Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026

36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

36 800 J Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2026

Nr. 34 **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2026

Met het coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 36 848, nr. 31) hebben D66, VVD en CDA afspraken gemaakt en een duidelijke opdracht: we gaan aan de slag. Met deze beleidsbrief werken we deze gezamenlijke opdracht verder uit. Eén ding is duidelijk: de opgaven vragen om een overheid die duidelijke keuzes maakt, samenwerkt en levert. Daarvoor is de inzet van de hele Rijksdienst, medeoverheden en publieke dienstverleners onmisbaar. Ook vergt dit een goede samenwerking met de Tweede en Eerste Kamer en maatschappelijke organisaties. Daarmee houden we Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk.

Nederland is gebouwd op infrastructuur. Van de Afsluitdijk tot de Deltawerken, van de Rotterdamse haven, Utrecht Centraal tot Schiphol en met onze duizenden kilometers aan wegen, waterwegen en spoorwegen: onze infrastructuur heeft ons land veilig, bereikbaar en economisch sterk gemaakt. Ze is het fundament onder onze samenleving en economie, en we maken er dagelijks gebruik van, bijna vanzelfsprekend. Onze infrastructuur, en in het bijzonder ons watermanagement, is internationaal toonaangevend. Maar vanzelfsprekend is het allerminst. Onze infrastructuur staat onder grote druk. Veel van onze bruggen, tunnels en sluizen zijn in de jaren 50, 60 en 70 aangelegd. Ze zijn nu verouderd en/of naderen het einde van hun levensduur. Bovendien worden ze zwaarder belast: er is meer en zwaarder verkeer. Intussen worden er ook nieuwe eisen aan onze infrastructuur gesteld. We zien dat de geopolitieke onrust toeneemt waardoor onze weerbaarheid omhoog moet, ook die van onze infrastructuur. Als laaggelegen delta leveren we bovendien permanente strijd tegen het water. Veranderingen, in het klimaat vragen om nieuwe investeringen in waterveiligheid.

kst-36800-XII-34
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Dit betekent dat we de komende jaren slim moeten blijven investeren in onze infrastructuur. De beschikbare middelen dwingen hierbij tot duidelijke keuzes. Want niet alles kan. En niet alles kan tegelijkertijd. Die keuzes maken we met drie hoofddoelen voor ogen:

- **Nederland bereikbaar houden**
- **Nederland schoon en veilig houden**
- **Nederland economisch sterk houden**

Die hoofddoelen willen we bereiken door zes prioriteiten te stellen:

- Eerst behouden en herstellen wat we hebben.
- Bereikbaarheid als economische en maatschappelijke prioriteit.
- Nederland veilig houden in een veranderende verhouding en strijd met het water.
- Veilig op de weg en in het OV.
- Een schone, gezonde en veilige leefomgeving in de sterkste economische delta van de wereld.
- Het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit.

In deze beleidsbrief leest u hoe wij concreet deze prioriteiten willen realiseren. Daarbij maken we per prioriteit onderscheid tussen doelen voor het einde van de kabinetsperiode, en tussendoelen tot de zomer en voor de rest van het jaar.

Over de voortgang zullen we u jaarlijks informeren.

1. Eerst behouden en herstellen wat we hebben

Onze wegen, spoorlijnen, vaarwegen en waterwerken zijn het fundament van onze samenleving en economie. Ze zorgen ervoor dat we veilig wonen, familie kunnen bezoeken, naar ons werk en school kunnen, dat de winkels gevuld zijn en goederen bezorgd worden, nationaal en zeker ook internationaal. De grote opgaven van deze tijd kunnen alleen worden gerealiseerd als onze infrastructuur op orde is. Denk aan de woningbouwopgave, het versterken van onze waterveiligheid, weerbaarheid en onze toekomstige welvaart. Het belang hiervan is concreet en tastbaar: mensen hebben alleen iets aan een nieuwe woning als ze er kunnen komen, en als ze er veilig zijn voor het water. Daarvoor is soms ook nieuwe infrastructuur nodig, maar ook het behoud van de huidige infrastructuur.

We zijn eraan gewend geraakt dat onze infrastructuur van hoog niveau is. Sterker nog: internationaal staan we bovenaan de ranglijsten. Vanzelfsprekend is dit allerminst. Het vraagt om vakmanschap, keuzes en brede betrokkenheid, politiek en maatschappelijk. Onze positie op de Europese ranglijsten staat echter onder druk. De Nederlandse infrastructuur is sterk verouderd en we lopen enorm achter op zowel het onderhoud van onze infrastructuur als op de vernieuwing ervan. We moeten prioriteren om te behouden en herstellen wat we hebben[1].

Hoe staan we ervoor? Een groot deel van onze infrastructuur is in de jaren 50, 60 en 70 aangelegd. Ze is dus op leeftijd. Sterker nog, verouderd. Grootschalig onderhoud en vernieuwing is nu noodzakelijk. Ook omdat de infrastructuur steeds zwaarder wordt belast en het einde van haar levensduur bereikt. Zo neemt de mobiliteit toe, groeit het aantal voertuigen, worden vrachtvoertuigen steeds zwaarder en schepen groter. Ook veranderende weersomstandigheden als gevolg van klimaatverandering vergroot de druk op de infrastructuur. Denk aan het effect van extreme neerslag op wegen, van droogte op spoorbanen en vaarwegen, en van hitte op beweegbare bruggen. Technische ontwikkelingen en

[1] Kamerbrief over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Europese afspraken over klimaat, grondstoffen en digitalisering vragen eveneens om aanpassing van onze systemen. Er zijn steeds vaker ad hoc kostbare beheersmaatregelen nodig om de infra op orde te houden. De urgentie om meer structurele instandhoudingsmaatregelen uit te voeren neemt toe.

De afgelopen jaren is er steeds meer gedaan aan instandhouding door Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail. We hebben het Basis Kwaliteits Niveau te behouden op onze infrastructuur[2]: het wegennet, vaarwegennet, het watersysteem en het spoor. Uit de Staat van Infrastructuur blijkt dat steeds meer beheersmaatregelen nodig zijn. We moeten daarbij steeds harder werken om op niveau te blijven. De inzet op instandhouding is een vereiste om de veiligheid van onze netwerken te kunnen blijven garanderen en om verstoringen door verouderde infra te voorkomen.

Ook Europese wet- en regelgeving vraagt dat we investeren in onze netwerken, bijvoorbeeld voor de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of om te voldoen aan de eisen van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit krachtenveld maakt dat we steeds harder moeten werken voor het behoud van onze infrastructuur. Innovatie en productiviteitsverhoging zijn daarbij onmisbaar: nieuwe technieken en werkwijzen kunnen helpen om de maatschappelijke en economische waarde van onze infrastructuur toekomstbestendig te houden.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

Deze kabinetsperiode staat veiligheid, robuustheid en levensduur van onze netwerken voorop[3]. Dit gaat niet alleen om het Hoofdwegennet maar ook het Hoofdwatersysteem, de Hoofdvaarwegen en het Spoor.

- **In juli 2025 waren er 80 kunstwerken met (gewichts- of doorvaart) beperkingen voor de Rijkswegen en de Rijksvaarwegen. Als we niets doen, is het de verwachting dat dit aantal in 2030 verdubbeld is. Dit tij is niet zomaar gekeerd. Onder andere uit de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur blijkt een duidelijke stijgende lijn. We stellen ons als doel de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken.**
  - De Rijkswegen en Rijksvaarwegen kunnen veilig gebruikt worden. Op dit moment is het op sommige trajecten nodig om hiervoor beheersmaatregelen te treffen, zoals het beperken van het gebruik (voor zwaar vervoer en voor de binnenvaart) of door het uitvoeren van extra beheersmaatregelen (onderhoud).
  - In de Staat van de Infra rapporteert RWS onder andere over de staat van de kunstwerken waar beperkingen op van toepassing zijn. Door de huidige achterstanden in het onderhoud zullen de beperkingen langer duren en zal ook het aantal beperkingen toenemen. Het kabinet stelt extra prioriteit aan instandhouding. Hiermee stellen we ons als doel deze negatieve trend te doorbreken. Hierover wordt jaarlijks gerapporteerd in de Staat van de Infra.
- **In 2025 voldeed 1 stormvloedkering niet aan de faalkansnormen. Doel is dat Rijkswaterstaat in 2030 voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van waterkeren.**

---

[2] Kamerbrief bij rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail 2024 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

[3] De beleidsdoelen zijn afgeleid van de indicatoren zoals beschikbaar in de Staat van Infrastructuur.

- Dit betekent dat Rijkswaterstaat zich voor alle stormvloedkeringen maximaal inzet om in 2030 weer aan de faalkans te voldoen en dat de belangrijkste regionale keringen in beheer van Rijkswaterstaat voor 2032 zijn versterkt en Rijkswaterstaat op koers ligt om de primaire keringen uiterlijk in 2050 aan de wettelijke norm te laten voldoen (afgesproken mijlpaal). Om aan de zorgplicht te voldoen zullen onder andere crisisbeheersing, kennismanagement en informatiemanagementsystemen voor waterkerende objecten in beheer van Rijkswaterstaat worden verbeterd.

- **In 2024 was er sprake van 48 Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB) op het spoor. We stellen ons als doel om het aantal TSB's te verlagen. Zonder aanvullende inspanning blijft dit aantal gelijk.** Hiernaast wordt voor spoor het aantal incidenten met een veiligheidsrisico gemonitord en gerapporteerd, met als doel om het veiligheidsniveau tenminste gelijk te houden zoals is voorgeschreven door de Europese richtlijnen.
  - Het huidige systeem van treinbeveiliging is verouderd en we moeten over naar ERTMS. Dit vraagt om een digitale transitie van de spoorsector. We werken in deze periode voor de uitrol van ERTMS met het indienstellen van de eerste proefbaanvakken vanaf 2028 en het vaststellen van een vervolgaanpak voor na 2030.
- **We keren de trendmatige toename van het aantal ongeplande storingen op de netwerken. Op het spoor zijn in 2025 586 impactvolle storingen gerapporteerd op het prestatiedashboard van ProRail. Dit aantal hanteren we als ijkpunt om niet boven te komen. Vanaf 2027 verwachten we een daling van het aantal impactvolle storingen op het spoor in te zetten.**
  - We keren de trendmatige toename van het aantal ongeplande storingen op de netwerken. Het aantal ongeplande storingen is een indicator waarmee robuustheid kan worden vastgesteld. Op het spoor verwachten we vanaf 2027 een daling van het aantal impactvolle storingen in te zetten. Rijkswaterstaat laat FIT testen uitvoeren. Een FIT test laat zien of het object inclusief de industriële automatisering werkt. In 2024 zijn 155 testen uitgevoerd. De doelstelling is dit niveau vast te houden.
  - Het beleidsmatig hinderkader zoals gebruikt op het hoofdwegennet wordt in 2027 doorontwikkeld om in te spelen op de effecten voor het hoofdvaarwegennet. De evaluatie van het bestaande hinderkader wordt in 2026 afgerond.
  - ProRail stemt haar werkzaamheden af met decentrale overheden, vervoerders, stakeholders en Rijkswaterstaat en hanteert daarbij het corridorboek met daarin afspraken over de impact op de beschikbaarheid van het spoor.
- **We lichten elk jaar 25 regels door op proportionaliteit en uitvoerbaarheid om de doorlooptijden voor instandhouding te verkorten. Voor het spoor werken we aan de regeldruk via de modernisering van de spoorwegwet, waarmee we 3 wetten en 21 besluiten en regelingen terugbrengen naar één wet, één besluit en één regeling.**
  - Bij het doorlichten van regels gaat het om milieuregels en regels die ontstaan zijn vanuit aanleg zoals bijvoorbeeld de Landelijke Tunnel Standaard.
  - Voor het spoor is het uitgangspunt dat we Europese regelgeving goed implementeren en nationale koppen waar mogelijk schrappen. Ook maken we innovaties en maatwerk mogelijk. Nu gelden bijvoorbeeld voor het spoor grotendeels dezelfde eisen als voor de infrastructuur. Met de modernisering van de spoorwegwet wordt het mogelijk om hier meer in te differentiëren en op basis van de gebruiksfunctie ook soms minder zware eisen te hanteren aan de infrastructuur. Het wetsvoorstel is al ingediend bij de Tweede

Kamer. De lagere regelgeving is in voorbereiding en zal naar verwachting in 2026 worden opengesteld voor internetconsultatie.

- **Eind 2024 was 3% van de vaste stalen bruggen op het Hoofdwegennet voorbij de verwachtte levensduur. De problematiek van veroudering speelt breder. Als we niets doen is de verwachting dat het aantal kunstwerken dat voorbij de verwachtte levensduur is, in 2030 is verdubbeld. We stellen ons als doel de negatieve trend deze kabinetsperiode te doorbreken.**
  - Achterstanden in vernieuwing leiden ertoe dat RWS meer geld kwijt is aan onderhoud en steeds duurdere beheersmaatregelen. Dat geld kan dan niet meer worden gebruikt voor vernieuwing. Met dit doel doorbreken we deze negatieve spiraal, waardoor minder geld nodig is voor ad hoc maatregelen en er ruimte komt voor meer structurele instandhoudingsmaatregelen. In aanvulling stellen we ons als doel om tot 2030 tenminste 5 tunnels en 17 bruggen aan te pakken.
- **De gemiddelde levensduur van het spoor sluit aan bij de onderhouds- en vervangingsplanning van ProRail. Door lifecyclegericht beheer te continueren, houden we dit zo.**

Tussendoelen 2026

- Rijkswaterstaat communiceert de meerjarige programmering met de regionale partners en de inkoopplanning met de markt om de maakbaarheid te vergroten.
- ProRail maakt voor haar programmering van projectmatige werkzaamheden het Masterplan bekend.
- Dit jaar stellen we een door de infrasector gedragen plan voor productiviteitsverhoging op.
- In 2026 wordt in samenwerking met ProRail een doelmatige en uitvoerbare implementatiestrategie voor de TEN-T eisen op het spoor vastgesteld, gericht op de baten die we met het verder realiseren van het TEN-T netwerk kunnen behalen.
- We ronden de noodzakelijke prioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds na zomer af, op basis van het afweegproces dat is opgesteld met inbreng van de Tweede Kamer en de medeoverheden, rekening houdend met de ambities uit het coalitieakkoord zoals ten aanzien van bereikbaarheid van nieuwe woonwijken, economische ontwikkeling en weerbaarheid. Integrale besluitvorming over de benodigde prioritering vindt plaats na de zomer.

