

Vergaderjaar 2025–2026

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1222

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2026

Verkeersveiligheid is één van de prioriteiten van het Ministerie van IenW, zoals u hebt kunnen lezen in de beleidsbrief die 24 april jl. naar de Kamer is verstuurd¹. In 2025 kwamen 759 mensen om in het verkeer, fors meer dan het jaar ervoor. We hebben de ambitie om de stijgende trend aan verkeersslachtoffers te breken. Het Ministerie van IenW is systeemverantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in Nederland en als wegbeheerder ook verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op rijkswegen. Uit cijfers over de afgelopen jaren blijkt dat er jaarlijks tussen de 70 en 80 verkeersdoden vallen op rijkswegen. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen op rijkswegen lopen naar schatting op tot € 1,95 miljard per jaar². De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers – zowel op landelijke schaal als specifiek op rijkswegen – laat zien dat inzet nodig blijft. De drukte op het wegennet neemt verder toe, terwijl de beschikbare middelen beperkt zijn. Hoewel risico's in het verkeer nooit volledig uit te sluiten zijn, kunnen de risico's met gerichte maatregelen worden teruggebracht. In deze brief ga ik specifiek in op het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijkswegen.

Naar een structurele verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen

Met de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) zet het Ministerie van IenW een volgende stap in het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijkswegen. Daarmee geven we eveneens invulling aan verplichtingen vanuit de Europese richtlijn Road Infrastructure Safety Management (RISM-II). De Tweede Kamer is in december jl. geïnformeerd over de verkeersveiligheidsbeoordeling voor de

¹ Kamerstuk 36 800-XII, nr. 34

² Rijkswaterstaat (2025): Veilig over Rijkswegen 2023: Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen. Deel A: Landelijk beeld. Beschikbaar via <https://open.rijkswaterstaat.nl/@288786/veilig-rijkswegen-2023/>

rijkswegen die in dat kader is opgesteld³. De SAVeR vormt het strategisch kader waarin de uitkomsten van de verkeersveiligheidsbeoordeling worden benut en vertaald naar vervolgacties. Deze beoordeling is de basis om, binnen de mogelijkheden die we hebben, te werken aan een structurele verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen.

Beoordeling en prioritering van risico's op rijkswegen

In de SAVeR zijn op basis van onder andere de verkeersveiligheidsbeoordeling de grootste risico's op rijkswegen integraal in beeld gebracht, beoordeeld en geprioriteerd. Ook zijn de rijkswegen ingedeeld in verschillende risicoklassen en zijn risicofactoren die verspreid over het netwerk voorkomen in de infrastructuur, het gedrag en het voertuig geprioriteerd.

Bij verkeersgedrag spelen hoge rijsnelheden, afleiding en alcohol- en drugsgebruik relatief vaak een rol bij het ontstaan van ernstige ongevallen. In de infrastructuur komen de grootste risico's voort uit acht dominante wegkenmerken, waaronder onvoldoende vergevingsgezinde berminrichting en het ontbreken van rijrichtingsscheiding. Een deel van de slachtoffers is vermijdbaar als de weginrichting en verkeerssituaties meer herkenbaar, voorspelbaar en vergevingsgezin zijn. Voor voertuigen liggen de uitdagingen op het gebied van het functioneren en gebruiken van rijkhulpsystemen.

Vervolgstappen naar een samenhangende aanpak

Gezien deze samenhangende risicofactoren is een aanpak nodig waarbij infrastructuur voorspelbaar is ingericht en menselijke fouten zo goed mogelijk opvangt, verkeersgedrag minder risicovol wordt en ondersteunende voertuigsystemen zo goed mogelijk worden gebruikt en kunnen functioneren voor de verkeersveiligheid. Dat vraagt niet alleen om inspanning van de wegbeheerder, maar nadrukkelijk ook van de weggebruiker. Daarom zetten we in op een aanpak langs vier pijlers:

1. structureel en gericht werken aan een veilige weginrichting,
2. bevorderen van veilig verkeersgedrag op rijkswegen,
3. stimuleren van veilig gebruik van rijkhulpsystemen in voertuigen en
4. het blijven ontwikkelen en benutten van data als basis voor afwegingen over (nieuw) beleid.

Dit jaar wordt het verbeterpotentieel van maatregelen op de grootste risico's en risicolocaties nader uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken naar doeltreffendheid, kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid over de pijlers infrastructuur, gedrag en voertuig. Binnen de beschikbare middelen voor infrastructurele maatregelen op rijks-N-wegen is geen ruimte voor aanvullende maatregelen. Voor infrastructurele maatregelen wordt, zoals verwoord in het Coalitieakkoord, onderhoud waar mogelijk gekoppeld aan verbeteringen in verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid en doorstroming. Een afweging over in te zetten infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen wordt gemaakt in samenhang met de verdere uitwerking van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet. Het Toekomstperspectief fungeert als visie op het hoofdwegennet en stuurt op de kwaliteit van de hoofdwegen. De Kamer wordt in het najaar van 2026 geïnformeerd over het Toekomstperspectief Hoofdwegennet.

Met het in beeld brengen van het verbeterpotentieel van maatregelen op de grootste risico's en risicolocaties geven we invulling aan de motie Bikkers c.s., waarmee de regering is verzocht de grootste verkeersveilig-

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1192, bijlage nr. 2025D50231

heidsrisico's en risicolocaties op de rijkswegen inzichtelijk te maken en om in 2027 een maatregelenpakket met kostenindicatie in beeld te brengen⁴. Ik streef ernaar om de Kamer voor de zomer van 2027 over de uitkomsten van deze vervolgstap te informeren. De omvangrijke instandhoudings-opgave op het rijkswegennet en de beperkte financiële ruimte maken het noodzakelijk om hierin scherpe en slimme keuzes te maken, zoals recentelijk ook geschetst in de Kamerbrief over de prioritering op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds⁵ en de Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat⁶.

De lopende inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen wordt daarbij onverminderd voortgezet. Ik informeer de Kamer met de volgende MIRT-brief over de verkeersveiligheidsaanpak rijks-N-wegen, waaronder de aangepaste aanpak voor de N36 op basis van het extra budget dat met de Voorjaarsnota 2025 beschikbaar is gekomen. Ook werk ik aan de uitwerking van de motie Van der Plas-Stoffer⁷, waarmee de regering is verzocht extra budget in te zetten voor de aanpak van de N50 Kampen-Ramspol.

Tot slot

Met de SAVeR legt het kabinet het fundament voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen. Dit fundament helpt ons om de komende jaren scherpe en slimme keuzes te maken en de inzet te richten daar waar het veiligheidsrendement het grootst is. De SAVeR is daarmee geen eindproduct, maar een startschot voor een structurele en samenhangende aanpak. Daarover blijft het kabinet de komende jaren graag met de Kamer in gesprek.

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

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1211

⁵ Kamerstuk 36 800-A, nr. 39

⁶ Kamerstuk 36 800-XII, nr. 34

⁷ Kamerstuk 36 800-A, nr. 23