



Rijksoverheid

Aan de slag

Bouwen aan een beter Nederland

Regeerakkoord 2026-2030

D66, VVD en CDA

30 januari 2026

Investeren in bereikbaarheid, zorg voor water en milieu

Infrastructuur en bereikbaarheid

Goede infrastructuur is de basis voor economisch succes en zorgt ervoor dat iedereen zijn of haar werk, familie of nieuwe woonwijk kan bereiken over de weg, het spoor of het water. Er is een nieuwe prioritering nodig in alle opgaven die er op dit moment zijn, van onderhoud tot nieuwe wegen en spoorlijnen. Dit willen we doen:

- Veel bruggen, tunnels, spoorwegen en sluizen naderen het einde van hun levensduur. Om heel Nederland veilig, bereikbaar en economisch sterk te houden zal de onderhoudsopgave de komende jaren voorrang krijgen in het toedelen van beschikbare middelen. Daarbij benutten we de strategische kansen van dual use met defensie, en wordt onderhoud waar mogelijk gekoppeld aan verbeteringen in verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid en doorstroming.
- We investeren in de aanleg van nieuwe infrastructuur, die noodzakelijk is voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw. Bij de prioritering van nieuwe aanlegprojecten wordt gekozen voor projecten die aantoonbaar bijdragen aan woningbouw, bereikbaarheid en economische ontwikkeling.
- Aanvullend maken we extra middelen vrij voor een aantal prioritaire projecten. Daarnaast brengen we de 17 gepauzeerde weg-, vaar- en spoorprojecten weer op gang. Ook die zijn cruciaal voor aanpak van de woningbouwopgave en regionale bereikbaarheid.
- We zorgen ervoor dat infrastructuurinvesteringen bijdragen aan woningbouw en economische ontwikkeling in alle regio's. Op deze manier werken we aan verbeterde verkeersveiligheid, bereikbaarheid van woningen en doorstroming op onze wegen.
- De voorgenomen verbreding van de A27 bij Utrecht Lunetten lossen we met de regio op binnen de bestaande snelwegbak, bij voorkeur binnen het bestaande tracébesluit. Het vrijkomende budget investeren we deels in doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht en voor ruim 1 miljard in andere grote (prioritaire) verkeersprojecten.

- Als we niks doen, dreigt autorijden voor een grote groep Nederlanders steeds duurder te worden. We verlengen daarom de verlaging van de brandstofaccijns (benzine). Daarnaast onderzoeken we een toekomstbestendige hervorming van de autobelasting naar oppervlakte of omvang binnen de mrb, waarbij de voorwaarde is dat automobilisten er niet op achteruit mogen gaan. Ook moet daarbij rekening worden gehouden met eventuele effecten voor burgers en bedrijven in plattelandsregio's.
- De fiets is een praktisch én gezond vervoersmiddel. Daarom voeren we het Nationaal Toekomstbeeld Fiets uit en zorgen dat ov-knooppunten op de fiets bereikbaar zijn.

Verkeersveiligheid

We maken Nederland verkeersveiliger voor de voetganger, de fietser en de automobilist. Het dikke-ik-gedrag in het verkeer pakken we aan door strenger te handhaven en in te zetten op gedragsverandering. Dit willen we doen:

- Er komt een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, waarmee we een minimumleeftijd en helmplicht en krijgen gemeenten de mogelijkheid fatbikevrije zones in te voeren.
- We voeren een zerotolerancebeleid voor alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. We gaan strenger handhaven, zwaarder straffen, voeren het alcoholslot in en scherp het puntenrijbewijs aan. Zodra er nieuwe gevalideerde drugstesten zijn passen we die zo snel mogelijk toe bij verkeerscontroles.
- We versterken de verkeersveiligheid door samen met gemeenten te werken aan gerichte uitbreiding van flitspalen op verkeersonveilige plekken en door de inzet van mobiele snelheidscamera's. Samen met de gemeenten wordt gezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/uur.

Spoor en openbaar vervoer

Voor veel mensen is openbaar vervoer onmisbaar, daarom werken we aan een spoor- en openbaar vervoersnetwerk waarin bereikbaarheid van voorzieningen centraal staat. We zorgen dat het openbaar vervoer een serieus alternatief blijft voor de auto. Dit willen we doen:

