



Rijksoverheid

Regeerprogramma

Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord
door het kabinet

13 september 2024



3b

Infrastructuur,
openbaar vervoer
en luchtvaart

Wat is het overkoepelende maatschappelijke probleem?

We zijn trots op de bereikbaarheid van Nederland. Goede bereikbaarheid van voorzieningen, zoals werk, zorg, onderwijs, de supermarkt, familie en vrienden is noodzakelijk om mee te kunnen doen in de samenleving. Nederland heeft een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. We hebben een uitgebreid wegennet van goede kwaliteit, een fijnmazig openbaar vervoer netwerk, een veilig en efficiënt vaarwegennet en dankzij onze havens en luchthavens een unieke verbinding met de wereld voor mensen en goederen. In de kern gaat het erom dat iedereen - op eigen wijze - veilig, betaalbaar en binnen acceptabele tijd en moeite en met respect voor de leefomgeving zijn of haar bestemming kan bereiken.

Juist voor een handelsland als Nederland is het belang van een goede en veilige doorstroming op de weg, het spoor en de vaarwegen enorm. Dit is belangrijk voor het vestigingsklimaat en verdienvermogen van Nederland. In het bijzonder geldt dit voor de verbindingen van en naar onze mainports zoals onze havens en Schiphol. We werken aan de weerbaarheid en veiligheid van deze knooppunten onder meer om misbruik door georganiseerde, ondermijnende criminaliteit tegen te gaan en om onze vitale processen en infrastructuur te beschermen tegen digitale, terroristische en militaire dreigingen.

Door samen te werken met provinciale en gemeentelijke overheden, en ook private partners, gaan we maatregelen nemen om ook in de toekomst één van de beste infrastructuren van de wereld te hebben.

Ontwikkelingen:

- Dagelijks rijden er zo'n 3,5 miljoen auto's en 400.000 vrachtwagens over onze wegen en reizen er 3,3 miljoen mensen met het openbaar vervoer en ongeveer 200.000 mensen per vliegtuig. Er wordt ca. 900.000 ton per dag aan goederen via de binnenvaart vervoert en ca. 4.000 per dag per vliegtuig. Dit dankzij de hoge kwaliteit van ons (vaar)

wegennet, maar ook internationale verbindingen via lucht en zee, en fijnmazige ov-netwerk.

- De bereikbaarheid staat echter zowel nationaal als internationaal onder druk door bevolkingsgroei en economische groei, wat gaat leiden tot extra mobiliteit
- Het infrastructuur systeem is de laatste jaren kwetsbaar gebleken. We staan voor een enorme instandhoudingsopgave.
- De ruimte in Nederland is schaars. Naast ruimte om de bereikbaarheid goed te houden, is er meer en meer ruimte nodig voor o.a. nieuwe woningen en onze bedrijven en willen we ruimte houden om te recreëren; en dat alles met oog voor ruimtelijke kwaliteit.
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moet ook rekening worden gehouden met beperkte vergunningsruimte, schaarse financiële middelen, en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.
- In een aantal regio's neemt de bereikbaarheid af doordat voorzieningen worden geconcentreerd of verdwijnen.
- De verkeersveiligheid staat onder druk. Cijfers laten zien dat het aantal verkeersslachtoffers na jarenlange daling niet verder afneemt en het aantal ernstige verkeersgewonden stijgt.

De overheid is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid in en van Nederland. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor het onderhoud, ontwikkeling en veilig en duurzaam gebruik van de rijkswegen, -vaarwegen, spoor. Daarnaast bepaalt het Rijk de kaders voor het algehele mobiliteitsbeleid in Nederland, bijvoorbeeld door wet- en regelgeving. De medeoverheden zijn verantwoordelijk voor regionale (vaar)wegen en regionaal openbaar vervoer zoals bussen, trams en metro's. Door samen te werken met provinciale en gemeentelijke overheden, en ook private partners, zorgt de rijksoverheid voor een geïntegreerd en toekomstbestendig vervoersnetwerk. De bereikbaarheid in Caribisch Nederland heeft ook de aandacht, met inachtneming van de geldende taak- en verantwoordelijkheidsverdeling.

Wat wil het kabinet bereiken?

Nederland behoort tot de top als het gaat om onze bereikbaarheid. We zijn trots op onze wegen, vaar- en spoorwegen en luchtvaart. Om bij de top te blijven behoren, moeten we blijven werken aan onze bereikbaarheid. Aan de instandhouding van de bestaande infrastructuur en aan de bouw van nieuwe wegen en spoor en ontwikkeling van het vaarwegennetwerk. Met onderhoud, kleine maatregelen en nieuwe aanleg brengen we de bereikbaarheid en logistieke verbindingen in heel Nederland en in iedere regio op orde. De Nederlandse zeehavens en hun verbindingen met het Europese achterland zijn ook in het kader van militaire mobiliteit van groot belang. In Nota Ruimte wordt dat nader uitgewerkt.

