



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Actieagenda Auto Toekomstperspectief Automobiliteit

Samen op weg naar de toekomst: mobiliteit als vrijheid

Mobiliteit is meer dan een verplaatsing van A naar B. Het verbindt mensen, versterkt onze economie en het geeft ons de mogelijkheid om te gaan en te staan waar en wanneer we willen. Of we nu naar ons werk rijden, familie bezoeken, of een dagje uitgaan, de auto is ons meest gebruikte vervoermiddel. Maar we staan voor veel uitdagingen. Want groeiende steden, een dynamische economie en veranderende mobiliteitswensen vragen om slimme, toekomstbestendige oplossingen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid schat dat we in 2029 met z'n allen zo'n 6 tot 12 procent meer kilometers over de weg afleggen. Dat vraagt om gedurfde, innovatieve maatregelen. Niet door de auto te verbieden of te beperken, maar door hem slimmer, schoner en veiliger te maken.

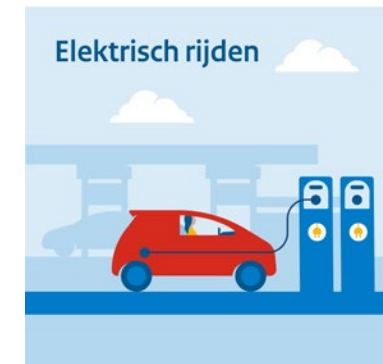
In het regeerprogramma beloofde het Kabinet om nog in 2024 met een Actieagenda Auto te komen. Die ligt nu voor u en ik ben trots op het resultaat. Met deze allereerste actieagenda neemt IenW u mee op een reis naar een toekomst waarin mobiliteit synoniem staat voor keuzevrijheid, bereikbaarheid en maatschappelijke vooruitgang. Van elektrisch rijden tot slimme infrastructuur. Van bereikbare woningen en regio's tot een efficiënte file-aanpak. Van veilige en betrouwbare wegen tot duurzaam en innovatief goederenvervoer. Samen met staatssecretaris Jansen, wil ik zorgen dat de auto zijn belangrijke rol in de bereikbaarheid kan blijven vervullen en iedereen kan blijven genieten van de vrijheid die de auto biedt. Laten we samen naar die toekomst rijden.



Barry Madlener
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoudsopgave

1.	De Actieagenda Auto	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Zes speerpunten	4
1.3	Structurele aanpak	5
2.	Goede bereikbaarheid en betrouwbare wegen	6
2.1	Bereikbare woningen en regio's	9
2.2	Veilige, betrouwbare wegen	11
2.3	File-aanpak en voorspelbare reistijden	13
3.	Duurzame, slimme en veilige automobilititeit	16
3.1	Elektrisch rijden	18
3.2	Slimmere auto's en veilig rijgedrag	19
3.3	Duurzaam en innovatief goederenvervoer	21



1. De Actieagenda Auto

Aanleiding en introductie

1.1 Aanleiding

Nederland is volop in beweging. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn cruciaal voor mensen en het bedrijfsleven. Het zijn voorwaarden om mee te doen aan de maatschappij en vormen de basis voor het verdienvermogen van Nederland. Ons land heeft qua bereikbaarheid en infrastructuur een internationale toppositie. Tegelijkertijd is die toppositie is niet vanzelfsprekend. In de schaarse ruimte vragen grote opgaven zoals woningbouw, instandhouding van infrastructuur, klimaatverandering en -adaptatie, digitalisering en energietransitie om inzet van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: ministerie).

Het ministerie kijkt met haar partners integraal naar bereikbaarheid. Hiervoor zijn de principes vastgelegd in de Mobiliteitsvisie 2050¹. Zodat de auto, de fiets, het ov, de logistiek, de infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling in samenhang worden aangepakt.

De Ontwikkelagenda van het Toekomstperspectief Automobility² (TAM) is een pijler binnen de Mobiliteitsvisie 2050 en werkt deze verder uit voor de rol van de auto en het wegennet in het personen- en goederenvervoer. Met daarin opgenomen: de waarde van automobility, hoe de auto verandert, de rol van de auto per gebiedstype en de beleidsinzet van het ministerie.