- De Nederlandse Spoorwegen hebben tot en met 2033 de concessie op het hoofdrailnet. In de concessie zijn harde afspraken gemaakt over een groot aantal punten, die voor de reizigers moeten leiden tot kwalitatief goed treinverkeer. Indien nodig sturen we hierop bij. Zo zetten we in op een bodemwaarde per traject voor zitplaatskans, punctualiteit en algemeen klantoordeel.
- Voor de periode na 2033 zal het kabinet uiterlijk begin 2027 een besluit nemen over de Toekomstige Marktordening Spoor. Onderdeel van dit besluit is het antwoord op de vraag of en op welke wijze er een marktanalyse zal worden uitgevoerd.
- We geven ruimte aan innovatieve nieuwe aanbieders op het spoor, specifiek voor nachttreinen en internationale spoorverbindingen. Aan de randen van het hoofdrailnet bieden we bovendien ruimte aan regionale vervoerders, zeker als zij stations kunnen aandoen met een minimumfrequentie van twee keer per uur. Hierbij staat het belang van en zekerheid voor de reiziger voorop.
- We stellen ov-ba's in staat om overlastgevers effectief aan te pakken. Hiervoor krijgen ze toegang tot het vreemdelingenregister en, onder voorwaarden, tot de strafrechtketendatabank. Vertrekpunt is dat iedere conducteur die dat wil, ov-ba kan worden. Ook worden de Rotterdamse RET-pilots landelijk uitgerold, waarin vervoerders en de politie veel intensiever gaan samenwerken.
- Zwartrijden wordt harder aangepakt door het verhogen van boetes en het versterken van handhaving en daadwerkelijke inning. Zo beschermen we de betaalbaarheid en betrouwbaarheid van het ov.

Luchtvaart

Luchtvaart en de hubfunctie van Schiphol zijn van belang voor de Nederlandse economie. Tegelijkertijd zorgt luchtvaart voor belasting van het milieu, het klimaat en de leefbaarheid van de omgeving. We brengen balans aan door ruimte voor de luchtvaart af te bakenen. Dit willen we doen:

- Lelystad Airport wordt in gebruik genomen als luchtmachtbasis voor Defensie en voor civiel medegebruik. Daardoor kan Lelystad Airport tevens open voor groothandelsverkeer, met initieel 10.000 vliegbewegingen. Voorwaarde hierbij is dat Lelystad Airport aan alle wettelijke vereisten voldoet, waaronder het beschikken over een natuurvergunning.
- Voor Schiphol wordt een omvang van 478.000 vliegbewegingen vastgelegd in het luchthavenverkeersbesluit. Om geluidsoverlast voor de omgeving terug te dringen komt er een nieuwe balanced-approach-procedure waarin we vastleggen dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 7.00 uur 50% stiller wordt, ten opzichte van 2024. Daar wordt een nachtsluiting tussen 00.00 en 5.00 uur in meegenomen. Schiphol investeert 50 miljoen in een omgevingsfonds om woningen te isoleren. De totale CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport moet in 2030 lager zijn dan in 2024 op Schiphol.
- We zetten in op een Europese vliegtaks die voor alle EU-landen gelijk is, in plaats van de nationale tickettaks. Zo kan in een gelijk speelveld de inzet van schonere vliegtuigtypes worden beloond en verduurzaming bevorderd. Nederland zet samen met de sector in op het uitbreiden van bijmenging van duurzame vliegtuigbrandstof en het stimuleren van de productie van 'sustainable aviation fuels' in Nederland.

Water en milieu

We kiezen voor ambitieus toekomstgericht beleid op het gebied van milieu en water. Het Schone Lucht Akkoord dient daarbij als uitgangspunt. De waterkwaliteit wordt structureel verbeterd. Dit willen we doen:

- Bij de herziening van de Kaderrichtlijn Water zet Nederland in op simplificatie, met als doel een ambitieuze en realistische richtlijn, zodat er ruimte is om samen met relevante waterpartners te werken aan concrete plannen voor verbetering van ons water. Zo verkleinen we de risico's van watervervuiling.
- We zorgen ervoor dat schoon drinkwater beschikbaar blijft, nu en in de toekomst. Dat doen we door uitvoering te geven aan het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen.
- We blijven werken aan waterveiligheid, de uitvoering van het Deltaprogramma en de herijking van de Deltabeslissingen.
- Op het gebied van ruimtelijke ordening maken we keuzes gericht op de lange termijn. In de Nota Ruimte is 'water en bodem sturend' een richtinggevend principe.
- PFAS kent grote risico's voor onze gezondheid en leefomgeving. Nederland wordt kartrekker voor een Europees verbod op PFAS. Ondertussen wordt samen met betrokken partijen gekeken naar manieren om de vraag naar PFAS-houdende producten bij consumenten terug te dringen en hen te helpen kiezen voor alternatieven zonder PFAS. We bezien of en hoe op korte termijn een lozingsverbod mogelijk is.
- Milieuvervuiling door zeer zorgwekkende stoffen wordt tegengegaan door bestaande lozingsvergunningen kritisch te toetsen en waar nodig aan te scherpen. Nieuwe lozingsvergunningen worden alleen afgegeven onder strikte voorwaarden en op basis van de best beschikbare technieken.