2. Bereikbaarheid als economische en maatschappelijke prioriteit

Nederland heeft als logistieke delta een sterke internationale positie. Zeehavens, luchthavens, multimodale overslagpunten, spoorverbindingen, binnenvaart, buisleidingen en wegtransport vormen samen het fysieke fundament onder het Nederlandse verdienvermogen. Maar het gaat om meer dan alleen het fundament onder onze economie. Economische en maatschappelijke ontwikkeling gaan hand in hand. Bereikbaarheid gaat om mensen. Wie investeert in bereikbaarheid, investeert in verdienvermogen, banen, brede welvaart en welzijn. We hebben te zorgen voor goede bereikbaarheid van wonen, werk, sport en familiebezoek, én de logistieke keten. Overal in Nederland.

We doen dat niet los van de internationale context. Die context verandert snel. Geopolitieke ontwikkelingen, veranderingen in mondiale handelsstromen en de energietransitie leiden tot een heroriëntatie van logistieke ketens en toenemende concurrentie tussen logistieke hubs in Europa. Op regionaal niveau zien we dat de fysieke grondslag voor infrastructuur,

water en bodem, meer aandacht vraagt. De kans op verzakkingen door bodemdaling neemt toe met risico's voor het hele logistiek systeem.

Dit alles vraagt om gerichte investeringen in bereikbaarheid, innovatie en weerbaarheid van vitale – fysieke en digitale – infrastructuur. Scherpe keuzes willen wij in samenhang maken. Het gaat niet alleen om goede wegen, spoor, vaarwegen en fietspaden, maar om de kracht en weerbaarheid van het totale systeem. Dat vraagt dat wij over de grenzen van vervoerssystemen kijken naar samenhangende investeringskeuzes. Naar de mogelijkheden van grote innovaties, zoals autonoom vervoer, en differentiatie in kwaliteit, zodat we steeds bepalen wat waar nodig is. En naar slimme ruimtelijke keuzes en goed voorzieningenbeleid. Want ruimte en middelen zijn schaars. Dat vraagt dat we infrastructuurinvesteringen nadrukkelijk verbinden met andere nationale opgaven, in het bijzonder woningbouw en defensie. Wij zoeken de samenwerking binnen het kabinet met andere beleidsdomeinen, met medeoverheden en sectorpartijen. Zo werken we actief mee aan de Nota Ruimte die eind dit jaar wordt opgeleverd. Alle partijen willen wij uitdagen met ons mee te denken. Waar zitten gezamenlijke belangen? Hoe kunnen we hier het beste mee aan de slag? En waar moeten onze systemen, nu en in de toekomst, vernieuwen om efficiënt en toekomstbestendig te blijven?

2.1 Internationale bereikbaarheid en weerbaarheid

Binnen Europa neemt Nederland als toegangspoort een bijzondere positie in. Onze geografische ligging, onze basisinfrastructuur en sterke mainports zijn aantrekkelijke factoren voor internationaal opererende bedrijven. Of het nu gaat om de luchtvaart en de hubfunctie van Schiphol, de Nederlandse zeehavens en in het bijzonder de haven van Rotterdam, het multimodaal transport via logistieke corridors of het reizigersvervoer via de belangrijke internationale spoorverbindingen via de HSL-Zuid en richting Berlijn en Frankfurt. Om het concurrentievermogen van onze internationale netwerken te behouden zijn de juiste randvoorwaarden nodig.

De geopolitieke ontwikkelingen van de afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat vitale infrastructuur kwetsbaar is voor sabotage, hybride dreigingen en verstoringen in internationale handelsketens. Maar ook dat we moeten investeren in de strategische autonomie van sectoren die bijdragen aan de bescherming van onze nationale vitale belangen. Het kabinet werkt daarom aan industriebeleid met focus[4], het versterken van de weerbaarheid van vitale fysieke en digitale infrastructuur, en aan de versterking van sectoren als de maritieme (maak)industrie met de maritieme sectoragenda «No guts, no Hollands glorie!»[5] en het interdepartementale Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie[6].

Daarbij gaat het onder meer om havens, energie-infrastructuur, transportcorridors en infrastructuur op de Noordzee. Ook gaat het om de kwaliteit van het totale maritieme cluster in ons land, inclusief een sterke Nederlandse scheepvaart, die investeert in innovatieve projecten (zoals nucleaire schepen). De logistieke corridors zijn daarbij van bijzonder belang, gelet op hun rol voor de economische weerbaarheid, de leveringszekerheid en de militaire mobiliteit in het kader van defensie. Hier liggen vanuit IenW belangrijke meekoppelkansen om de doelstellingen vanuit bereikbaarheid en veiligheid hand in hand te laten gaan.

---

[4] Kamerbrief over industriebeleid met focus | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
[5] No guts, no Hollands Glorie! – sectoragenda maritieme maakindustrie | Rapport | Rijksoverheid.nl
[6] Kamerbrief over sectoragenda maritieme maakindustrie | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Luchtvaart

Nederland heeft een van de meest open economieën ter wereld en een sterk luchtvaartsysteem met de hubfunctie van Schiphol en de ondersteunende functie van de overige luchthavens van nationaal belang. De hubfunctie van Schiphol zorgt ervoor dat onze regio met Europa en de rest van de wereld verbonden is zonder dat wij op een andere luchthaven moeten overstappen. Veiligheid in de luchtvaart is randvoorwaardelijk. Zeker voor een klein land als Nederland is de sterke positie van de luchtvaart en de bijdrage daarvan aan de economie geen vanzelfsprekendheid. Het kabinet koestert deze bijzondere positie en wil die ook juridisch bestendigen.

De juridische basis van de luchthavens is op dit moment niet op orde. Ook kan niet ontkend worden dat de luchtvaart een keerzijde heeft. Omwonenden ervaren overlast door geluidshinder, en de uitstoot van bijvoorbeeld CO_2 en stikstof belasten het klimaat en de natuur. Een luchthaven die zo belangrijk is voor onze economie, kan alleen goed functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, klimaat, en natuur. Het kabinet staat daarom voor grote opgaven, om aan de ene kant de unieke positie van luchtvaart in Nederland te borgen en de juridische basis daartoe op orde te brengen, en aan de andere kant de leefomgevingskwaliteit te verbeteren en de belasting van het klimaat en de natuur te verminderen.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **Alle luchthavens in Nederland moeten in 2030 een stevig juridisch fundament hebben middels een luchthaven(verkeer-)besluit.** Het verankeren van de luchthavenbesluiten stelt de rechtspositie van omwonenden zeker en geeft luchthavens een basis voor hun operatie.
- **In 2030 wordt Schiphol tussen 23.00 uur en 7.00 uur 50% stiller ten opzichte van 2024**. Dit doen we om geluidsoverlast voor de omgeving terug te dringen.
- **Binnen de planperiode van het actieplan omgevingslawaai Schiphol (2024–2029) wordt –20% ernstig geluidgehinderden op het etmaal gerealiseerd**. Het kabinet houdt vast aan de al eerder vastgelegd geluidsdoelstelling. Met het maatregelenpakket dat per november 2025 is ingevoerd is de eerste grote stap gezet. Het resterende percentage zal uiterlijk per juni 2029 worden bereikt.
- **De totale CO_2 uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad moet in 2030 lager zijn dan in 2024 op Schiphol.** Maatregelen als de inzet van schonere vliegtuigen en het bijmengen van duurzame luchtvaartbrandstoffen dragen hieraan bij. Meer gebruik van duurzame brandstoffen in de luchtvaart helpt in het terugdringen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit. De CO_2 uitstoot van de luchtvaart wordt nauwlettend gemonitord en we sturen bij indien nodig. De duurzame luchtvaarttafel blijft hierin een belangrijke rol houden.
- **Lelystad Airport wordt geopend op het moment dat aan alle voorwaarden is voldaan.** Ingebruikname voor defensie en civiel verkeer draagt bij aan de versterking van de internationale bereikbaarheid en aan de nationale veiligheid. De civiele ingebruikname is afhankelijk van het verkrijgen van een natuurvergunning, de wijziging van het luchthavenbesluit en de afronding van de operationele voorbereidingen. Of er een natuurvergunning verleend kan worden is afhankelijk van de vraag of additionaliteit kan worden aangetoond, wat alleen mogelijk is bij een sluitende aanpak voor natuurherstel. De

taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof zal een belangrijke bijdrage aan deze aanpak leveren[7].

Tussendoelen 2026

- **Vaststellen aangepast luchthavenverkeersbesluit Schiphol.** Voor Schiphol geldt dat de juridische basis momenteel niet op orde is: er wordt gedoogd op natuur (stikstof) en op geluid. De gedoogsituatie op geluid kan worden beëindigd zodra het luchthavenverkeerbesluit (LVB) is vastgesteld. Dat LVB ligt nu voor behandeling in de voorhang in de Tweede en Eerste Kamer, kan naar verwachting in het derde kwartaal worden vastgesteld en dan per 1 november 2026 in werking treden. Daarmee wordt de juridische basis onder Schiphol hersteld en de rechtspositie van omwonenden geborgd. Dit heeft de hoogste prioriteit. Dit laat onverlet dat daarnaast ook nog een natuurvergunning is vereist.
- **In 2026 –15% ernstig geluidgehinderden op het etmaal, 25 tot 30% minder gehinderden in de nacht.** Schiphol is van groot belang voor onze economie, maar de luchthaven kan alleen goed functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, natuur, en uitstoot. Bij een luchthaven van deze omvang bestaat er onlosmakelijk en onvermijdelijk hinder en het is van groot belang om tot een reductie van de geluidbelasting te komen. Met het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt de uitkomst van de Balanced Approach procedure voor Schiphol vastgelegd. Met dit LVB wordt een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd, waarvan 27.000 in de nacht. Het kabinet heeft de balanced approach procedure doorlopen met als doel om per november 2025 een reductie van 15% van het aantal ernstig geluidgehinderden rond Schiphol te bereiken. Eind 2026 blijkt uit monitoring of het maatregelenpakket het beoogde effect heeft gehad. In de nacht is er naar verwachting sprake van een reductie van 25–30% ernstig gehinderden.
- **We gaan op zoek naar coalities in Europees verband om afspraken te maken over geharmoniseerde Europese vliegbelastingen. Zo kan in een gelijk speelveld de inzet van schonere vliegtuigtypes worden beloond en verduurzaming bevorderd.** Eind 2026 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang. Ambitieus Europees afgestemd beleid bevordert verduurzaming, borgt het gelijke speelveld, en houdt de sector concurrerend.

Tussendoelen zomer 2026

- **Helder beeld van uitwerking van het coalitieakkoord voor Lelystad Airport.** Hierin schetsen we welke stappen moeten worden doorlopen en randvoorwaarden moeten ingevuld alvorens Lelystad Airport kan worden geopend voor civiel en militair verkeer.
- **Helder beeld van uitwerking van het coalitieakkoord voor luchtvaart.** Rond de zomer delen wij de samenhangende beleidsbrief luchtvaart en Schiphol, met versnelling van verduurzaming en de militaire en economische weerbaarheid van de sector als belangrijke ankerpunten.

Havens, Noordzee en multimodaal goederenvervoer

De Nederlandse zeehavens, en in het bijzonder de haven van Rotterdam, zijn van groot belang voor de economie en energievoorziening van Nederland en Europa, en voor het goederenvervoer. Zij vormen een belangrijke schakel in internationale handelsketens en spelen een centrale

[7] Uitwerking coalitieakkoord Lelystad Airport

rol in de energietransitie en de verduurzaming van de industrie. Het is daarom van belang dat havens kunnen blijven functioneren in tijden van vrede, crisis en conflict.

Dit geldt ook voor ons grootste water, de Noordzee. Hier is een zorgvuldige balans nodig tussen alle economische gebruiksfuncties op zee binnen de ecologische draagkracht van het mariene ecosysteem. In maart zijn zowel het Partieel Herziene Programma Noordzee 22–27[8] als het voornemen voor het Programma Noordzee 28–33 aan de Kamer gestuurd[9]. Internationale afstemming met onze buurlanden rondom het Noordzee bassin is een belangrijke voorwaarde voor effectieve ruimtelijke planning en het realiseren van een schone, gezonde en veilige zee.