Het ministerie werkt samen met haar partners in de Ontwikkelagenda TAM aan een langetermijnvisie met bijbehorend beleidskader voor het hoofdwegennet (Toekomstperspectief Hoofdwegennet) en aan een gezamenlijke aanpak voor een veilige en verantwoorde introductie van nieuwe voertuigontwikkelingen (Toekomstperspectief Auto & Gebruiker). Daarbij worden nieuwe vormen van samenwerking en marktbenadering verkend, om kennis en kracht van overheden, markt, kennisinstellingen en maatschappij optimaal te benutten.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 388: Mobiliteitsvisie 2050

² Kamerstuk 31 305, nr. 387: Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobility

In het regeerprogramma heeft het kabinet aangekondigd eind 2024 met een Actieagenda Auto te komen. Met daarin onder andere de aanpak voor het overdag invoeren van 130 km/u waar dat kan, en het op een veilige en verantwoorde manier inspelen op technologische ontwikkelingen, zoals het groeiend aandeel van de elektrische (vracht)auto, digitalisering en autonoom rijden.

1.2 Zes speerpunten

Het kabinet vindt (keuze)vrijheid voor iedereen belangrijk en wil dat men kan blijven kiezen voor de auto. Met prioriteit voor het – Samen met het ov, de fiets, lopen en deelmobiliteit – bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties, het vergroten van de verkeersveiligheid, het instandhouden van het hoofdwegennet en de aanpak van files. Deze Actieagenda Auto laat zien welke maatregelen het ministerie de komende jaren treft op zes speerpunten, passend bij de grote opgaven en ontwikkelingen van dit moment.

Goede bereikbaarheid en betrouwbare wegen

- Bereikbare woningen en regio's:** woningbouw en mobiliteit, functionele benadering hoofdwegennet, deelmobiliteit, campagne autodelen, mobiliteitshubs en Bus Rapid Transit.
- Veilige, betrouwbare wegen:** instandhouding van het hoofdwegennet, voertuigdata en wegbeheer, verkeersveiligheid op rijks-N-wegen, strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen en verkeersveiligheid op onderliggend wegennet.
- File-aanpak en voorspelbare reistijden:** herstart gepauzeerde wegprojecten, realisatie hoofdwegennet projecten, aanpakken van hinder tijdens wegwerkzaamheden, verbeteren doorstroming op de weg, handhaven op overbeladen vrachtwagens, spitsspreiden en -mijden, verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u op eerste trajecten en onderzoek maximumsnelheid 130 km/u op meer trajecten autosnelweg.

Duurzame, slimme en veilige automobility

- Elektrisch rijden:** herziening autobelastingen, motorrijtuigenbelasting-gewichtscorrectie en uitrol laadinfrastructuur.
- Slimmere auto's en veilig rijgedrag:** testen op de openbare weg met geautomatiseerd vervoer, digitale reis- en routeinformatie, moderniseren Wegenverkeerswet 1994, veilig gedrag bestuurders en werkgevers en rijhulpsystemen.
- Duurzaam en innovatief goederenvervoer:** vrachtwagenheffing, verzorgingsplaatsen van de toekomst, pilot Super Eco Combi en digitalisering in de logistiek.

De Actieagenda Auto bevat een brede mix aan maatregelen. Vanuit de Ontwikkelagenda TAM versterkt het ministerie de samenhang en synergie tussen deze maatregelen.

1.3 Structurele aanpak

Deze Actieagenda bevat concrete maatregelen voor vandaag en morgen, maar is niet alomvattend. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op en nieuwe kennis en ideeën komen continu beschikbaar. Rijhulpsystemen in de auto en functies die zelfrijdende voertuigen mogelijk maken worden verfijnder. Het ministerie zit regelmatig met haar partners om tafel om deze kennis en ideeën te delen en in de praktijk te brengen. En vraagt actief aan mensen en bedrijven in de samenleving om hun mening en advies.

Op basis van de nieuwe inzichten, monitoring en resultaten uit de integrale Mobiliteitsanalyse³ wordt de Actieagenda regelmatig (circa tweejaarlijks) geactualiseerd. Dit verbindt de korte en lange termijn en draagt bij aan efficiënte, toekomstbestendige keuzes.