Om de bereikbaarheid van heel Nederland, ook op lange termijn, op orde te houden en verder te verbeteren, is actie nodig. De infrastructuur heeft ook een belangrijke structurerende werking voor de inrichting van Nederland. Inzetten op nabijheid helpt om reisafstanden te verkleinen en zo de infrastructuur zo goed mogelijk te benutten.

De ambitie is om ook op infrastructuurterrein het maximale te doen, maar het kabinet ziet ook dat de komende jaren niet alles tegelijk mogelijk is. De ruimte om nieuwe projecten te starten is schaars. Dit geldt voor de vergunningsruimte, schaarse financiële middelen, en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt. Het opstarten van nieuwe zaken zal scherpe keuzes vergen wat wel en wat niet gedaan kan worden.

Hoe wordt dit gerealiseerd?

Instandhouding wegen, spoor en vaarwegen

Dit kabinet gaat aan de slag met de grootste instandhoudingsopgave ooit. Instandhouding van de (vaar)weg- en spoorinfrastructuur en het watersysteem op het basiskwaliteitsniveau is van groot belang voor onze welvaart, welzijn, vrijheid en veiligheid. Het kabinet geeft veel aandacht aan deze opgave,

zodat Rijkswaterstaat en ProRail de komende jaren fors meer werk kunnen verzetten. De Kamer wordt jaarlijks via de reguliere begrotingscyclus geïnformeerd over de gerealiseerde productie op instandhouding in het afgelopen jaar en de beoogde productie voor de aankomende jaren.

Aanleg nieuwe wegen en spoor

Om Nederland in de top te houden, gaat het kabinet nieuwe wegen en nieuw spoor aanleggen, onder meer zodat bestaande en nieuwe woningen goed bereikbaar zijn. Bij aanleg van Rijksinfrastructuur zal de nadruk liggen op het afronden van bestaande projecten.

- Dit kabinet stelt €2,5 miljard extra beschikbaar voor infrastructuur ten behoeve van het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties. In 2025 worden de plannen waar woningbouw komt en hoe deze woonwijken bereikbaar worden gemaakt nader uitgewerkt. Zo zal er een gezamenlijke netwerkanalyse worden gedaan naar de effecten van de nieuwe woningbouwlocaties op de hoofdnetwerken en de bereikbaarheid van voorzieningen, zoals werklocaties. Samen met de medeoverheden wordt een inventarisatie gemaakt van mogelijke maatregelen om projecten vergund te krijgen.
- De 17 gepauzeerde aanlegprojecten (bijv. A1/A30 (Barneveld Oost), A67 (Leenderheide – Geldrop), Volkerak- en Kreekraksluizen, vaarweg IJsselmeer – Meppel) worden, bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen, gefaseerd opgepakt. Van alle gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel, waarna al dan niet wordt begonnen met het opstarten van een paar van de projecten.
- Dit kabinet wil ook de volgende prioritaire projecten een stap verder brengen:
 - Het kabinet gaat aan de hand van de resultaten uit het onderzoek naar de Nedersaksenlijn met de regio bespreken hoe we dit deel van Nederland beter kunnen ontsluiten en zo kansen voor economische en maatschappelijke ontwikkeling

op onder meer wonen, werken en leren kunnen vergroten.

- Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de Lelylijn komt het kabinet in overleg met de regio – eind 2024 – tot een vervolgopdracht
- Voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer wordt de komende jaren – richting eind 2025 – gewerkt om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen.
- Om de files en de drukte in de treinen te verminderen wordt op verzoek van de Kamer gewerkt aan een landelijke aanpak. We willen verkennen welke slimme maatregelen we kunnen toepassen (zoals vergroten capaciteit van op- en afritten). Ook zullen er onder andere afspraken met onderwijsinstellingen, bedrijven en andere overheden worden gemaakt om meer verspreid over de dag te reizen en de bereikbaarheid van stad en regio op orde te houden. De rijksoverheid zal hierin het goede voorbeeld geven.
- Duurzame binnenvaart en betrouwbare vaarwegen zijn essentieel voor onze leveringszekerheid van goederen. Daarmee hebben ze een grote economische waarde voor Nederland. Richting 2026 werkt het kabinet aan eerste maatregelen in het kader van de Nationale Adaptatiestrategie voor een betere bevaarbaarheid en bodemherstel van de rivieren, met name op de IJssel en de Waal.

Wegverkeer

De auto is voor veel Nederlanders het meest gebruikte vervoersmiddel. Daarom investeren we in een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en toekomstbestendig hoofdwegenet, met prioriteit voor instandhouding. Zodat we vandaag én morgen kunnen blijven rijden.