Via onze wateren komen goederen binnen die vervolgens binnen onze landsgrenzen en Europa worden vervoerd. De vracht- en bestelauto en het (hoofd)wegennet hebben een dragende rol in het multimodale goederenvervoersysteem. Het merendeel van het goederenvervoer binnen de landsgrenzen maakt gebruik van de vrachtauto: ruim 70% van de tonkilometers wordt via de weg vervoerd. Voor het internationale vervoer op de Nederlandse infrastructuur is het aandeel van de weg circa 33%. Factoren als betrouwbaarheid, robuustheid en flexibiliteit zijn hier van belang: herkomst- en bestemmingslocaties zijn relatief makkelijk bereikbaar over de weg. Verladers kunnen zo rekenen op voldoende leveringszekerheid. Om vergelijkbare redenen maakt het midden- en kleinbedrijf intensief gebruik van bestelauto's: de loodgieter, de pakketbezorger en de bezorgservice van boodschappen.

Ook over spoor en onze binnenvaarwegen vervoeren we veel. Spoorgoederenvervoer en de binnenvaart dragen bij aan het op peil houden van de leveringszekerheid van goederen aan bedrijven, de bereikbaarheid van onze steden en onze militaire mobiliteit. Het is daarmee belangrijk voor onze economie, brede welvaart, en veiligheid.

De hoofdwegen worden steeds intensiever gebruikt en raken op steeds grotere delen van de dag verzadigd, met name in en tussen stedelijke gebieden. Daarnaast stellen digitalisering, elektrificatie, weerbaarheid en klimaatverandering nieuwe eisen aan de wegen en de voorzieningen. Met een visie op het hoofdwegennet (Toekomstperspectief Hoofdwegennet) gaan we met concrete doelen sturen op de kwaliteit van de hoofdwegen en de voorzieningen die nodig is om de bereikbaarheid en leveringszekerheid op peil te houden richting 2050. Ook geven we aan wat dat betekent voor ruimtelijke inrichting, zoals bedrijfslocaties, woninglocaties en hubs, innovaties en van het aansluitende spoor-, vaarwegen- en onderliggend wegennet. In het Toekomstperspectief Hoofdwegennet wordt het kwaliteitsbeeld van de internationale wegcorridors specifiek uitgewerkt. Want het vrachtverkeer van de Rotterdamse haven over de A15 stelt andere eisen aan de weg, de voorzieningen en de omgeving dan bijvoorbeeld het voornamelijk lokale verkeer op de A10 West.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **De haven van Rotterdam is nog steeds de grootste haven van Europa met een marktaandeel van bijna 40% in de Hamburg–Le Havre range, een aaneengesloten kustlijn van havens die de belangrijkste toegangspoort tot Europa vormt. We handhaven en waar mogelijk versterken we ons marktaandeel**. Richting 2030 zet Nederland in op het handhaven en waar mogelijk versterken

[8] Partieel Herziene Programma Noordzee 2022–2027
[9] Programma Noordzee 2028–2033

van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg–Le Havre range»). In absolute zin is Rotterdam volgens de meest recente meting de grootste haven met 37% aandeel, tegenover 23% van Antwerpen en 9,5% van Hamburg[10]. Daarnaast heeft Nederland zich met het havenbeleid (Havennota 2020–2030) ten doel gesteld de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens te bewaken en zo mogelijk te versterken. We rapporteren daar jaarlijks over in de Havenmonitor. Eind 2027 is de voorkeursbeslissing voorzien over de Verkenning Ruimtegebrek en Impuls Leefomgeving voor de Rotterdamse haven. Een van de mogelijke oplossingsrichtingen is de optie van zeewaartse uitbreiding.

- **In 2030 staat Nederland in de top 3 van de World Logistics Performance Index (WLPI).** We staan in deze index op dit moment derde samen met drie andere landen, vlak onder koplopers Singapore en Finland. We behouden onze positie onder andere door het beter benutten van alle transportmodaliteiten via het verplaatsen van jaarlijks 600.000 vrachtwagentransporten van de weg naar het water en spoor. Daarnaast dragen we actief bij aan het versterken van de weerbaarheid en veerkracht van alle relevante bedrijven in de logistieke keten. Dit doen we in samenwerking met de sector via gerichte inzet op het versterken van de bereikbaarheid van de Nederlandse havens en achterlandverbindingen naar Duitsland en België.

Tussendoelen 2026

- **Vaststellen Regionale Investeringsagenda Rotterdamse Haven.** Het Rijk werkt samen met de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, havenbedrijf Rotterdam en de omgevingsdienst DCMR in het programma NOVEX Rotterdamse haven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied.
- **Sturen op de kwaliteit van het Hoofdwegennet.** Najaar 2026 informeren we de Kamer met het Toekomstperspectief Hoofdwegennet over onze visie op de rol van het hoofdwegennet in de economische en maatschappelijke bereikbaarheid én in de ruimtelijke ontwikkeling richting 2050 voor het goederen- en personenvervoer. Met doelstellingen voor corridors met een internationale, interregionale, regionale en een lokale/stedelijke functie, in lijn met de ontwerpNota Ruimte.
- **Vaststellen Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030.** In 2026 wordt de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin is beschreven wat het kabinet de komende jaren zal doen om de kracht van het spoorgoederenvervoer te versterken en om militaire transporten soepeler te laten verlopen.

Tussendoelen zomer 2026

- **Afsluiten Pact van Portlantis voor betere benutting van bestaande infrastructuur via multimodaal transport.** Het kabinet, het Havenbedrijf Rotterdam en relevante bedrijven in de logistieke keten sluiten deze zomer een Pact van Portlantis met concrete maatregelen voor het verbeteren van de afvoer van containers via water en spoor in de haven en op de achterlandverbindingen. Deze samenwerking richt zich onder meer op het verminderen van containercongestie en het versterken van multimodale transportoplossingen. Hierbij wordt ook gekeken naar oplossingen voor de congestie door samenloop van personen- en goederenvervoer.

[10] 3.2.2 Overslag en financiën | Havenbedrijf Rotterdam – Jaarverslag 2025

- **Spoedwetgeving schaduwvloot.** De spoedwetgeving tegen de zogenoemde schaduwvloot, gericht op het tegengaan van sanctieontwijking en het versterken van toezicht op scheepvaart in de Nederlandse exclusieve economische zone, zal voor het zomerreces naar de Raad van State worden gezonden en na het zomerreces aan de Kamer worden voorgelegd.

Internationaal reizigersvervoer per spoor

Het internationaal reizigersvervoer via de drie hoofdcorridors naar Duitsland en België neemt fors toe. Komend jaar worden ook weer op een aantal grensverbindingen verbeteringen tot stand gebracht, onder meer tussen Groningen en Leer. En met de wijzingen in het Besluit Capaciteitsverdeling is recent meer ruimte gekomen voor internationale treinen. Onderzoek door ProRail uit 2025 heeft laten zien dat binnen de bestaande infra-capaciteit voor internationaal reizigersvervoer tot 2030 nog ruimte is voor verdere groei. Om daarna ook in de groeiende vraag te kunnen blijven voorzien is het noodzakelijk om nu wel stappen te zetten om, in samenwerking met onze buurlanden, te verkennen welke verbeteringen dan nodig zijn. Momenteel wordt zowel met Duitsland als België de samenwerking verder geïntensiveerd om dit mogelijk te maken. Zeker voor de corridors richting Duitsland liggen ook win-win-mogelijkheden door de investeringen die daar worden gedaan ten behoeve van het goederenvervoer. In het coalitieakkoord is aangegeven dat vervoerders en nieuwe aanbieders ruimte zal worden geboden om hun diensten te kunnen aanbieden.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **In 2030 hebben we een samenwerkingsagenda met Duitsland en België om daarmee de lange termijn investeringsagenda voor internationaal reizigersvervoer per spoor te kunnen bepalen.**

Tussendoelen 2026

- **We werken aan de verbetering van het internationaal reizigersvervoer per spoor met concrete tussendoelen.** We starten dit jaar met de corridorstudie Amsterdam–Brussel in samenwerking met Belgische partners, als onderdeel van de intensievere samenwerking tussen België en Nederland op spoorgebied. Ook volgt de uitwerking van de intentieverklaring samenwerking internationaal spoor met België. Dit gaat onder andere over de verbinding Brainport–Brussel. En we maken bestuurlijke afspraken met Duitsland over verbreding Joint Declaration of Intent (JDOI).

2.2 Het versterken van een verbonden Nederland en weerbare samenleving

Nederland staat voor grote opgaven die direct verband houden met onze infrastructuur. Denk aan de woningbouwopgave en de opgave om ons land weerbaarder te maken. De oorlog in Oekraïne benadrukt het belang van onze eigen defensie dagelijks. En een escalerende situatie in het Midden-Oosten onderstreept het belang van energie-onafhankelijkheid en strategische autonomie. Het openbaar vervoer en ons spoornetwerk heeft met het oog hierop een cruciale functie. Het draagt bij aan het bereikbaar maken van nieuwe woningen, het economisch versterken van regio's en aan het verbeteren van militaire mobiliteit. Investeringen in ons spoornetwerk en OV bezien we nadrukkelijk ook vanuit deze meekoppelende belangen.

We bouwen deze kabinetsperiode verder voort op de ingeslagen weg met een mobiliteitsvisie op bereikbaarheid van essentiële voorzieningen. Overal in Nederland. Daarbij geldt dat niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsmaatregel en niet elke mobiliteitsopgave vraagt om nieuwe infrastructuur. Door mobiliteitsbeleid te verbinden met ruimtelijke ontwikkeling en door bestaande infrastructuur beter te benutten en goed te laten functioneren, zorgen we voor goede bereikbaarheid. Soms zal dit betekenen dat we steviger inzetten op ons OV-netwerk en actieve mobiliteit en deelmobiliteit. Op andere plekken faciliteren we autogebruik, bijvoorbeeld in gebieden waar veel mensen afhankelijk zijn van de auto voor de bereikbaarheid. Ook stimuleren we bewuster reizen van mensen waar mogelijk op de weg en in het OV naar buiten de spits. Dit doen we niet alleen, maar in gezamenlijkheid met de medeoverheden die in hun ruimtelijke plannen, zoals de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisie, met de Nota Ruimte een gezamenlijk uitgangspunt hebben voor ruimtelijke ordening en inrichting. Hiermee sturen we op ruimtelijke keuzes richting 2050 en 2100 die logisch moeten samenhangen met de inzet voor het mobiliteitssysteem.

Voor alle netwerken en vervoersmiddelen geldt dat we goed kijken naar de mogelijkheden van innovaties zoals autonoom vervoer en publieke mobiliteit en daar ook op willen doorpakken. Met goede keuzes hierin willen we de bereikbaarheid in alle delen van het land op peil houden.

Automobiliteit en hoofdwegennet

De auto is belangrijk voor de bereikbaarheid. Reizigers waarderen de vrijheid, het gemak en de flexibiliteit die de auto biedt. Binnen Nederland wordt zo'n 70% van de kilometers met de auto afgelegd, waarvan de helft op het hoofdwegennet. Zeker buiten stedelijke gebieden is de rol van de auto in de bereikbaarheid groot. We willen dat het hoofdwegennet de belangrijke rol in de bereikbaarheid in alle delen van het land op een betrouwbare, veilige manier kan blijven vervullen, met aandacht voor de leefomgeving (met bijvoorbeeld ruimtelijke inpassing, stil asfalt en geluidschermen). Zoals eerder aangegeven in deze brief komen we dit jaar met onze visie op het hoofdwegennet voor personen- en goederenvervoer.

Openbaar vervoer en spoor: bereikbaarheid en betaalbaarheid

We beschikken over een van de meest dichtvertakte OV en spoorsystemen ter wereld en uitgebreide infrastructuur voor actieve mobiliteit. Dat systeem moeten we zo optimaal mogelijk benutten en doorontwikkelen. Juist daar waar lopen, fietsen en openbaar vervoer mensen op weg helpt in het dagelijks leven. Keuzes in de toekomstige marktordening op het spoor en de capaciteitsverdeling willen we in dat licht maken. De marktordening op het spoor moet dienend zijn aan het belang van het OV-systeem in het dagelijkse leven van mensen.

We zorgen ervoor dat investeringen in ons OV-systeem bijdragen aan woningbouw, economische ontwikkeling in alle regio's en onze weerbaarheid. Voor deze meekoppelende belangen is het allereerst van belang dat de instandhouding van ons spoor op orde is. En vanuit onze systeemverantwoordelijkheid voor het brede openbaar vervoer gaan wij met de branche in gesprek over verbeteringen die lokaal en regionaal door te voeren zijn. Het openbaar vervoer moet daarbij betaalbaar zijn en blijven, als systeem en voor de gebruiker. We willen ruim baan geven aan innovaties en moderniseringen en stimuleren van verduurzaming. We creëren betere bereikbaarheid van OV-knooppunten, voorzieningen, werk en woningen, in het bijzonder met de fiets. We willen de bestaande regels

in het OV-systeem kritisch tegen het licht houden en knelpunten wegnemen waar regels onnodig belemmerend werken.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **In 2030 werken we met een langjarige (programmatische) Rijk-regio aanpak aan een goed functionerend hoofdwegen- en spoorwegennetwerk.**
  - De bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, levensmiddelen, werk), blijft op orde en verbetert zo mogelijk.
  - We houden de betrouwbaarheid en robuustheid van het reizen over het hoofdwegennet op peil. De doelstelling wordt najaar 2026 als onderdeel van het Toekomstperspectief Hoofdwegennet geconcretiseerd.
  - We hebben een beeld van wat vanuit langetermijnperspectief nodig en uitvoerbaar is aan structuurversterkende projecten.