³ Kamerstuk 36 410-A, nr. 21: Update Integrale Mobiliteitsanalyse

2. Goede bereikbaarheid en betrouwbare wegen

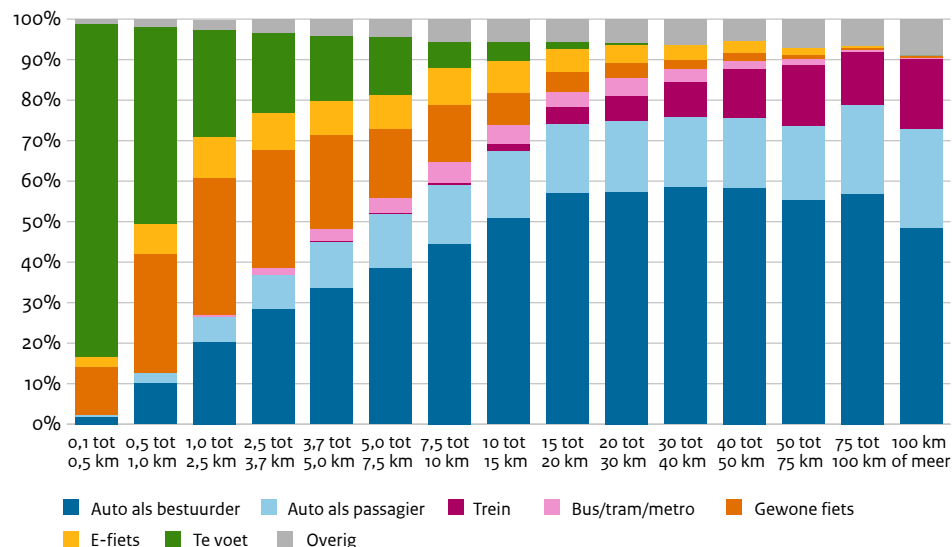
Ambitie en acties

Wat zien we?

De auto is essentieel voor de bereikbaarheid van Nederland. Reizigers waarderen de vrijheid, het gemak en de flexibiliteit die de auto biedt. Binnen Nederland worden veruit de meeste kilometers - zo'n 70% - met de auto afgelegd⁴. Daarnaast wordt 13% met het ov, 10% op de fiets, 4% te voet en nog 4% met overige vervoer afgelegd. Naar mate de afstand groter is, is de rol van de auto en de trein in de mobiliteit ook groter.

Figuur 1 Aandelen vervoerwijzen in verplaatsingen per afstandsklasse

Bron: Fietsfeiten, 2023, KiM



⁴ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid - Kerncijfers Mobiliteit 2024

Op 1 januari 2024 waren er bijna 9,1 miljoen personenauto's in gebruik volgens het CBS⁵. Dit is 7,4 procent meer dan vijf jaar geleden. 87,6 Procent van alle personenauto's is particulier geregistreerd, de rest is in zakelijk eigendom. Naar verwachting zijn er in 2040 ongeveer 10 miljoen auto's. Zowel het personen- als goederenvervoer neemt toe. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schat dat in 2029 zo'n 6% tot 12% meer kilometers over de weg worden afgelegd ten opzichte van 2023. Naar verwachting leidt dit tot meer files en vertraging, met een extra reistijdverlies op het hoofdwegennet van 2% tot 32%. Het effect op de bereikbaarheid verschilt per regio.

Ook het aanbod van deelauto's is de afgelopen jaren gegroeid (+23% in 2023 ten opzichte van 2022). Uit het Landelijk Reizigersonderzoek blijkt daarnaast dat 18% van de respondenten gebruik maakt van een vorm van deelmobiliteit, 8% gebruikte een vorm van autodelen (exclusief lenen of reguliere huurauto)⁶.

Automobiliteit in verschillende gebieden

Het autobezit per huishouden varieert sterk, afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De nabijheid van werk, onderwijs en voorzieningen en de beschikbaarheid van vervoersopties (auto, ov, fiets, lopen) hebben veel invloed op hoe we ons verplaatsen. Elke regio in Nederland heeft zijn eigen specifieke kracht en kenmerken.

Automobiliteit in landelijke gebieden

Nederland kent veel landelijke gebieden met een meer verspreide ruimtelijke structuur. Hier woont circa 5% van de Nederlanders. Het bereikbaar houden van werk, onderwijs en voorzieningen voor iedereen is hier een belangrijke opgave. In landelijk gebied blijft men vaak afhankelijk van de auto voor de bereikbaarheid van werk en voorzieningen. Het gemiddelde autobezit ligt hier op 1,3 auto's per huishouden.

Automobiliteit in stadscentra

Circa 19% van de Nederlanders woont in de stedelijke centra. Hier liggen voorzieningen, woningen en werkplekken veel dicht bij elkaar, de nabijheid is groter. Tegelijkertijd is er meer en frequent openbaar vervoer beschikbaar en is de fiets een snelle en betrouwbare manier van verplaatsen voor de kortere afstanden. Maar soms is een auto toch handiger, wanneer je heel vroeg of laat op de dag ergens heen moet of met veel spullen op pad gaat. In stadscentra biedt autodelen hiervoor een uitkomst. Het gemiddelde autobezit ligt hier op 0,6 auto's per huishouden.

⁵ Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) - Dashboard Verkeer en Vervoer

⁶ Goudappel, I&O Research - Landelijk Reizigersonderzoek 2023.