- De maximumsnelheid op de snelweg wordt – daar waar dat kan – verhoogd naar 130 kilometer per uur. Het kabinet komt nog dit jaar met een Actieagenda Auto. Met daarin onder andere de aanpak voor 130 km/uur en het – op een veilige en verantwoorde manier – inspelen op technologische en autonome ontwikkelingen, zoals de opmars van de elektrische (vracht)auto en verdere digitalisering en automatisering.

- De komende decennia bestaat het wagenpark uit elektrische auto's en brandstofauto's. Het is belangrijk dat de lasten over beide groepen eerlijk worden verdeeld, zodat autorijden betaalbaar blijft en de elektrische auto in voldoende mate wordt ondersteund om de afgesproken klimaat- en energiedoelen te halen en stikstofreductie te realiseren. Door de geleidelijke toename van elektrische auto's zullen de overheidsinkomsten afnemen, terwijl we juist streven naar een stabiele opbrengst van de autobelasting op de lange termijn. Van de elektrische rijder wordt een eerlijke bijdrage gevraagd. En hierbij moet de bereikbaarheid in Nederland op orde blijven. De komende tijd gaan we op zoek naar een nieuwe toekomstbestendige balans tussen deze ontwikkelingen en presenteren hiervoor in het eerste kwartaal van 2025 een plan voor een hervorming van de autobelastingen en het aanpalende mobiliteitsbeleid. In dit plan zullen verschillende opties worden uitgewerkt, waarbij rekening gehouden zal worden met de afspraken over de hervorming van de autobelastingen en de daaraan gerelateerde CO₂-reductie zoals opgenomen in het Nederlands Herstel- en Veerkrachtplan (HVP). De randvoorwaarden hierbij zijn dat we alle nieuwe aanschafsubsidies voor personenvoertuigen per 2025 stopzetten. Vanaf 2026 komt er in de motorrijtuigenbelasting een nieuwe tariefkorting voor emissievrije personenauto's, die gedeeltelijk compenseert voor het technisch meergewicht van het accupakket.
- We willen verkennen welke slimme maatregelen we kunnen toepassen (bijvoorbeeld sneller afhandeling wegverstoringen) om files en drukte te verminderen.
- We verkennen voorts welke extra maatregelen de trend van toenemende verkeerslachtoffers kunnen keren.

Openbaar Vervoer

Een toekomstbestendig, betrouwbaar, veilig, betaalbaar, en toegankelijk openbaar vervoer (bijvoorbeeld voor mensen in een rolstoel of met een visuele beperking) is onze inzet. Niet overal in Nederland is dit vanzelfsprekend.

- Het is een prioriteit van dit kabinet dat openbaar vervoer en de stations veilig moeten zijn, voor zowel de reiziger als voor de mensen die er werken. Het kabinet komt dit jaar samen met de sector met een plan om de veiligheid te verbeteren. De handhaving door vervoerders wordt verstevigd, zodat overlastgevers en notoire zwartrijders worden aangepakt. We doen een onderzoek naar het delen van gegevens van overlastgevers en notoire zwartrijders met de OV-sector. Met de NS wordt gewerkt aan concrete maatregelen, te denken valt aan de bredere invoering van de bodycampilot voor servicepersoneel van de NS.
- Belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn. We willen het openbaar vervoer verbeteren in het landelijk gebied. We maken bestuurlijke afspraken met de medeoverheden die hier over gaan. Onze inzet is dat belangrijke busverbindingen tussen dorpskernen blijven bestaan en het OV in heel Nederland betrouwbaar en betaalbaar is. Daarbij kijken we ook naar kansen voor slimme combinaties van OV op afroep, zoals de regiotaxi, met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Het kabinet gaat in het najaar van 2024 in gesprek met decentrale overheden over effectieve maatregelen voor beter ov in landelijk gebied. De aanpak in Zeeland met publiek vervoer is hiervoor een voorbeeld.
- Om het spoor betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig te houden investeren we in het spoor met veel aandacht voor instandhouding, maar ook uitbreiding.
- Steeds meer mensen gaan ook met de trein naar het ons omringende buitenland. Er komt een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens.

- Het kabinet streeft ernaar om in 2026 een besluit te nemen over de principes van marktordening op het spoor na 2033, als de concessie voor het hoofdrailnet afloopt.
- De implementatie van ERTMS (digitale treinbeveiliging en bediening) is de eerste noodzakelijke stap voor de digitalisering van het unieke Nederlandse Spoorstelsel. ERTMS wordt stapsgewijs geïntroduceerd om de bestaande, verouderde treinbeveiliging te vervangen en de spoorsector klaar te maken voor de toekomst. Hiermee kunnen treinen voor reizigers en goederen straks veiliger en betrouwbaarder rijden. In 2025 wordt de aanpak herijkt.