Met de regio's en sector werken we in 2026 en 2027 aan een gezamenlijk beeld en stapsgewijze (programmatische) aanpak voor het personenvervoer op het hoofdwegennet en spoornetwerk richting 2050. Doel is dat hierbij keuzes worden gemaakt voor de doorontwikkeling van het wegen en spoornetwerk en dat deze keuzes ook juridisch worden vertaald in een programmatische aanpak onder de Omgevingswet. Bij het vaststellen van de plannen voor de doorontwikkeling van onze netwerken kijken we gebiedsgericht naar bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en woningbouw. En we kijken naar de samenhang met ruimtelijke keuzes die gemaakt worden vanuit de Nota Ruimte.

- **Om de bereikbaarheid op peil te houden hebben we de krachten van verschillende vervoersmiddelen gebundeld en realiseren we zo'n 100 mobiliteitshubs**. Door in te zetten op nabijheid, behoud van voorzieningen en werk waarborgen we een aantrekkelijke leefomgeving. Dit doen we aan de hand van het Nationaal Bereikbaarheidspeil, waarvoor de regionale bereikbaarheidsanalyses gebruikt worden. Van 2027 tot 2035 realiseren we ongeveer 100 hubs, voor 580 miljoen euro, waarmee bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningbouw worden vergroot. Voorbeelden zijn de mobiliteitshub XL Utrecht, die de wijken Merwedekanaalzone, Beurskwartier en Groenewoud moet gaan ontsluiten. Bewoners kunnen hun privéauto parkeren op afstand aan de stadsrand en reizen dan met OV of fiets verder de stad in. Een ander voorbeeld is de hub Zwolle Stadshart, die voorziet in een gedeelte parkeren voor bewoners van de binnenstad, en in deelmobiliteitsvoorzieningen voor het centrumgebied van Zwolle.
- **NS behoudt tot en met 2033 de hoofdrailnetconcessie.** In de concessie zijn 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.
- **In de beheerconcessie van ProRail en de Hoofdrailnetconcessie van NS hebben we met beide partijen afspraken gemaakt over de te behalen prestaties.** We sturen op punctualiteit via de gezamenlijke (van ProRail en NS) prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten. ProRail en NS moeten voor de afgesproken periode ieder jaar de bodemwaardes van respectievelijk 84,4% en 94,5% halen. De streefwaarden van deze indicatoren in 2029 zijn respectievelijk 86,0% en 95,1%. Daarnaast gelden er voor ProRail prestatie-indicatoren met betrekking tot impactvolle storingen en de betrouwbaarheid van regionale series. Voor NS gelden prestatie-indicatoren met betrekking tot klantoordelen, het aantal drukke treinen

in de spits, zitplaatskans, kwaliteit van aansluitingen op andere vervoerders, impactvolle storingen veroorzaakt door NS, kwaliteit van reisinformatie en vermeden CO_2-uitstoot.

- **We verbeteren de bereikbaarheid van OV-knooppunten, voorzieningen, werk en woningen met de fiets. In 2030 maken we minimaal 20% meer fietskilometers ten opzichte van 2017.** De fiets is een praktisch én gezond vervoersmiddel. Daarom wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) uitgevoerd. Het NTF heeft als doel om in Nederland in 2027 20% en in 2040 40% meer fietskilometers te realiseren ten opzichte van 2017.
- **We breiden het aantal fietslessen met minimaal 10% uit en laten de uitgifte van fietsen met minimaal 10% groeien door de inzet van de City Deal Fietsen voor Iedereen.** De City Deal richt zich op het vergroten van de toegang tot de fiets voor mensen met een laag inkomen, kinderen en mensen die nooit hebben leren fietsen. In Nederland heeft circa één op de tien mensen geen fiets en fietst één op de vijf mensen niet of nauwelijks. En in steden hebben gemiddeld 2 kinderen per klas geen fiets, en fietst 1 op de 11 kinderen nooit of nauwelijks. De uitvoering van de City Deal vindt plaats samen met 33 partners, waaronder meerdere departementen, provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijven.
- **We streven om 10% van de spitsreisbewegingen op de 10 drukste punten van onze weg- en OV-netwerken in 2035 te veranderen naar dalreisbewegingen.** Voor 2030 zal voor het programma spitsspreiden en -mijden een tussenevaluatie worden uitgevoerd, waarbij ook inzichtelijk wordt gemaakt hoe ver we zijn.

Tussendoelen 2026

- **Regio's leveren in 2026 een regionale bereikbaarheidsanalyse zodat we voor elke regio inzicht hebben in de staat van bereikbaarheid.** Dit levert ook een beeld van de koppelkansen tussen bereikbaarheid en woningbouw.
- **De huidige betalingsstromen binnen het OV moeten beter in kaart gebracht worden om te bezien of de financieringsstromen aanpassing behoeven, met het oog op de robuustheid van de bekostiging van het OV.** Op dit moment wordt een betaalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt naar verwachting in de zomer opgeleverd en zal in het najaar met een kabinetsreactie worden aangeboden aan de Kamer.

Tussendoelen zomer 2026

- **Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de acties vallend onder de IenW Uitvoeringsagenda Fiets en de IenW Agenda Lopen als Kans.** De opgedane kennis van deze agenda's en de kennis en ervaring van partners uit het fiets- en loopdomein wordt gebundeld in een Uitvoeringsagenda NTF en een Uitvoeringsagenda Lopen. Het voornemen is deze nationale agenda's eind van het jaar met de Kamer te delen.
- **De Kamer ontvangt voor de zomer een voortgangsbrief over de toekomstige marktordening op het spoor.** Met die brief wordt benoemd waar een kabinetsbesluit in 2027 zich op zal richten, worden onderzoeksrapporten aangeboden aan de Tweede Kamer en worden vervolgstappen richting een kabinetsbesluit in 2027 geschetst. Daarmee werken we aan een spoorstelsel dat beter aansluit op de groeiende mobiliteitsvraag en de internationale bereikbaarheid van Nederland.

3. Nederland veilig houden in een veranderende verhouding en strijd met het water

Als laaggelegen delta is waterveiligheid een basisvoorwaarde voor een leefbaar en welvarend Nederland. Ons land heeft van oudsher een bijzondere relatie met water. Water kan ons bedreigen, maar is tegelijk onmisbaar voor onze economie en voor onze positie als handelsland. Daarom blijven investeringen in waterveiligheid noodzakelijk, in zandsuppleties om ons tegen de zee te beschermen en de kustlijn op peil te houden, in dijkversterking, en in stormvloedkeringen. We strijden al eeuwen tegen het water. Lange tijd lag de nadruk vooral op bescherming tegen de zee. Door klimaatverandering komt het water nu steeds vaker ook van andere kanten: via de rivieren, door hevige neerslag en van onderen door toenemende verzilting in kustgebieden. De opgave verandert, en daarom moet onze aanpak mee veranderen.

De uitdagingen nemen fors toe. Het gaat niet langer alleen om waterveiligheid, maar ook om wateroverlast en waterbeschikbaarheid. We krijgen te maken met zeespiegelstijging, verzilting, extremer weer en de noodzaak om rivieren meer ruimte te geven. Nederland is de best beschermde delta ter wereld, en dat willen we zo houden. Daarom is het doel dat in 2050 alle primaire waterkeringen voldoen aan toekomstbestendige normen. We kiezen voor robuuste oplossingen en ecologisch bestendige systemen. We zetten in op ruimte voor de rivieren en op een klimaatbestendig Nederland. Met de Nationale Klimaatadaptatiestrategie bereiden we ons beter voor op klimaatverandering, zodat Nederland ook in de toekomst een veilige delta blijft voor burgers en bedrijven. Daarmee loopt Nederland voorop in Europa en werken we nauw samen met andere lidstaten en de Europese Commissie.

De maatschappelijke opgaven van IenW zijn onlosmakelijk verbonden met ontwikkelingen in de wereld om ons heen. Als coördinerend Ministerie voor klimaatadaptatie, water en infrastructuur speelt IenW ook internationaal een belangrijke rol. Het kabinet zet water in als verbindend thema voor Nederlandse weerbaarheid en verdienvermogen, ook in het Caribisch deel van het Koninkrijk. De Nederlandse reputatie en internationale relaties op het gebied van water zijn daarbij van grote waarde, juist in een tijd waarin Europa en Nederland zich opnieuw positioneren. IenW brengt kennis, ervaring en vertrouwen in om bestaande bilaterale en multilaterale samenwerkingen te versterken en nieuwe samenwerkingen aan te gaan. Samen met het Ministerie van Economische Zaken zetten we ons in voor meer export en verdienvermogen op het gebied van watertechnologie, maritiem, deltatechnologie en klimaatadaptatie.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **Ruimte reserveren voor waterveiligheid van de toekomst.** In 2030 is in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 de binnendijkse ruimte gereserveerd die nodig is om ook in de toekomst hoogwater veilig af te kunnen voeren. Dit is vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Om de kust en kustlijn ook in de toekomst te kunnen beschermen is heel veel zand nodig dat steeds schaarser wordt. In het Nationaal Waterprogramma geven we aan hoe we de zandvoorraden voor de toekomst kunnen blijven garanderen.
- **Met een nieuwe landelijke norm voor wateroverlast maken we Nederland klimaatbestendig voor piekbuien.** Uiterlijk in 2030 hebben we een landelijke norm voor wateroverlast vastgesteld. Deze norm voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in bebouwd gebied zorgt ervoor dat we om kunnen gaan met korte buien en met langduriger aanhoudende buien die minder vaak voorkomen (herhalingstijd van

eens in de 100 jaar). Onder deze norm moet de nieuwbouw bestand zijn tegen een bui van 1 uur van 70 mm neerslag en een bui van 24 uur met 120 mm neerslag zonder dat er wateroverlast optreed.
- **We streven in deze kabinetsperiode naar 20% groei in de export van de Nederlandse watersector.** Nederlandse waterkennis draagt substantieel bij aan het verstevigen van bilaterale en multilaterale banden en daardoor aan onze weerbaarheid en verdienvermogen in een veranderende wereld.

Tussendoelen 2026

- **Besluiten over binnendijkse ruimtelijke reserveringen programma Ruimte voor de Rivier 2.0.** Dit jaar nemen we in juni en in het najaar besluiten over de ruimte die de rivier op de lange termijn nodig heeft om de hogere rivierafvoeren van de toekomst veilig te kunnen afvoeren en Nederland te blijven beschermen tegen overstromingen. Door nu keuzes te maken investeren we in de waterveiligheid van de toekomst.
- **Herijking Deltabeslissingen, voorkeursstrategieën Deltaprogramma 2027.** Het Deltaprogramma heeft als doel Nederland op lange termijn veilig en leefbaar houden. Vanuit het kabinet werken wij samen met provincies, waterschappen, gemeenten, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties aan waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid en een klimaatbestendige ruimtelijke inrichting richting 2100. Dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de herijking van de Deltabeslissingen en voorkeursstrategieën voor het Deltaprogramma 2027. De kabinetsappreciatie hierop landt in het ontwerpNationaal Water Programma, later dit jaar. Bovenstaande volgt de herprioritering op het Deltafonds, waar wij de Kamer voor de zomer over informeren.
- **Zicht op gevolgen van extreme regen en wateroverlast.** Om meer zicht te krijgen op de gevolgen van extreme regen (denk aan de extreme hoosbui die in 2024 over Enschede trok) hebben we landelijk in kaart gebracht waar water kan komen te staan, hoe diep en hoe lang[11]. Daarvan brengen we nu gevolgen in kaart bijvoorbeeld op de vitale infrastructuur zoals energie en infrastructuur. De resultaten landen eind 2026 in de Nationale Aanpak Wateroverlast waarin we vastleggen op welke manier we de komende jaren Nederland beter beschermen tegen economische en maatschappelijke schade door piekbuien. De aanpak biedt handelingsperspectief voor burgers en bedrijven en kent vijf lijnen: vergroten van weerbaarheid via de Waterwijzer Gebouwde Omgeving, landelijke normen voor nieuwbouw, overleg met provincies over aanpassen van provinciale normen, het vergroten van de sponswerking van de bodem en bovenregionale stresstesten en de gevolgen van extreme regen voor bijvoorbeeld de vitale infrastructuur.
- **Voor een klimaatbestendig Nederland, nu en in de toekomst, stellen we de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) vast. Dit jaar stellen we de commissie lange termijn financiering wateropgaven in.** Toenemende weersextremen en een stijgende zeespiegel stellen nieuwe en hogere eisen aan ons watermanagement. Inzicht in financiële consequenties, uitvoeringskracht en besluitvorming is nodig om Nederland tijdig aan te passen. Dit najaar doet het kabinet een voorstel voor de instelling van een derde Deltacommissie die het kabinet daarover zal adviseren. Met de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) bereidt het kabinet Nederland voor op de gevolgen van klimaatverandering, zoals droogte, hitte en extreme neerslag. Het doel is een klimaatbestendig Nederland, nu en in de

[11] Kamerstuk 27 625, nr. 721 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

toekomst. Dat betekent niet dat we alle risico's kunnen uitsluiten. Wel zorgen we ervoor dat er op ieder moment sprake is van een doordachte mix van preventie, beheersing, acceptatie van restrisico's en flexibiliteit, zoals het reserveren van ruimte voor toekomstige maatregelen. Zo werken we aan een klimaatweerbaar Nederland, op de korte en lange termijn. De NAS bevat, onder coördinatie van de Minister van IenW, Rijksbreed beleid op vijftien terreinen, waaronder infrastructuur, woningbouw en economie. Voor elk terrein zijn ambities, verbeterdoelen en Rijksinspanningen geformuleerd. De strategie geldt voor zowel Europees als Caribisch Nederland.