Automobiliteit in tussengelegen gebieden

Driekwart van de Nederlanders woont niet in het landelijk gebied of in stadscentra, maar juist in de tussengebieden: de buitenwijken, kleinere steden of grote dorpen. Op deze plekken zijn woningen meer verspreid en zijn de afstanden tot voorzieningen groter dan in stadscentra. De auto vervult in deze gebieden dan ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid. In de tussengebieden ligt het gemiddelde autobezit tussen de 1,0 en 1,4 auto's per huishouden.

Goederenvervoer

In 2023 had het goederenvervoer over de weg het grootste aandeel in het totale transport van goederen. Dit groeit de komende jaren naar verwachting door. Ook hier zijn factoren als vrijheid, gemak, betrouwbaarheid en flexibiliteit van belang voor de leveringszekerheid voor verladers. Om vergelijkbare redenen maakt het midden- en kleinbedrijf gebruik van bestelauto's. Vrachtauto's zorgen voor de distributie van goederen binnen Nederland en verbinden ons land met handelspartners via belangrijke logistieke corridors. Deze routes, zoals de verbindingen met havengebieden en distributiehubs, ondersteunen het verdienvermogen van Nederland. De ruimte voor verdere groei van het wegvervoer is echter beperkt.

Wegennet

Nederland beschikt over uitstekende infrastructuur en (inter)nationale verbindingen. Het hoofdwegennet is van hoge kwaliteit en levert een grote bijdrage aan het afwikkelen van het personen- en vrachtverkeer. Het verbindt regio's en steden met elkaar en maakt vitale functies op alle schaalniveaus bereikbaar. Het gebruik van de hoofdwegen is heel divers: van lokale ritten in stedelijk gebied tot grote doorgaande goederenstromen. Het hoofdwegennet heeft een structurerende werking voor de ruimtelijke ontwikkeling en het regionale mobiliteitssysteem. Nieuwe locaties voor wonen en werken worden vaak ontwikkeld rondom het hoofdwegennet vanwege de bereikbaarheid. Het gebruik en de ontwikkeling van de omgeving stelt andersom voorwaarden aan het - verkeer op het - hoofdwegennet.

Tegelijkertijd is de huidige infrastructuur op leeftijd en steeds meer aan vervanging toe. Intensiever gebruik van onze infrastructuur stelt daarbij nadere eisen aan het beheer en onderhoud ervan om de basiskwaliteit op peil te houden. Het uitbreiden van infrastructuur wordt ook ingewikkelder: er is druk op de fysieke ruimte en een schaarste aan milieuruimte, financiële middelen en arbeidskrachten. Niet alles kan overal. Dit geldt voor zowel rijkswegen als voor wegen van provincies, gemeenten en waterschappen.





Wat willen we?

Het ministerie wil dat basisvoorzieningen als werk, winkels, zorg, onderwijs en recreatie voor iedereen bereikbaar zijn. De leraar die naar school gaat, supermarkten die bevoorrad worden, de loodgieter die naar zijn klant rijdt, pakjes die op tijd op de juiste plek bezorgd worden. Het ministerie werkt aan het meetbaar en toepasbaar maken van integrale bereikbaarheid, wat vervolgens zal worden toegepast in de Ontwikkelagenda TAM.

Een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid is daarbij van belang. Het ministerie zet bij ruimtelijke ontwikkelingen onder andere in op gebiedsgerichte afspraken over:

- het versterken van nabijheid en de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, rekening houdend met de structurerende werking van het hoofdwegennet en met de ontwikkelruimte;
- het benutten en verbinden van netwerken en vervoermiddelen;
- het optimaliseren van de bestaande (weg)infrastructuur;
- het uitbreiden van capaciteit op essentiële schakels, waar effectief en mogelijk.

De rol van de personenauto en het wegvervoer dient altijd in de (boven)regionale bereikbaarheid betrokken te worden. Binnen de kaders van duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid. Met als doel daarmee goede deur-tot-deur bereikbaarheid mogelijk te maken, files aan te pakken en bij te dragen aan voorspelbare reistijden.

Het ministerie is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet. Het netwerk draagt bij aan de economische ontwikkeling van ons land en zorgt ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van Europa. Om deze functie van het hoofdwegennet en de internationale goederencorridors ook in de toekomst te borgen, zet het ministerie in op een efficiënt gebruik en instandhouding van het netwerk. Zodat een veilig en betrouwbaar netwerk met een robuuste basiskwaliteit wordt geboden.

