking is bij werkgevers in de transportsector onder de aandacht gebracht. |
| 36. Ontwikkeling communicatieaanpak rijden onder invloed | Afgerond | IenW in overleg met klankbordgroep Rijden onder invloed en andere stakeholders | Er is een traject doorlopen om te onderzoeken of er één centrale boodschap over nuchtere (alcoholvrije en drugsvrije) deelname aan het verkeer kan worden ontwikkeld. Dit bleek niet haalbaar, omdat er sprake is van te diverse doelgroepen. Wel is er een communicatiestrategie ontwikkeld op basis van de uitkomsten. Als opvolging is een CASI-traject voor cannabis doorlopen en heeft doelgroeponderzoek plaatsgevonden. Ook is de Bob-campagne vernieuwd en geëvalueerd. |
| 37. Opstellen van een handreiking rijden onder invloed voor gemeenten en andere regionale organisaties | Afgerond | IenW in overleg met klankbordgroep Rijden onder invloed en andere stakeholders | De handreiking is op 30 november 2023 op Rijksoverheid.nl gepubliceerd.[18] De handreiking is en wordt bij gemeenten onder de aandacht gebracht. |
| 38. Dag van het Verantwoord Medicijngebruik in het teken van de Publiekscampagne 'Rij veilig met medicijnen' | Afgerond | IenW, Instituut voor Verantwoord Medicijngebruik | Op 9 januari 2023 stond de dag van het verantwoord medicijngebruik in het teken van 'Rij veilig met medicijnen'. |
| 39. Verkenning van mogelijkheden voor herinvoering van een alcoholslot (programma) | In uitvoering | JenV en IenW | Momenteel wordt door JenV, in vervolg op de eerdere verkenning die op 17 maart jl. naar uw Kamer is verzonden[19], in samenwerking met alle betrokken partners een nadere verkenning naar de mogelijkheden voor herinvoering van het alcoholslot uitgevoerd. |

[18] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2023/07/31/effectief-communiceren-over-rijden-onder-invloed
[19] Kamerbrief over onderzoek naar de herinvoering van het alcoholslot | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

| Maatregel uit LAP Verkeersveiligheid | Status | Uitvoerende partijen | Toelichting resultaten |
|---|---|---|---|
| | | | Er wordt naar gestreefd deze verkenning in de eerste helft van 2026 af te ronden. |
| 40. Evaluatie van de Wet Drugs in het Verkeer | Afgerond | JenV | Op 1 juli 2017 is de wet Drugs in het verkeer in werking getreden. Het rapport 'Geen nacht zonder (art.) 8, Evaluatie van de Wet drugs in het verkeer' is in december 2023 gepubliceerd.[20] Hierop is een beleidsreactie gekomen van het ministerie van JenV. Daaruit volgend zijn er acties uitgezet om te zorgen dat de uitvoering beter wordt, zoals het automatiseren van mededelingen van de politie naar het CBR. |
| 41. Verkennen van mogelijkheden om detectie van middelengebruik in het verkeer te optimaliseren | Afgerond | JenV, IenW, OM, politie | De politie presenteerde op 16 februari 2024 de onderzoeksresultaten. Daaruit bleek dat het mogelijk is om lachgas te detecteren in de ademlucht. Er is nog geen detectieapparatuur beschikbaar voor grootschalig gebruik. Er is een bredere behoefte aan betere detectiemiddelen, zoals een drugstest die een indicatie geeft van het gehalte (vergelijkbaar met alcohol). |
| 42. Informatie-uitwisseling tussen het CBR en het OM verbeteren | In uitvoering | IenW, JenV, CBR, OM | In 2019 is er een uitvoeringstoets uitgevoerd waarmee verschillende scenario's in beeld zijn gebracht voor de verbetering van de informatie-uitwisseling tussen het CBR en het OM. Door een wisselende beschikbaarheid van middelen en capaciteit is er nog geen uitvoering gegeven aan deze maatregel. Inmiddels is het OM ook bezig met de bouw van een nieuw zaaksysteem. Dit moet eerst worden afgerond, voordat de benodigde ict-wijzigingen voor de verbetering van de informatie-uitwisseling met het CBR kunnen worden doorgevoerd. |
| 43. Het optimaliseren van mededelingen van de politie richting het CBR | In uitvoering | IenW, JenV, politie, CBR | Sinds 3 april 2025 ontvangt het CBR automatisch alle alcohol- en drugsmededelingen via de politiekoppeling. Ook de weigeringen voor een test worden op die manier ontvangen. Voor 2026 is het doel dat ook de snelheidsovertredingen die voor een mededeling in aanmerking komen, via de politiekoppeling aan het CBR worden aangeboden. Naar verwachting zal dit in het tweede kwartaal operationeel zijn. |

[20] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/11/tk-bijlage-rapport-geennachtzonder8