De Europese Commissie presenteert eind 2026 een Europees klimaatadaptatieplan. Nederland levert hiervoor input. Het doel is om de aanpak van klimaatbestendigheid binnen de Europese Unie verder te harmoniseren en te versnellen.

- **We stellen voor het eind van het jaar het ontwerpNationaal Waterprogramma 2028–2033 vast, met een strategie op watertekorten en wateroverlast, waterveiligheid en waterkwaliteit.** Met water vasthouden, slimmer verdelen, het robuuster maken van sectoren en voorzieningen en schade accepteren maken we ons weerbaarder tegen watertekorten. Vergroten van de sponswerking in de regio's en maatregelen in het hoofdwatersysteem, zoals het optimaal inzetten van de buffer in het IJsselmeer, kunnen de effecten van klimaatverandering verminderen, maar niet volledig compenseren, aanpassing is nodig.
- **Vanaf eind 2026 starten we met betere sturing op en doelmatigheid van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).** Dit op basis van de nieuwe, uitgewerkte bestuurlijke afspraken naar aanleiding van de herijking van het programma, en met periodieke monitoring samen met de waterschappen.

Tussendoelen zomer 2026

- **Voor de zomer wordt de eindrapportage van het kennisprogramma zeespiegelstijging aangeboden aan de Kamer, inclusief een schets van het vervolg.** Met de eindrapportage storm brengen we in beeld hoe houdbaar de huidige aanpak is en welke alternatieven er zijn, zodat we tijdig voorbereid zijn op zeespiegelstijging en de keuzes die dat in de toekomst vraagt.
- **Zomer 2026 worden maatregelen bepaald voor het stabiliseren van de rivierbodem.** Hiermee zorgen we dat de problemen in droge periodes met laagwater niet erger worden waarmee we bijdragen aan blijvende bevaarbaarheid, herstel van de zoetwaterverdeling, ecologie en voorkomen van funderingsschade.

4. Veilig op de weg en in het OV

Ons verkeer verandert; het aantal auto's groeit, en iedereen merkt dat het dringen is op het fietspad. Verkeersveiligheid blijft een belangrijke prioriteit en van grote waarde voor ons land. Het afgelopen jaar kwamen 759 mensen om in het verkeer. 84 meer dan in 2025. De meeste slachtoffers waren fietsers, vooral mannen van 70 jaar en ouder.[12] Ook het aantal (ernstig) verkeersgewonden neemt toe, vooral onder ouderen en gebruikers van (elektrische) fietsen. Daarmee lijkt het aantal verkeersdoden op een hoger niveau te zijn gekomen vergeleken met voorgaande jaren. Zonder extra maatregelen wordt een stijging verwacht van circa 10% van het aantal verkeersdoden en circa 20% van het aantal verkeersgewonden.[13] Dit zijn geen abstracte cijfers, want achter elk cijfer zit een

[12] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/15/meer-verkeersdoden-in-2025
[13] Bron: SWOV, Staat van de Verkeersveiligheid 2025, p.20, Den Haag

familielid, vriend of collega die 's ochtends van huis vertrok en niet meer thuiskomt. Dat zorgt voor veel verdriet en raakt de hele samenleving. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen bedragen circa 33 miljard euro per jaar[14] en worden elke dag zichtbaar: op de spoedeisende hulp waar slachtoffers worden binnengebracht, op de werkvloer waar mensen langdurig uitvallen, op wegen en spoor waar vertraging en schade ontstaan, en in gezinnen waar het leven na een ongeval nooit meer hetzelfde zal zijn.

We werken aan een land waar iedereen veilig thuis kan komen. Dat doen we nauw samen met andere departementen en medeoverheden. Daarbij geldt dat wij vanuit onze rol als weg- en spoorbeheerder ook verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid op Rijkswegen en de spoorveiligheid. Twee keer per jaar gaat het kabinet met de Kamer in gesprek over de aanpak van verkeersveiligheid. Momenteel wordt bijvoorbeeld gewerkt aan onder meer een Aanpak voor Fatbikes en het Meerjarenplan Fietsveiligheid.

Ook het versterken van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer en op stations en perrons is een belangrijk aandachtspunt van het kabinet. Reizigers moeten veilig van A naar B kunnen, en personeel moet veilig het werk kunnen doen. Daarvoor worden OV-boa's beter in staat gesteld om overlastgevers effectief aan te pakken en wordt de aanpak van zwartrijden en overlast geïntensiveerd. De identificatie van zwartrijders en overlastgevers in het openbaar vervoer door OV-boa's wordt met behulp van de mogelijkheid van inzage in de pasfoto uit het rijbewijsregister makkelijker gemaakt. We stellen een nieuw landelijk Convenant op voor sociale veiligheid in het OV 2026–2030 om invulling te geven aan de gezamenlijke opgave op het gebied van sociale veiligheid. Veilig onderweg moet vanzelfsprekend zijn.

Doelen voor einde kabinetsperiode (2030)

- **De stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers gaan we keren. De aanpak vergt zorgvuldigheid: voor de zomer delen wij met de Kamer een aangescherpte aanpak.** We streven naar veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag van, voor en door alle verkeersdeelnemers, waarbij iedereen een eigen verantwoordelijkheid kent en deelname nooit zonder risico is. Samen zorgen we ervoor dat iedereen veilig mobiel is én blijft.
- **We werken samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) aan de versterking van de verkeersveiligheid vanuit handhaving, waarbij wij elkaar waar mogelijk ondersteunen.** Het kabinet presenteert begin mei het derde Landelijk Actie Plan verkeersveiligheid 2026–2029 aan de Tweede Kamer. Dit plan bevat een samenhangend en uitgebreid pakket aan maatregelen, dat zich richt op het verder professionaliseren van de risicogestuurde aanpak en het doorontwikkelen van bestaande interventies, aangevuld met nieuw geïdentificeerde maatregelen die inspelen op actuele risico's, waaronder fietsveiligheid, versterkte handhaving op risicogedrag en een persoonsgerichte aanpak voor veelplegers.
- **Handhaving van het huidige hoge spoorveiligheidsniveau.** Het aantal significante ongevallen (dat wil zeggen met slachtoffers, grote verstoring en/of schade) per treinkilometer ligt in Nederland duidelijk lager dan in vergelijkbare Europese landen als Duitsland, België, Denemarken en Zwitserland. Dat willen we zo houden.

[14] Bron: SWOV (2024). Kosten van verkeersongevallen. SWOV-factsheet, juni 2024. SWOV, Den Haag

- **We zetten onze schouders onder een merkbare afname van agressie en overlast in het openbaar vervoer, en werken aan een veilig gevoel.** Dit is een essentiële randvoorwaarde voor een toegankelijk, betrouwbaar en aantrekkelijk OV. Reizigers en personeel moeten zich veilig kunnen voelen gedurende de hele reis of werkdag: startend met de route naar het station of de halte, het wachten bij de halte of op het perron, tussendoor overstappen, tot en met de rit in het voertuig en het bereiken van de eindbestemming.

Tussendoelen 2026

- **In de tweede helft van het jaar zet het kabinet verdere stappen in het komen tot een aparte voertuigcategorie voor fatbikes.** De snelle opkomst van fatbikes gaat gepaard met groeiende overlast, onveilige verkeerssituaties en een zorgwekkende stijging van het aantal ongevallen onder jonge bestuurders. Vooral onder jongeren neemt het aantal ongelukken met elektrische fietsen, waaronder fatbikes, sterk toe. Het aantal gevallen van hersenletsel is in de periode 2020–2024 zelfs verzesvoudigd[15]. Tegelijkertijd zorgen opgevoerde fatbikes en het ruime aanbod van goedkope, ondeugdelijke en deels illegale modellen voor extra risico's op de weg. Dit is een ontwikkeling die om actie vraagt.
- **Met de inzet van partners in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) wordt het resterende budget van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid besteed aan doelmatige en kosteneffectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.** Door middel van 50% cofinanciering ondersteunen we met de Investeringsimpuls gemeenten, provincies en waterschappen bij het treffen infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.
- **We voeren een zero-tolerancebeleid voor alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.** In dat kader zal Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een onderzoek opleveren naar de uitwerking van een nullimiet (zero-tolerance). We werken dit samen met JenV verder uit.
- **Komend jaar zet het kabinet stappen om sociale veiligheid in het OV te vergroten.** Zo wordt een nieuw landelijk Convenant sociale veiligheid in het OV 2026–2030 opgesteld om invulling te geven aan de gezamenlijke opgave op het gebied van sociale veiligheid. Hierbij nemen we de afspraken uit het Coalitieakkoord mee. Deze wordt halverwege 2026 door alle betrokken partijen ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarnaast worden OV-boa's beter in staat gesteld om overlastgevers effectief aan te pakken. Een ontwerpbesluit dat het mogelijk maakt om zwartrijders en overlastgevers beter te identificeren op basis van de pasfoto uit het rijbewijsregister, is in het kader van een voorhangprocedure inmiddels aan de Kamer voorgelegd. Ook wordt 12 miljoen euro extra geïnvesteerd in de aanschaf van bodycams voor hoofdconducteurs.
- **Om de veiligheid op en rond stations te vergroten is vanuit de Stationsagenda 4,6 miljoen euro beschikbaar voor het plaatsen van extra camera's en het nemen van fysieke maatregelen op stations die op sociale veiligheid een onvoldoende scoren.** De eerste vier stations zijn inmiddels voorzien van extra camera's. In de eerste helft van 2026 zullen nog tien stations worden voorzien van extra camera's. Daarnaast is vanuit het Actieplan «Een veilig station; altijd voor iedereen!») 20 miljoen euro beschikbaar voor maatregelen waarmee de gebieden op en rond het station merkbaar veiliger worden gemaakt voor reizigers en personeel. Hierbij wordt vanuit een lokaal perspectief nadrukkelijk gekeken naar een breder

[15] Kamerstuk 29 398, nr. 1193 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

palet aan maatregelen. Tijdens de pilotfase in 2026 zullen op de eerste drie stations (Almelo, Bergen op Zoom en Purmerend) de eerste maatregelen worden genomen. Voorts wordt bezien welke 10 tot 15 stations in de tweede fase van het programma zullen worden aangepakt.
- **Om in te zetten op behoud van het huidige hoge spoorveiligheidsniveau wordt in 2026 een nieuw beleidskader uitgewerkt.** Inzet is deze een lange houdbaarheid te geven van tenminste tien jaar, zodat de kern van het spoorveiligheidsbeleid voorspelbaar en robuust is. Voornemen is het beleidskader per spoorveiligheidsdeelonderwerp uit te werken in de beleidsagenda, waarin de stappen worden geformuleerd die nodig zijn om het hoge veiligheidsniveau te kunnen handhaven. Hiervoor is bijvoorbeeld de stapsgewijze invoering van ERTMS noodzakelijk.

Tussendoelen zomer 2026

- **Voor de zomer presenteert het kabinet een aangescherpte aanpak om de stijgende trend van het aantal verkeerslachtoffers te breken.** We maken daarin duidelijk hoe de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 is uitgewerkt naar een bereikbaar Rijksdoel voor 2035, met meetbare indicatoren die de komende jaren worden gemonitord.
- **De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderzoekt de uitwerking van een nullimiet (zero-tolerance).** We werken dit samen met JenV verder uit.
- **We presenteren de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR),** die de grootste risico's op Rijkswegen integraal in beeld brengt en schetst welke vervolgstappen nodig zijn om binnen de mogelijkheden de verkeersveiligheid op Rijkswegen structureel te verbeteren.
- **De Kamerbrief Aanpak Fatbikes van dit voorjaar bevat maatregelen om jongeren te beschermen, de veiligheid op de weg te vergroten en overlast terug te dringen.** Er wordt onder andere gewerkt aan het instellen van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes. Na de zomer ontvangt de Kamer de uitkomsten van de verschillende aangekondigde onderzoeken en het vervolg op de Aanpak Fatbikes.

5. Een schone, gezonde en veilige leefomgeving in de sterkste economische delta van de wereld

De afgelopen vijftig jaar is er veel bereikt: de lucht en het water in Nederland zijn schoner geworden, bodemverontreinigingen zijn opgeruimd en het gat in de ozonlaag herstelt voorspoedig door een internationaal verbod op chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's). We liggen op koers om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen: 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Internationaal en nationaal milieubeleid is succesvol als bedrijven, onderzoeksinstituten, inwoners en overheden samenwerken. Op die succesvolle basis willen we doorbouwen. Dit betekent dat wij als overheid de ruimte geven aan bedrijven om invulling te geven aan hun gedeelde verantwoordelijkheid om de leefomgeving gezond, schoon en veilig te houden. Hierbij zal de overheid (innovatie) stimuleren waar het kan en normeren waar het moet. Op een aantal gebieden is extra inzet nodig. Daarbij zetten we de gezondheid van mensen voorop, waarbij we de lastendruk voor het bedrijfsleven niet willen verhogen, bij voorkeur verlagen, en kijken waar vergunningverlening kan worden versneld en vereenvoudigd. Een gezonde leefomgeving is essentieel voor een toekomstbestendige economie, ook al kunnen die twee soms schuren. Het gaat erom de balans

tussen milieu en economie te bewaken. Op de lange termijn vormt een schone, veilige en leefbare omgeving immers de basis voor blijvende welvaart en groei.