Voor toekomstbestendige keuzes wordt onder andere gekeken naar de functie van de weg, gecombineerd met specifieke gebiedsgerichte opgaven. Daarbij wordt onder andere geanticipeerd op ontwikkelingen en opgaven, zoals klimaatverandering, digitalisering, security en (inter)nationale weerbaarheid.

Samenwerking tussen wegbeheerders is daarbij noodzakelijk om de relatie met de lokale en regionale wegen te borgen. Denk daarbij ook aan keuzes rond corridorhubs en inzet van nieuwe vervoersdiensten op de snelweg, zoals Bus Rapid Transit (BRT).

Waar werken we aan?

- *Bereikbare woningen en regio's;*
- *Veilige, betrouwbare wegen;*
- *File-aanpak en voorspelbare reistijden.*

2.1 Bereikbare woningen en regio's

Door het tekort aan betaalbare woningen staat Nederland voor een grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Deze opgave is een focuspunt van het kabinet. Daarmee zet dit kabinet de gestarte lijn van extra inzet op het realiseren van goed ontsloten en bereikbare woningen voort. Tot en met 2030 moeten 981.000 extra woningen worden gerealiseerd. Het doel is om via extra investeringen in het ontsluiten en bereikbaar maken van de nieuwe woningen en woningbouwlocaties bij te dragen aan de realisatie van voldoende (betaalbare) woningen. Binnen het programma Woningbouw Mobiliteit (WoMo) werken de ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) aan de volgende gerelateerde opgaven:

- Het mogelijk maken om tot en met 2030 in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten 400.000 goed bereikbare en ontsloten nieuwe woningen te bouwen;
- Op orde houden van de bereikbaarheid van het hoofdwegen- en hoofdspoorwegennet gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen.



Woningbouw en Mobiliteit

Wat: Vanuit de vorige kabinetsperiode is er € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties door verbeteringen aan het hoofdwegennet en het aanpakken van verkeersknelpunten rondom woongebieden. Binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit zijn er vier typen afspraken gemaakt met de regio:

1. *Netwerkinvesteringen.* Deze investeringen van € 2 miljard richten zich op het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op drukke wegen, de ringen rond de grote steden en het spoor.
2. *Schaalsprongen.* Voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties in een aantal grootstedelijke gebieden is een bereikbaarheidsimpuls nodig. Dit is veelal in de vorm van nieuwe ov-verbindingen of opwaardering van het bestaande regionale netwerk. Het gaat om een investering in de spoorlijn Amsterdam-Haarlem-Rotterdam, en om investeringen in het openbaar vervoer in Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven en om een fors pakket aan investeringen aan de oostkant van de Metropoolregio Amsterdam. Deze maatregelen helpen om de druk op het wegennet te verlichten.
3. *Mobiliteitspakketten.* Er wordt voor 1,1 miljard aan mobiliteitspakketten gerealiseerd bij woningbouwlocaties. Zo wordt bijvoorbeeld voor de nieuwe wijk Groningen Suikerzijde geïnvesteerd in nieuwe wegen en bruggen. Daarnaast zijn er mobiliteitspakketten voor onder andere Den Haag CID Binckhorst, Amsterdam en de binnenstad van Rotterdam.
4. *Woningbouw korte termijn afspraken.* De € 1,5 miljard voor korte termijn afspraken geldt voor zowel woningen als voor de mobiliteitsmaatregelen. Door het aanpassen en opwaarderen van weginfrastructuur worden nieuwe woonwijken en de bredere omgeving beter ontsloten. Zo worden er diverse bruggen aangelegd die wijken ontsluiten en/of nieuwe routes creëren, zoals de brug over de Linge in Gorinchem voor autoverkeer, fietsers en voetgangers.

Wie: Ministerie IenW, ministerie VRO, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, ProRail, Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten.

Wanneer: De Woningbouw en Mobiliteit-projecten worden gefaseerd uitgevoerd. De realisatie van de netwerkinvesteringen worden gestart in de periode 2025-2035. De maatregelen vanuit de mobiliteitspakketten worden uiterlijk 31 december 2035 afgerond. De realisatie van de infrastructuur ten behoeve van woningbouw moet uiterlijk 31 december 2027 zijn gestart.

Functionele benadering hoofdwegennet

Wat: Het hoofdwegennet speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van gebieden op regionaal, landelijk en internationaal niveau. Afhankelijk van het schaalniveau en de omgevingskenmerken hebben de schakels in het wegennet een verschillende functie, zoals blijkt uit het onderzoek Toekomstperspectief Hoofdwegennet. Het Toekomstperspectief biedt als concept-beleidskader handvatten om de schakels in het hoofdwegennet te beheren en ontwikkelen vanuit de beoogde

functie. Zo kan op hoofdwegen bijvoorbeeld meer rekening worden gehouden met het door-
gaand verkeer, de ontsluiting van regio's of juist met vrachtvervoer. De functionele benadering
van het hoofdwegenet gaat hand in hand met de ruimtelijke inrichting van het gebied rond de
weg, zodat infrastructuur en ruimte elkaar versterken.