Luchtvaart

De inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. We zijn trots op Schiphol en de verbindingen met de rest van wereld. Doorgroei van Schiphol is op lange termijn mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.

- Het luchtvaartbeleid wordt met verschillende stakeholders ontwikkeld. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol, de Bestuurlijke Regie Schiphol, de Commissies Regionaal Overleg van de regionale luchthavens van nationale betekenis, het Luchthaven Eindhoven Overleg en de Duurzame Luchtvaarttafel.
- Het kabinet wil de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en de geluidsbelasting met 20% terugdringen. De lopende Europese procedure Balanced-Approach wordt voortgezet en de resultaten worden in een luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd. Dit is ook nodig om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Het luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol wordt in 2025 verwacht. De regelgeving zal vervolgens periodiek geactualiseerd moeten worden.
- Daarnaast zal het kabinet in 2025 duidelijkheid geven over de opening van Lelystad Airport.

- Het kabinet is voornemens te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruin als vliegtuigen stiller en schoner worden onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. De uitwerking van het normenstelsel zal nog een aantal jaar in beslag nemen.
- We maken een aanpak op de energietransitie van de luchtvaart en een SAF roadmap, om schoner te kunnen vliegen en om te zorgen dat er ook in de toekomst voldoende energie (vanuit Nederland en Europa) beschikbaar is. Het kabinet komt in het voorjaar van 2025 met deze aanpak.
- We werken aan een verbeterde indeling van het luchtruim. Het kabinet creëert ruimte voor Defensie (Koninklijke Luchtmacht) door het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden. Dit vraagt ook om aanpassing en modernisering van het civiele luchtruim. In de nieuwe indeling van het luchtruim moet sprake zijn van zo kort mogelijke routes en dus van minder omvliegen. Het verbeterde luchtruim speelt in op de geopolitieke ontwikkelingen en vormt de basis voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond de luchthavens. De plannen hiervoor worden eind 2024 gepresenteerd. Begin 2025 wordt een externe adviescommissie ingesteld. Dit advies wordt betrokken in het politieke besluitvormingstraject (vergelijkbaar met voorhangprocedure) dat in 2025 zal plaatsvinden.
- Een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand wordt ingevoerd. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en zal een budgettaire opbrengst genereren van 248 mln. per jaar. De verhoging van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 ingevoerd (via apart wetstraject of Belastingplan 2026). Bij de uitwerking wordt onder andere gekeken naar de effecten op emissies, netwerkqualiteit en de hubfunctie van Schiphol, werkgelegenheid en vestigingsklimaat

Goederenvervoer en scheepvaart

- Onze economie en samenleving vereisen een hoge mate van leveringszekerheid voor zowel goederen als energie. Samen met de decentrale overheden en de logistieke sector zet het kabinet in op een aanpak dat deze verbindingen versterkt, verstoringen in de aan- en afvoer voorkomt en verkeersfiles tegengaat. Het kabinet zal in 2025 een nieuwe beleidsagenda voor het goederenvervoer over weg, spoor en water presenteren waarin de integrale aanpak van leveringszekerheid, energietransitie en bestrijding van files centraal staan. Hierbij wordt uitgegaan van het inzetten van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd. Het kabinet versterkt in realisatiepacten de rol van zeehavens en multimodale knooppunten op de corridors en als schakelpunt met de regio. En wordt ingezet op een verdere digitalisering van transportinformatie in logistieke ketens.
- De energietransitie van onze scheepvaart is belangrijk voor een toekomstbestendige sector. Voor een eerlijke concurrentie zet het kabinet in op goede afspraken met andere landen over financiële maatregelen en verplichtingen. Nederlandse maritieme ondernemers kunnen nu alvast aan de slag, met subsidies vanuit met name het Klimaatfonds en Nationaal Groeifonds en door samen te kijken naar wat voor de transitie nodig is. Hierdoor kunnen ze economisch gezond zijn en blijven.

Welke middelen zijn hiervoor beschikbaar?

Dit kabinet stelt € 2,5 miljard extra beschikbaar voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties. Deze middelen worden toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

Bijlage 2

Overzicht van verwachte wetgeving volgend uit het Regeerprogramma

H3b.

Infrastructuur,
openbaar vervoer
en luchtvaart



H3b. Infrastructuur, openbaar vervoer en luchtvaart

Aangekondigde nieuwe wetgeving:

- Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
- Verkeersbesluiten o.b.v. de Wegenverkeerswet i.v.m. herinvoering 130 km/u op bepaalde trajecten
Zal naar verwachting tot nieuwe wetgeving leiden
- Wetswijziging i.v.m. de aankondiging te willen sturen op milieunormen die de negatieve effecten van civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen
- Wetswijziging i.v.m. de aankondiging dat de Maatschappelijke Raad Schiphol wordt betrokken bij de ontwikkeling van luchtvaartbeleid (instellen MRS)