Het kabinet kiest voor pragmatisch beleid dat werkt in de praktijk. Met helder geformuleerde middellange termijndoelen scheppen we duidelijkheid voor het bedrijfsleven en daarmee een belangrijke voorwaarde voor de industrie om te kunnen innoveren en investeren. Tegelijkertijd willen we bijdragen aan voortgang van grote maatschappelijke opgaven, zoals meer woningen, minder stikstofuitstoot en het tegengaan van klimaatverandering. Zo zijn recent op veel plekken de geluidproductieplafonds verlaagd. Doordat hier minder mitigerende maatregelen nodig zijn wordt woningbouw eenvoudiger en betaalbaarder.

We zetten drie lijnen centraal en schetsen een helder toekomstperspectief. We versterken de leefomgeving door betere regelgeving, vergunningverlening, toezicht en handhaving en werken aan toekomstgericht beleid voor lucht. We gaan daar komen door niet alleen te normeren, maar ook door het stimuleren van innovatie en bedrijven hier de ruimte voor te geven. Innovatie en verduurzaming kunnen een belangrijke sleutel zijn om de leefomgeving te verbeteren. Het is daarbij van belang dat partijen zelf de handschoen kunnen oppakken. Toekomstgericht beleid voor water en bodem naast lucht vormt tot slot een belangrijke basis.

5.1 Gezonde leefomgeving

Gezondheid is een groot goed. Mensen in Nederland moeten erop kunnen vertrouwen dat de overheid hier zorg voor draagt. Hiervoor is het van belang dat we met medeoverheden, burgers en bedrijven toe te werken naar een aanpak die veilig en schoon aan de voorkant is. We willen vervuiling zoveel mogelijk bij de bron voorkomen: de bronaanpak. In sommige gevallen is dat (nog) niet mogelijk en wordt de leefomgeving toch belast. In die gevallen streven we ernaar de schadelijke effecten van de vervuiling op de gezondheid van mens en ecosysteem te niet te doen door mitigerende maatregelen te treffen, zoals goede ruimtelijke ordening. Maar ook dat kan niet altijd: dan zullen we de (resterende) belasting van de leefomgeving moeten accepteren, voor zover dat binnen de bestaande regelgeving past.

We gaan aan de slag met wat in de praktijk werkt voor betrokken organisaties en wat aansluit bij de leefwereld van mensen. Het milieubeleid moet bovendien aansluiten bij belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen en daaraan bijdragen.

Schadelijke stoffen zoals PFAS en andere zeer zorgwekkende stoffen zijn een groot risico voor mens en milieu. Nederland zet zich actief in voor een Europese PFAS-restrictie en werkt aan minder emissies en betere monitoring. Ook scherpen we nationaal bestaande lozingsvergunningen waar nodig aan en staan we nieuwe lozingen alleen toe onder strikte voorwaarden en op basis van de best beschikbare technieken.

Ook de luchtkwaliteit moet structureel verbeteren: een Europese afspraak om hoge gezondheidskosten te verminderen. Het Rijk blijft zich samen met medeoverheden inzetten voor een goede uitvoering van het Schone Lucht Akkoord met als doel om in 2030 te voldoen aan de concrete luchtkwaliteitsnormen uit de herziene Europese richtlijn luchtkwaliteit. Ook de gezondheid van omwonenden van specifiek de industrie krijgt nadrukkelijk aandacht. Binnen de Actieagenda Industrie en Omwonenden onderzoeken we hoe die gezondheid beter kan worden beschermd, met behoud van concurrentiekracht en zonder extra regeldruk voor bedrijven.

Dit gebeurt via pilots, verkenningen en een nationale gesprekstafel met omwonenden, overheid en industrie. Dit om te komen tot een aanpak die werkt in de praktijk waarbij de gezondheid van omwonenden wordt beschermd en de industrie kan innoveren en ontwikkelen.

Een goed werkend stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is daarbij essentieel en moet verder worden versterkt. Dit vergt een goed samenspel tussen alle overheden met een eenduidige verantwoordelijkheidsverdeling. Een goed stelsel beschermt de leefomgeving en zorgt voor een gelijk speelveld voor bedrijven. Robuuste omgevingsdiensten zijn daarin niet weg te denken. Informatie tussen ketenpartners moet beter worden ontsloten en toegepast om milieuschade te voorkomen. Inspecties spelen daarin een belangrijke rol: zij zijn de ogen en oren in de praktijk en kunnen misstanden snel signaleren. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) draagt hieraan bij door regelgeving vooraf te toetsen, praktijkkennis in te brengen, maatschappelijke risico's te signaleren en erop toe te zien dat maatregelen worden genomen en het beoogde effect hebben. Zo helpt de ILT om de balans te bewaken tussen huidige en toekomstige welvaart en welzijn.

In het Nationaal Milieu Programma (NMP) wordt een samenhangende en overkoepelende koers uitgezet naar een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050. Zodat we aan de ene kant koesteren wat we nu hebben, maar ook werken aan de uitdaging van morgen. Hiermee scheppen we duidelijkheid voor bedrijven zodat zij kunnen investeren en innoveren.

Doelen einde kabinetsperiode (2030)

- **Het NMP is vastgesteld, zodat partijen zoals medeoverheden, bedrijven, kennisinstellingen en anderen zich daarop kunnen richten.**
- **Het VTH-stelsel is versterkt met bijpassende wetgeving. De omgevingsdiensten zijn robuust. De digitalisering om ons VTH-stelsel te versterken is opgezet.**
- **Een Europees verbod op PFAS is gerealiseerd.** Dit betekent dat sommige producten per direct geen PFAS meer mogen bevatten en dat voor andere producten een realistisch tijdpad richting verbod is afgesproken.
- **We dringen de vervuiling door zeer zorgwekkende stoffen verder terug door bestaande lozingsvergunningen kritisch te toetsen en waar nodig aan te scherpen.** Nieuwe lozingen zijn alleen mogelijk onder strikte voorwaarden en op basis van de best beschikbare technieken.
- **De herziene richtlijn luchtkwaliteit is geïmplementeerd. Eén of meer routekaarten zijn samen met andere overheden opgesteld en in uitvoering om de grenswaarden te halen in 2030, danwel zo snel mogelijk erna.** Dit betreft de implementatie van een Europese richtlijn die eind 2024 is aangenomen[16]. We willen de richtlijn transparant en met haalbare stappen implementeren zodat medeoverheden, bedrijven en burgers weten waar ze aan toe zijn.
- **Het kabinet heeft onder andere met de Actieagenda Industrie en omwonenden concrete stappen gezet om de gezondheid van omwonenden van industrie te verbeteren met behoud van concurrentiekracht en zonder bovenmatige regeldruk.**

[16] Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking), zie ook: Kamerbrief over implementatie herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

- **De geurregelgeving voor stallen is verbeterd.** Er zijn aangescherpte normen vastgesteld die situaties met teveel geuroverlast verbeteren.

Tussendoelen 2026

- **Het wetsvoorstel VTH is in behandeling bij de Tweede Kamer en de robuustheid van de omgevingsdiensten is verder versterkt.** Hiertoe zijn robuustheidscriteria geformuleerd. Het traject van robuustwording wordt gemonitord.
- **Wetgeving voor luchtkwaliteit is gereed en een stappenplan is opgesteld zodat medeoverheden, bedrijven en burgers helder hebben welke weg te gaan om aan de grenswaarden van de herziene richtlijn luchtkwaliteit te voldoen.**
- **Richting Europa is de Nederlandse positie over PFAS helder vastgesteld en wordt gericht op een ambitieuze Europese aanpak van PFAS.**
- **Een landelijke gesprekstafel met omwonenden en industrie is opgestart.** De tafel bezoekt verschillende regio's en gaat in gesprek met de lokale gemeenschap, waaronder de lokale overheden, omwonenden uit de regio en bedrijven. Zo zorgen we dat mensen zich gehoord voelen, dat signalen landelijk of lokaal bij het juiste loket terechtkomen en dat, waar nodig en wenselijk, signalen worden meegenomen in bestaand of nieuw beleid.

Tussendoelen zomer 2026

- **De contouren van de aanpak voor luchtkwaliteit worden bepaald.** De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd hoe die bijdragen aan het halen van de aangescherpte Europese normen voor luchtkwaliteit richting 2030. Dit betreft de implementatie van een Europese richtlijn die eind 2024 is aangenomen. We willen de richtlijn transparant en met haalbare stappen implementeren zodat medeoverheden, bedrijven en burgers weten waar ze aan toe zijn.
- **Rond de zomer komt het kabinet met voorstellen voor aangescherpte geurnormen en maatregelen om situaties met teveel geurhinder te verbeteren.** In 2027 volgt het conceptbesluit na oplevering van de plan-MER. De aanpak richt zich op verbetering van de leefomgeving in het landelijk gebied, met zorgvuldige afweging van de belangen van omwonenden, veehouders en gemeenten.
- **Voor de zomer leggen wij het wetsvoorstel versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) ter advies voor aan de Raad van State.**
- **De richting van het NMP is bepaald.** De Kamer ontvangt nadere informatie over het Nationaal Milieu Programma (NMP) en de verdere invulling van het lange termijn milieubeleid richting 2050.
- **Een wetsvoorstel om lozingsvergunningen regelmatig aan te passen gaat deze zomer in consultatie.**

5.2 Innovatie

Innovatie is een belangrijke sleutel om de huidige kabinetsopgaven aan te pakken. We werken toe naar een nieuw perspectief, waarin innovatie en verduurzaming leiden tot betere oplossingen. We dagen bedrijven uit om te kiezen voor schone alternatieven, zodat ze bijdragen aan het concurrentievermogen van Nederland met een innovatieve, toekomstbestendige economie. Door duidelijkheid te bieden over toekomstige regels en helder perspectief op de langere termijn, loont het voor bedrijven te investeren in innovatie. Het is daarbij belangrijk hier samen met betrokken partijen aan te werken zodat deze handschoen gezamenlijk wordt opgepakt.

Denk bijvoorbeeld aan PFAS. Hier werken we met betrokken partijen onder andere aan het terugdringen van de vraag naar PFAS-houdende producten en het stimuleren van alternatieven in een recent, samen met alle partijen, gestart kenniscentrum. Daarnaast zoeken we naar innovatieve manieren om bodem te saneren van PFAS zodat we kansen voor de woningbouw creëren, zoals bij de vliegbasis van Soesterberg.

Wij leveren een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van sectoren die het kabinet in Nederland wil versterken, zoals nucleaire energie en biotechnologie. Dit doen we bijvoorbeeld door te zorgen voor goede, tijdige vergunningen voor nucleaire installaties en biotechnologische innovaties. Dit draagt bij aan de strategische autonomie van Nederland. Daarbij is het voor nucleaire toepassingen essentieel dat de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming voldoende is toegerust op haar taak. Dit zal ervoor zorgen dat de sectoren kunnen groeien en er ruimte is voor innovaties.

De omgang met secundaire bouwstoffen zoals staalslakken vraagt blijvende aandacht. Het kabinet werkt aan een beleidskader voor secundaire bouwstoffen en er wordt met producenten en gebruikers gekeken naar innovatieve, alternatieve toepassingen van staalslakken.

Naast dat het kabinet zorg draagt voor de omwonenden van industrie zijn wij ook voornemens met de industrie zelf in gesprek te gaan over een schonere industrie met oog voor innovatie en regeldruk. Hierbij onderzoeken we hoe meerdere belangen gediend kunnen worden door slimme stappen te zetten.

Er zijn vaak goede kansen om met één maatregel meerdere doelen te bereiken. Zo leidt bijvoorbeeld de elektrificatie van voertuigen en industriële processen niet alleen tot minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en klimaatwinst, maar ook tot schonere lucht en gezondheidswinst. Hetzelfde geldt voor de stappen die het kabinet zet op het gebied van stikstof. Zo kunnen stalmaatregelen bijdragen aan zowel vermindering van de stikstofuitstoot als vermindering van geuroverlast. We zullen altijd zoeken naar dit soort slimme combinaties.

Doelen einde kabinetsperiode (2030)

- **We hebben de vraag naar PFAS-houdende producten verminderd, en alternatieven gestimuleerd.** Hierdoor neemt de noodzaak af om met PFAS te werken en neemt de emissie af.
- **Er worden nieuwe maatwerkafspraken gemaakt en reeds afgesloten maatwerkafspraken uitgevoerd met relevante industriële bedrijven, mede ten behoeve van een gezonde leefomgeving.**
- **De nieuwe nucleaire initiatieven (nieuwe kernreactoren, SMR's, schepen met nucleaire aandrijving) worden mogelijk gemaakt door robuuste regels voor nucleaire veiligheid.** De besluitvorming over eindberging van radioactief afval is versneld naar 2050 en de ANVS is versterkt ten behoeve van vergunningverlening en toezicht voor de nieuwe initiatieven.
- **De kansen van de biotechnologiesector zijn op een veilige en verantwoorde manier benut doordat er een solide kader is opgeleverd.** Vergunningen voor meer en complexere toepassingen worden tijdig verleend waardoor de sector de groei door kan maken zoals het kabinet voor ogen heeft.
- **We hebben uiterlijk in 2030 een definitieve oplossing voor de problematiek met staalslakken.** In aanloop naar een definitieve

oplossing worden tussentijds stappen gezet, waaronder met het opleveren van de visie op secundaire bouwstoffen.