Wie: Ministerie IenW, wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, waterschappen)
en maatschappelijke partners.

Wanneer: Het ministerie verkent in 2025 samen met wegbeheerders en maatschappelijke
partners in concrete dossiers en gebieden hoe het sturen op de functie van de weg kan helpen
efficiënte, toekomstbestendige keuzes te maken.

Deelmobiliteit

Wat: Deelmobiliteit is een belangrijke schakel in de deur-tot-deur reis. Om deelmobiliteit te
faciliteren en stimuleren richt het ministerie zich op standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling
tussen gemeenten en marktpartijen. Om te werken aan kennisontwikkeling en de overheidsregie
te versterken is samen met medeoverheden het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit opgericht.
In dit programma is door medeoverheden een gezamenlijke stip op de horizon gezet voor 2030,
onder andere om mensen bekender te maken met het concept deelmobiliteit. Doel is een
verviervoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers) en een lager gemiddeld
autobezit in stedelijk gebied. Het programma werkt aan deze doelen door zich te richten op het
uniformeren en harmoniseren van beleid, samenwerking, kennisdeling en monitoring en
evaluatie. Zo werkt het ministerie samen met medeoverheden nu en in de komende jaren aan
verschillende projecten die aansluiten bij de motie van Volt om voorstellen te doen voor hoe het
gebruik van deelauto's exponentieel kan groeien tot een reëel alternatief voor de auto in
stedelijke gebieden. In het programma wordt o.a. gewerkt aan mogelijkheden voor wettelijke
verankering, instrumenten voor overheidsregie en de aansluiting op gebiedsontwikkeling.

Wie: Ministerie IenW, ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincies,
gemeenten, regionale samenwerkingen, kennis- en netwerkpartners.

Wanneer: Het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit wil in vijf jaar de basis leggen
om deelmobiliteit een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk te maken.

Campagne Autodelen

Wat: In de campagne '[Start met delen](#)' wil het ministerie meer mensen bewust maken van de
mogelijkheden die deelauto's bieden. De campagne brengt de voordelen van autodelen onder de
aandacht: flexibiliteit, duurzaamheid en kostenbesparing. En laat daarmee ook zien dat een
deelauto voor iedereen met een autorijbewijs relevant kan zijn als je even een (extra) auto nodig
hebt om grote spullen te vervoeren, een uitje met vrienden hebt of een familielid wil bezoeken.

Zo legt de campagne een basis voor het stimuleren van het gebruik van deelauto's.

Wie: Ministerie IenW, medeoverheden.

Wanneer: Vanaf november 2024 is de deelauto-campagne live.



Mobiliteitshubs

Wat: Op mobiliteitshubs komen auto's, deelmobiliteit, fietsen en openbaar vervoer bij elkaar.
Hiermee wordt overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere vervoersmiddel
makkelijker, 'de juiste modaliteit op de juiste plek'. Bij grootschalige woningbouwlocaties in
nieuwe gebiedsontwikkelingen worden 'wijkhubs' gebouwd om ruimte vrij te maken voor de
bouw van meer woningen en vergroening ten behoeve van klimaatbestendigheid en leefbaarheid.
Bij hubs in het landelijke gebied ligt de focus op het efficiënt clusteren van het aanbod aan
mobiliteitsdiensten, waarmee de bereikbaarheid in regionale gebieden betaalbaar en op orde
blijft. Aan stadsranden en het hoofdwegenet kunnen hubs buiten de ringwegen hoofdzakelijk
dienen als 'snelwegstations', waarmee (ring)wegen ontlast worden, files worden vermeden en de
autodruk op de stadscentra wordt verlicht. Het zijn veelal voorzieningen voor een soepele en

comfortabele overstap tussen auto en het openbaar vervoer of deelmobiliteit om de (binnen)stad in te gaan met voldoende ruimte om te parkeren. Het ministerie co-investeert in verschillende hubs en werkt met medeoverheden in het nationaal programma Mobiliteitshubs aan een samenhangende aanpak om hubs te ontwikkelen. Zo zijn in de mobiliteitspakketten en korte termijn afspraken van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) afspraken gemaakt met gemeenten over co-investeringen voor de realisatie van mobiliteitshubs, en wordt met deze gemeenten gewerkt aan gezamenlijke kaders, kennisontwikkeling, en kennisdeling. Daarnaast is een onderdeel van deze programmatische aanpak het verkrijgen van inzicht in hubs (Monitoring & Evaluatie) en het zorgen voor (digitale) vindbaarheid en herkenbaarheid van hubs.