Tussendoelen 2026

- **Voor het einde van het jaar presenteert het kabinet een integrale visie op secundaire bouwstoffen.** Dit voorjaar is de Kamer reeds geïnformeerd over de tijdelijke regeling rondom staalslakken[17].
- **In een industrietafel wordt met producenten en toepassers besproken hoe innovatie de gezonde leefomgeving kan versterken en de grote opgaven van het kabinet kan ondersteunen.**
- **Voor de zomer draagt IenW in totaal 75 regels over het gehele IenW terrein aan om regeldruk voor ondernemers te verminderen.** Hierbij kijken we nadrukkelijk ook naar milieuwet- en regelgeving. Door daar slim naar te kijken verminderen we waar mogelijk regeldruk en administratieve lasten voor bedrijven, passend bij het kabinetsbrede doel om voor de zomer 500 regels te verminderen. Dit komt ook innovatie ten goede. We zorgen altijd voor behoud van het beschermingsniveau van mens en milieu.
- **Maatwerkafspraken met relevante industriële bedrijven worden samen met EZK verder gemaakt.** Intentie is om eind van het jaar een maatwerkafspraak met Tata Steel Nederland te sluiten[18].

5.3 Toekomstgericht beleid voor water en bodem

We werken met en niet tegen de natuurlijke kenmerken en beperkingen van ons water- en bodemsysteem in, zodat we ons land ook op lange termijn veilig, leefbaar en veerkrachtig houden. In de Nota Ruimte is Water en Bodem Sturend een richtinggevend principe. Dit wordt op weg naar de definitieve Nota Ruimte verder uitgewerkt, zoals gevraagd in moties door de Tweede Kamer[19]. Doel is te komen tot goede, integrale afwegingen. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen waarbij het instrument Weging Waterbelang consequent en betekenisvol wordt toegepast.

Water

De kwaliteit van ons oppervlaktewater en grondwater blijft een urgente opgave. Nederland moet uiterlijk in 2027 voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Daarom werken we samen met provincies, waterschappen en andere partners aan een samenhangende aanpak om de belasting van water door nutriënten, gewasbeschermingsmiddelen en andere verontreinigende stoffen terug te dringen. Ook versterken we het toezicht op lozingen en verbeteren we de monitoring van de waterkwaliteit. Bij de herziening van de Kaderrichtlijn Water (KRW) zet Nederland in op vereenvoudiging. Doel is een ambitieuze en realistische richtlijn die ruimte biedt om samen met waterpartners concrete plannen uit te voeren en zo de risico's van watervervuiling te verkleinen.

Daarnaast zetten we ons ervoor in dat schoon drinkwater nu en in de toekomst beschikbaar blijft. Daarom geven we samen met provincies en drinkwaterbedrijven uitvoering aan het Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen.

---

[17] Landelijk afvalbeheerplan | Tweede Kamer der Staten-Generaal
[18] https://open.overheid.nl/documenten/3204f049-38e5-42bd-88d4-c75189aff783/file
[19] Nota Ruimte | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Bodem

Bodem en ondergrond zijn van grote economische en maatschappelijke waarde. Onder regie van IenW werkt het kabinet aan meer regie op de ruimtelijke ordening onder het maaiveld. Dit wordt uitgewerkt in het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater, dat deze zomer ter inzage wordt gelegd en in 2027 wordt vastgesteld. Ook moderniseren we deze kabinetsperiode de bodemwet- en regelgeving, zodat die robuust en toekomstbestendig wordt. Daarbij schrappen we overbodige regels en creëren we meer ruimte voor innovatie. Een gezonde bodem neemt water beter op en houdt het langer vast, draagt bij aan meer groen in de stad en minder hittestress, vormt de basis voor goede woningen, versterkt de biodiversiteit en ondersteunt onze landbouw en voedselzekerheid. Tegelijk zien we de gevolgen van keuzes uit het verleden. Op veel locaties is sprake van ernstige bodemverontreiniging en er is gebouwd in gebieden waar de bodem snel daalt. De maatschappelijke kosten daarvan zijn groot.

Om toekomstige schade en kosten te beperken werken we aan nieuw beleid voor gezonde en veerkrachtige bodems in 2030 en 2050, in lijn met de Europese richtlijn voor bodemmonitoring en bodemveerkracht. We verkennen of de implementatie van deze richtlijn een integrerend kader kan zijn voor de uitvoering van bodembeleid. Om deze maatschappelijke kosten in de toekomst te voorkomen, wordt in de zomer van 2026 een koersdocument opgeleverd. In het programma Bodem en Ondergrond leggen we daarnaast de nationale grondwaterreserves vast en de wijze waarop we deze beschermen.

Doelen einde kabinetsperiode (2030)

- **De waterkwaliteit wordt structureel verbeterd en we voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water.** Dit rapporteren we in de Stroomgebiedbeheerplannen, die begin 2027 de inspraak in gaan en in december 2027 worden vastgesteld.
- **We zorgen ervoor dat schoon drinkwater beschikbaar blijft, nu en in de toekomst.** De beschikbaarheid van waterbronnen wordt met 100 miljoen m^3 per jaar uitgebreid voor 2030. Dit doen we samen met provincies en drinkwaterbedrijven in de samenwerking in het Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen
- **De Europese Richtlijn Bodemmonitoring en veerkracht wordt uiterlijk in 2028 en zo efficiënt mogelijk geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving en dient zoveel mogelijk als integrerend kader voor het Nederlandse bodembeleid.**
- **Onder regie van IenW werkt het kabinet aan regie op de ruimtelijke ordening onder het maaiveld.** Dit wordt uitgewerkt in het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater (BOG), dat deze zomer ter inzage wordt gelegd en in 2027 vastgesteld.
- **We moderniseren deze kabinetsperiode de bodemwet- en regelgeving, zodat die robuust en toekomstbestendig wordt.** Daarbij schrappen we overbodige regels en creëren we meer ruimte voor innovatie. Tegelijk werken we, in lijn met de Europese richtlijn bodemmonitoring en bodemveerkracht, aan nieuw beleid voor gezonde en veerkrachtige bodems in 2030 en 2050. Een koersdocument hiervoor verschijnt in de zomer van 2026.

Tussendoelen 2026

- **De Kamer wordt dit najaar en komend jaar onder meer geïnformeerd over Water en Bodem Sturend als richtinggevend principe via de Nota Ruimte, het Nationaal Waterprogramma en het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater.**

- **Het kabinet werkt, in lijn met de EU-richtlijn Bodemmonitoring en Veerkracht, toe naar een gezonde bodem in 2050 en zet in op versterking van de bodemveerkracht.** Om deze ambitie nader te concretiseren, komt het kabinet met een beleidslijn voor bodemgezondheid.
- **In het programma Bodem en Ondergrond leggen we de nationale grondwaterreserves vast en bepalen we hoe deze worden beschermd.**
- **Samen met provincies en drinkwaterbedrijven vergroten we de beschikbaarheid van drinkwaterbronnen.** De Kamer wordt hierover geïnformeerd via de voortgang van het Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen. Daarmee werken we aan een ruimtelijke inrichting waarin waterveiligheid, klimaatbestendigheid en economische ontwikkeling hand in hand gaan.
- **Bij de implementatie van de richtlijn Prioritaire stoffen en de Richtlijn Stedelijk Afvalwater zet Nederland in op transparantie en simplificatie van de normen.**
- **Eind 2026 gaan de concept-stroomgebiedbeheerplannen ter inzage.**

Tussendoelen zomer 2026

- **Voor de zomer zet het kabinet in op het versnellen van maatregelen voor waterkwaliteit.** We werken aan het continu verbeteren van de oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit en rapporteren hier jaarlijks over in de voortgangsrapportages voor de KRW.
- **Samen met provincies, waterschappen en andere partners werken we aan een samenhangende aanpak om de belasting van het water door nutriënten, gewasbeschermingsmiddelen en andere verontreinigende stoffen terug te dringen.** Tegelijkertijd versterken we het toezicht op lozingen. Ook verbeteren we de monitoring van de waterkwaliteit.
- **De Kamer wordt voor de zomer met het koersdocument geïnformeerd over hoe het kabinet toewerkt naar een gezonde bodem** die wateroverlast en droogte opvangt, toekomstbestendige landbouw ondersteunt, drinkwater levert, klimaatverandering beperkt en een stevige basis vormt voor natuur en leefbare steden en dorpen.

6. Het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit

De oorlogen in het Midden-Oosten en Oekraïne maken opnieuw duidelijk hoe kwetsbaar ons mobiliteitssysteem is zolang het afhankelijk blijft van fossiele brandstoffen uit een beperkt aantal landen. Zodra de aanvoer stokt of prijzen sterk stijgen raakt dat direct onze economie en onze bereikbaarheid. Om de Nederlandse transport- en mobiliteitssector sterk, weerbaar en minder afhankelijk te maken, moeten we die afhankelijkheid stap voor stap verkleinen. Meer autonomie vraagt om energie en brandstoffen die we in Europa of dichter bij huis kunnen opwekken, produceren en beschikbaar maken. Dat betekent dat de mobiliteitssector zich verder moet aanpassen en meer gebruik moet maken van elektriciteit, biobrandstoffen en synthetische brandstoffen.

In 2050 moet de Nederlandse mobiliteitssector volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. De geleidelijke afbouw van fossiele brandstoffen in het wegvervoer, de scheepvaart en de luchtvaart maakt ons minder kwetsbaar voor geopolitieke spanningen en schommelingen op de wereldmarkt. Tegelijk zorgt deze omslag voor minder uitstoot van broeikasgassen. Dat is nodig om deze sectoren toekomstbestendig te

maken en om bij te dragen aan het beperken van de mondiale temperatuurstijging tot maximaal 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële niveau.

In deze kabinetsperiode bouwen we voort op de ingezette transitie naar een mobiliteitssysteem dat schoner en energie-onafhankelijker is. In het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg ligt de nadruk op elektrificatie. Daarmee verkleinen we de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen, versterken we onze energie-autonomie en verbeteren we tegelijk de luchtkwaliteit. Elektrische voertuigen gebruiken bovendien veel minder energie dan voertuigen op benzine of diesel, waardoor met dezelfde hoeveelheid energie meer kilometers kunnen worden gereden. De elektrificatie van het openbaar vervoer en spoor is al vergevorderd. Deze beweging zetten we de komende jaren door. Bij deze ingezette transitie is het voor het kabinet belangrijk dat iedere inkomensgroep mee kan komen. Ook voor de binnenvaart is elektrificatie een belangrijke route naar een emissieloos en minder fossielafhankelijk systeem. Tegelijk is elektrificatie niet voor alle schepen haalbaar, bijvoorbeeld door de grote energiebehoefte of een vaarprofiel stroomopwaarts.

Ook in 2030 zullen de scheepvaart, het wegverkeer en de luchtvaart nog voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van vloeibare brandstoffen. Juist daarom is het van belang dat we de omslag maken naar duurzame alternatieven die onze afhankelijkheid van fossiele import verkleinen. We zetten daarom in op duurzame biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals groene waterstof en synthetische brandstoffen. De brandstoftransitieverplichting, waarmee Nederland uitvoering geeft aan de Renewable Energy Directive III, borgt dit met concrete verplichtingen voor broeikasgasreductie in mobiliteit. Voor de luchtvaart wordt ingezet op de productie van synthetische luchtvaartbrandstoffen (e-SAF). Door ook na 2030 te blijven inzetten op synthetische brandstoffen en biobrandstoffen, biedt het kabinet Nederlandse bedrijven perspectief, investeringszekerheid en een positie in de brandstoffenvoorziening van de toekomst.

Niet alleen het gebruik van mobiliteit, maar ook de aanleg en het onderhoud van infrastructuur hebben effect op de leefomgeving. Denk aan het gebruik van beton, staal en asfalt en aan de inzet van machines bij aanleg en onderhoud. In het nationaal programma Klimaatneutrale & Circulaire Infra werken we voor Rijkswaterstaat en ProRail samen met provincies, gemeenten en waterschappen aan het verkleinen van die impact. Dat gebeurt bijvoorbeeld door betonnen liggers van viaducten uit het Rijksareaal te hergebruiken in het areaal van provincies en gemeenten, waardoor we minder afhankelijk worden van schaarse grondstoffen. Ook werken we aan schonere productiemethoden voor asfalt zodat de uitstoot naar de omgeving afneemt. Tegelijk stimuleert het programma innovaties die de kwaliteit en levensduur van infrastructuur verbeteren en het werken in de sector aantrekkelijker maken.