Wie: Ministerie IenW, provincies, gemeenten en gebiedsprogramma's.

Wanneer: Het Landelijk Programma Mobiliteitshubs is in 2024 gestart en werkt de komende jaren aan een gezamenlijke aanpak voor de ontwikkeling van de verschillende mobiliteitshubs. De (wijk)hubs – als onderdeel van grootschalige woningbouwprojecten uit het WoMo programma – worden in de looptijd 2025-2035 opgeleverd.

Bus Rapid Transit

Wat: Bus Rapid Transit (BRT) is een hoogwaardige, snelle en comfortabele bus die vooral randen van steden met omliggende dorpen of steden kan verbinden. BRT is snel te implementeren en exploiteren en kan hoge aantallen mensen vervoeren met een beperkt ruimtebeslag. In combinatie met mobiliteitshubs kan BRT helpen de druk op de hoofdwegen te verlichten. Binnen het programma Toekomstbeeld OV wordt gewerkt aan de ontwikkeling van BRT in Nederland. In de landelijke Actieagenda BRT werkt het ministerie samen met medeoverheden, vervoerders en wegbeheerders onder andere aan een Nederlandse standaard voor BRT en aan ontwerpprincipes voor het slimmer benutten van het bestaande asphalt. Onderdeel van de agenda is om BRT in de praktijk te testen. Afgelopen najaar is daarom besloten om de pilots BRT Haarlem-Schiphol-Amsterdam en A50-Meierij in Noord-Brabant te starten. In de pilots worden bijvoorbeeld intelligente verkeerslichten (iVRI's) ingezet en de vluchtstrook van de snelweg geschikt gemaakt om de doorstroming van bussen te bevorderen. Hiermee worden ook praktische stappen gezet in de integrale benadering van bereikbaarheid en de toepassing van het Toekomstperspectief Hoofdwegenet.

Wie: Ministerie IenW, provincies, gemeenten, wegbeheerders en busvervoerders.

Wanneer: Een eerste verkenning van de huidige situatie van de bus in het wegontwerp en de standaard BRT worden in 2025 opgeleverd. Parallel zullen de pilots BRT komend jaar van start gaan en uiterlijk over twee jaar worden geëvalueerd. De geleerde lessen zullen worden meegenomen in de verdere ontwikkeling van BRT.

2.2 Veilige, betrouwbare wegen

De infrastructuur in Nederland is van hoog niveau en de uitdaging is om dat zo te houden. Het hoofdwegenet en de andere netwerken dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land. Het zorgt ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, dat goederen en diensten op een veilige manier kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van Europa. De huidige infrastructuur is op leeftijd en wordt intensief gebruikt. Daarom werkt het ministerie aan de grootste onderhoudsopgave van het hoofdwegenet, hoofdspoorwegenet, hoofdvaarwegenet en het hoofdwatersysteem ooit. Het Basiskwaliteitsniveau (BKN)⁷ voor de wegen, vaarwegen, spoorwegen en het watersysteem helpt om de balans te vinden tussen veiligheid, voorspelbaarheid en kosten, terwijl we tegelijkertijd aan een duurzame en toekomstbestendige infrastructuur werken. De uitvoering van de instandhoudingswerkzaamheden (exploitatie, onderhoud en vernieuwing) conform het BKN vragen voorbereidingstijd, vanaf 2026 zullen aanpassingen buiten stapsgewijs zichtbaar worden op en rond het hoofdwegenet.



⁷ Kamerstuk 29 385, nr. 139 en Kamerstuk 29 984, nr. 1202

Instandhouding van het hoofdwegennet

Wat: Het intensiveren van de inzet op instandhouding van het hoofdwegennet, door:

1. Het toepassen van het basiskwaliteitsniveau (BKN) als stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau.
2. De meerjarenafspraak instandhouding (2024-2030), waarin de gewenste prestaties op basis van het BKN en bijbehorende budgetten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing zijn gebundeld in één afspraak. Hierdoor ontstaat meer continuïteit in de opgave en meer ruimte om de instandhoudingsopgave efficiënter te organiseren.
3. Professionalisering van het assetmanagement door meer inzicht in de staat van de wegen en objecten, zoals bruggen en viaducten.
4. Efficiëntere samenwerking in de keten door benutten van beschikbare expertise, toepassen van meer standaardisering en ontwikkelingen op gebied van data en digitalisering.