Doelen einde kabinetsperiode (2030)

- **Het aandeel volledig elektrische personenauto's stijgt van 7,4% naar minimaal 21%, van elektrische bestelauto's van 5% naar minimaal 25% en van elektrische vrachtauto's van 1,4% naar minimaal 10%**, daarvoor is het van groot belang dat de benodigde, en waar nodig snelle, laadinfrastructuur tijdig wordt gerealiseerd.
- **In 2030 alle bussen in het stad- en streekvervoer emmissievrij.** Met het Bestuursakkoord Zero-emissie bussen wordt ernaar gestreefd

dat vanaf 2030 alle bussen in het stad- en streekvervoer emissievrij zijn, daarvoor is het belangrijk dat de benodigde laadinfrastructuur tijdig beschikbaar is.
- **Minimaal 28,4% van de broeikasgasemissies in de brandstofketen van de wegsector, 8,2% van de zeevaart en 14,5% van de binnenvaart wordt gereduceerd door de inzet van hernieuwbare energiedragers in plaats van fossiele brandstoffen.**
- **Minimaal 6% van de brandstoffen in de luchtvaart bestaat uit duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF).**
- **Het kabinet creëert investeringszekerheid voor de productie van biobrandstoffen en synthetische duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-SAF) in Nederland.**

Tussendoelen 2026

- **De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in de mobiliteitssector wordt versneld afgebouwd.** IenW werkt daarvoor aan financiering en uitvoering van concrete maatregelen uit het Klimaat- en Energiefonds. In het ontwerpmeerjarenprogramma 2027 ging het onder meer om toekenningen en reserveringen voor een inruilregeling van een fossiele auto naar een tweedehandse elektrische auto, een gedragscampagne voor duurzame mobiliteit, verduurzaming van het spoor, de aanleg van walstroom, de toepassing van waterstof in de binnenvaart en de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Nederland. Na vaststelling van het definitieve meerjarenprogramma in september worden deze maatregelen verder uitgewerkt en wordt de Kamer over de voortgang geïnformeerd.
- **Voor de scheepvaart wordt toegewerkt naar varen op hernieuwbare energiedragers in 2050.** Dit jaar zetten we daarin verdere stappen via subsidieregelingen en een visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen. Juist voor de zeevaart en binnenvaart is een tijdige en stabiele transitie van belang, omdat dit hard-to-abate sectoren zijn. Op dit moment staat een subsidieregeling open voor motorfabrikanten die nieuwe binnenvaartmotoren ontwikkelen voor varen op waterstof en methanol. In het tweede kwartaal van 2026 wordt daarnaast een nieuwe subsidieregeling geopend voor demonstratieprojecten binnen het Maritiem Masterplan. Ook ontvangt de Kamer uiterlijk in het derde kwartaal een visie op de verduurzaming van bunkerbrandstoffen. Internationaal zet Nederland zich in voor verdere maatregelen binnen de EU en de International Maritime Organization om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen af te bouwen.
- **Het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen wordt vergroot door de productie in Nederland te stimuleren.** Vanuit het Klimaat- en Energiefonds wordt 300 miljoen euro geïnvesteerd in fabrieken voor geavanceerde biobrandstoffen en e-SAF. De subsidieregeling wordt naar verwachting eind 2026 opengesteld.
- **Voor de langere termijn zet het kabinet ook in op waterstof- en elektrisch vliegen als onderdeel van de totale energiemix.** In 2026 wordt een onderzoek uitgevoerd naar scenario's voor de mogelijke toekomstige energievraag op luchthavens en de vertaling daarvan naar het benodigde transportvermogen.
- **Dit jaar bereidt het kabinet de eerste 69 veilingen voor van verzorgingsplaatsen die in 2027 starten.** Ook werkt het kabinet een voorstel uit voor de continuering van de stroomvoorziening en de aanleg van «Stopcontact op Land» voor laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen. Het aantal elektrische personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's zal de komende jaren sterk toenemen en daarmee ook de behoefte om onderweg te laden. Naar verwachting is het aantal elektrische personenauto's in 2030 bijna verdrievoudigd en in 2050 is

het wagenpark vrijwel volledig geëlektrificeerd. Dat vraagt om voldoende elektriciteitscapaciteit op de circa 230 verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Met middelen uit het Klimaat- en Energiefonds kan de stroomvoorziening na afloop van de huidige vergunningen worden voortgezet en kunnen op een aantal locaties zwaardere aansluitingen worden gerealiseerd. Daarnaast neemt het kabinet dit jaar een vervolgbesluit over de herinrichting van verzorgingsplaatsen en de mogelijk verdere realisatie van Stopcontact op Land.

- **Dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de afhankelijkheid van fossiele benzine in het wegvervoer verder af te bouwen.** Daarbij wordt verkend of het percentage bioethanol in benzine (op dit moment 10% in E10-benzine) kan worden verhoogd naar 15% of 20% zoals in de Verenigde Staten en Duitsland. Daarnaast worden momenteel de kansen, risico's en wenselijkheid onderzocht van brandstof met 85 procent bioethanol (E85) in het wegverkeer. Doel is om in beeld te brengen in hoeverre E85 beschikbaar zou moeten zijn voor het huidige en toekomstige wagenpark, zodat de afhankelijkheid van fossiele benzine verder kan afnemen en extra broeikasgasreductie kan worden bereikt richting 2050. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de mogelijke effecten op de groei van elektrisch vervoer, de betaalbaarheid van mobiliteit en de beschikbaarheid van ethanol voor de luchtvaart en de chemie.
- **Voor het openbaar vervoer en spoor zetten we de vergevorderde elektrificatie van de sector door in 2026.** Op die manier wordt de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verder afgebouwd. Dit jaar viert het Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer haar 10-jarig bestaan en bestendigen de partijen de ingezette koers om in 2030 alleen nog maar met emissievrije bussen te rijden in het stad- en streekvervoer. We werken nauw samen met vervoerders en netbeheerders om de effecten van netcongestie in het openbaar vervoer te beperken. Dit wordt opgepakt in het Bestuurlijk Akkoord Netcongestie OV (BANOV). Daarnaast worden dit jaar verschillende stappen gezet om uiterlijk in 2050 volledig zero-emissie op het spoor te rijden, zoals de elektrificatie van de Maaslijn voor 2027, de elektrificatie van het spoor in Oost-Nederland voor 2029–2033 en de systeemkeuze voor de nieuwe concessie in Noord-Nederland vanaf 2035.
- **Voor binnenlandse en internationale mobiliteit worden transitiepaden opgesteld met een doorkijk naar 2040 en 2050.** Als we de afhankelijkheid van fossiele energie willen afbouwen, de economische kansen daarvan willen benutten en Nederland tijdig willen voorbereiden, moeten we verder vooruitkijken en meer langetermijnperspectief bieden. Daarom werken we de routes naar onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen voor binnenlandse en internationale mobiliteit verder uit. De eerste contouren worden op Prinsjesdag gepubliceerd. Deze transitiepaden worden betrokken in de voorjaarsbesluitvorming 2027, waar het kabinet indien nodig aanvullende nationaal geborgde maatregelen zal nemen om het klimaatdoel van 2040 te halen. Dit zal in nauwe samenwerking worden gedaan met de Minister van KGG die de coördinerende verantwoordelijkheid heeft voor de klimaataanpak.

Tussendoelen zomer 2026

- **Nederland start op 1 juli 2026 in navolging van veel andere Europese landen met de vrachtwagenheffing en stopt met het Eurovignet.** Het binnen- en buitenlands vrachtverkeer gaat dan betalen per gereden kilometer voor het gebruik van de weg. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. Na de start van de vrachtwagenheffing verlaagt het kabinet de motorrijtuigenbelasting tot het Europese minimum en wordt het Eurovignet voor

Nederland gestopt. De invoering van de vrachtwagenheffing draagt bij aan een gelijk internationaal speelveld voor het wegvervoer en geeft een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd ter verduurzaming en innovatie van de vervoerssector, onder meer met subsidies voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens en laadinfrastructuur. Hierdoor wordt de transportsector weerbaarder en minder afhankelijk van fossiele brandstoffen.

- **De mogelijkheden naar een toekomstbestendige hervorming van de autobelastingen naar oppervlakte of omvang binnen de motorrijtuigenbelasting worden onderzocht.** Op die manier worden elektrische en brandstofvoertuigen gelijker belast in de motorrijtuigenbelasting. In de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de eerste uitkomsten van dit onderzoek. De voorwaarde daarbij is dat automobilisten er niet op achteruitgaan en de overstap naar elektrisch vervoer blijft lonen, waardoor we minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen.
- **Vanaf 1 januari 2026 is de brandstoftransitieverplichting van kracht.** Deze verplicht leveranciers van brandstoffen aan wegvervoer, binnenvaart en zeevaart om te zorgen dat de broeikasgasemissie in de brandstofketen worden gereduceerd. Daardoor neemt het aandeel hernieuwbare energie (biobrandstof, RFNBO's[20] en elektriciteit) in hun leveringen toe. De brandstoftransitieverplichting zorgt ervoor dat we minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen en diversificatie van de grondstoffenbasis en zorgt voor investeringszekerheid en een nieuw economisch verdienmodel.
- **Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de brandstoftransitieverplichting na 2030 door te trekken.** Hiermee wordt het gebruik van fossiele brandstoffen in het wegverkeer en binnen- en zeevaart afgebouwd. Hierbij trekken we samen op met Duitsland en Frankrijk en waar mogelijk met andere EU-lidstaten en bieden we toekomstperspectief en investeringszekerheid voor de Nederlandse bedrijven, waaronder producenten van hernieuwbare brandstoffen. Ook het gelijk speelveld voor onze transportsector en pompstations worden daarin meegenomen. Richting 2040 wordt bezien of een deel van de productiecapaciteit voor biobrandstoffen in het wegverkeer (die voornamelijk wordt geproduceerd uit reststromen) kan worden aangewend voor de lucht- en scheepvaartsectoren en de chemische industrie. Naast (tijdelijke) inzet van rest- en afvalstromen, bekijkt het kabinet de mogelijke inzet van alternatieve grondstoffen voor productie van biobrandstoffen, zoals tussengewassen in de landbouw. Voor zover bekend worden de Europese plannen voor de Renewable Energy Directive IV die naar verwachting dit najaar verschijnt hierin meegenomen.
- **Dit voorjaar ontvangt de Kamer een kabinetsreactie op de SAF-roadmap.** Ook de luchtvaart en scheepvaart staan voor een belangrijke opgave om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verder af te bouwen. Daarom wordt in de luchtvaart samen met de sector ingezet op het vergroten van het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF).

Tot slot

De opgaven op het terrein van Infrastructuur en Waterstaat zijn groot en raken de fundamenten van onze samenleving en economie. De middelen, ruimte en uitvoeringscapaciteit zijn beperkt. Dat vraagt om prioritering, realisme en een nauwe samenwerking met de Kamer, medeoverheden en

[20] Renewable Fuels of Non-Biological Origin

maatschappelijke partners. Met deze brief hebben we het «wat» en «hoe» uiteengezet van onze aanpak de komende jaren. We kijken ernaar uit om die met alle betrokkenen gezamenlijk op te pakken. De Kamer kan daarbij jaarlijks een brief verwachten waarin wij ook de tussendoelen voor het komende jaar zullen formuleren. Zoals aangekondigd in het coalitieakkoord zal het nieuwe beleid in de basis niet alleen in Europees Nederland maar ook in Caribisch Nederland worden ingevoerd. Komende periode zal de Kamer via genoemde voortgangsbrieven, beleidsbrieven en wetgevingsvoorstellen nader worden geïnformeerd over de uitwerking van deze prioriteiten.

Wij zien uit naar het gesprek met de Kamer hierover.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

Voorlopige planning Kamerstukken 2026

De komende periode wordt de Kamer langs verschillende lijnen geïnformeerd over de uitwerking van onze prioriteiten. De belangrijkste beleidsstukken en Kamerbrieven zijn hieronder opgenomen.

Verwacht	Onderwerp
	Eerst behouden en herstellen wat we hebben
Voor de zomer	Voortgangsrapportage Mobiliteitsfonds en prioritering infrastructuurinvesteringen.
	Bereikbaarheid als maatschappelijke en economische prioriteit
Voor de zomer	Tweede monitoringsbrief balanced approach.
Voor de zomer	Besluit over afstandsnorm windenergie op land.
Rond de zomer	Beleidsbrief uitwerking coalitieakkoord luchtvaart.
Najaar 2026	Voortgang programma Spitsmijden en benutten netwerken.
September 2026	Bereikbaarheidsaanpak Rotterdamse Haven.
November 2026	Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT.
Eind 2026	Derde monitoringsbrief balanced approach.
December 2026	Kamerbrief ontwerp Havennota 2.0.
	Nederland veilig houden in een veranderende verhouding en strijd met het water
Juni en najaar	Besluitvorming keuzes ruimte voor de rivier 2.0.
Juni 2026	Vaststelling programma Bodem, Ondergrond en Grondwater.
Juni 2026	Eindrapportage kennisprogramma zeespiegelstijging.
September 2026	Instellen commissie lange termijn financiering wateropgaven/Deltafonds.
September 2026	Advisering Deltaprogramma herijking deltabeslissingen (DP2027).
November 2026	Kabinetsreactie op het Europees klimaatadaptatieplan.
December 2026	Besluitvorming Nationale Aanpak Wateroverlast.
December 2026	Vaststellen ontwerpNationaal Waterprogramma 2028–2033 (presentatie begin 2027).
	Veilig op de weg en in het OV
April 2026	Kamerbrief Aanpak Fatbikes.
Mei 2026	Verzamelbrief verkeersveiligheid.
Juni 2026	Programma van Rijles naar Rijonderwijs.
Juli 2026	Herziene Rijksdoelen verkeersveiligheid.
November 2026	Verzamelbrief verkeersveiligheid.
	Een schone, gezonde en veilige leefomgeving in de sterkste economische delta van de wereld
Mei 2026	Lanceringspubliekscampagne drinkwaterbesparing.
Juni 2026	Beleidslijn gezonde bodems.
Juni 2026	Voortgangsbrief Schone Lucht Akkoord en maatregelen voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit.
September 2026	Wetswijziging financiële gezondheid drinkwaterbedrijven.
November 2026	Wetsvoorstel voor de implementatie van de Europese bodemmonitoringsrichtlijn in consultatie.
December 2026	Visie secundaire bouwstoffen ten bate van beleidskader.
December 2026	Uitkomsten industrietafel staalslak voor innovatieve alternatieve toepassingen.
	Het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit
April 2026	Kabinetsreactie op de SAF-roadmap voor duurzame luchtvaartbrandstoffen.
Juni 2026	8e voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing.
Juni 2026	Wijziging Besluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit.
Oktober 2026	Visie op verduurzaming bunkerbrandstoffen voor scheepvaart.