In het [MIRT-overzicht 2025](#) staan de grotere instandhoudingsprojecten op het hoofdwegennet die de komende jaren worden uitgevoerd.

Wie: Ministerie IenW en Rijkswaterstaat.

Wanneer: zie MIRT-overzicht 2025.

Voertuigdata en wegbeheer

Wat: In Road Monitor 2 (ROMO) wordt samengewerkt met verschillende marktpartijen om real-time voertuigdata in te zetten voor de werkzaamheden van wegbeheerders in Nederland. Met behulp van geanonimiseerde data uit voertuigen, kunnen we sneller detecteren waar het wegdek verslechtert of waar het wegdek glad is door vorst. Daarnaast helpt deze data om verkeersonveilige situaties op de weg nauwkeuriger te detecteren. Zo kunnen wegbeheerders hun beheertaken efficiënter en effectiever uitvoeren. De verkeersveiligheid en de kwaliteit van ons wegennet verbetert én het serviceniveau aan de weggebruiker is hoger.

Wie: Ministerie IenW, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, provinciale en gemeenten, Nationaal Dataportaal Wegverkeer, TNO, autofabrikanten, partijen voor dataverzameling en serviceproviders.

Wanneer: Eind 2024 weten we welke industriepartijen participeren in ROMO. Naar verwachting zal de geaggregeerde data halverwege 2025 beschikbaar komen voor wegbeheerders. Waarna zij kunnen beoordelen óf, en zo ja welke, mogelijkheden zij zien en wat er nodig is om deze te implementeren in de eigen beheerorganisatie.

Verkeersveiligheid op rijks-N-wegen

Wat: Het programma 'Meer veilig' en de impulsfinanciering van €200 miljoen voor rijks-N-wegen hebben als doel om de verkeersveiligheid op rijkswegen verder te verbeteren. Met het treffen van infrastructurele maatregelen, zoals het veilig inrichten van bermen of het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans rijks-N-wegen, wordt beoogd om het ongevalsrisico en daarmee het aantal verkeersslachtoffers op deze wegen terug te dringen. De verkeersveiligheidsaanpak van rijks-N-wegen wordt uitgevoerd in twee tranches. De uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen uit tranche 1 is gericht op het realiseren van snelle resultaten op een groot aantal rijks-N-wegen. Binnen tranche 2 valt de grootschalige aanpak van een beperkt aantal trajecten, zoals het realiseren van rijbaanscheiding op de N36 en N50 Kampen-Ramspol.

Wie: Ministerie IenW en Rijkswaterstaat

Wanneer: Met het programma Meer Veilig worden in 2024/2025 maatregelen gerealiseerd die zorgen voor veiligere bermen van rijks-N-wegen. Ook de verkeersveiligheidsaanpak van deze wegen op basis van de €200 miljoen die in 2022 beschikbaar is gekomen, loopt de komende jaren nog door. De uitvoering van de eerste maatregelen in tranche 2 start naar verwachting in 2025 en zal in de jaren daarna nog doorlopen. De uitvoering van de grootschalige aanpak van de N36 en N50 Kampen-Ramspol start naar verwachting in 2028.

Strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen

Wat: Met de ontwikkeling van de Strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R) wordt in beeld gebracht wat de grootste verkeersveiligheidsrisico's op het rijkswegennet zijn. Daarmee zal de SAV-R ook handvatten voor de prioritering en programmering van maatregelen kunnen bieden. Daarbij worden, afhankelijk van onder andere de uitvoeringscapaciteit, realistische streefdoelen voor de rijkswegen uitgewerkt en indicatoren benoemd op basis waarvan gemonitord kan worden of doelen behaald worden.

Wie: Ministerie IenW

Wanneer: Recentelijk zijn twee onderzoeken opgeleverd die als bouwsteen dienen voor de uitwerking van de SAV-R. De inhoudelijke analyse van risico's en mogelijke maatregelen wordt in de eerste helft van 2025 verder verfijnd. Naar verwachting wordt de agenda rond de zomer van 2025 gepresenteerd.

Verkeersveiligheid op onderliggend wegennet

Wat: Het Rijk heeft tot 2030 € 500 miljoen beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. Het Rijk draagt met dit geld voor maximaal 50% bij aan bewezen effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Het geld wordt in verschillende tranches uitgegeven. De eerste twee tranches zijn afgerond. Op dit moment wordt het volledige resterende bedrag (circa € 236 miljoen) tijdens de derde tranche beschikbaar gesteld aan medeoverheden om daarvan infrastructurele maatregelen treffen, zoals het aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen, het aanbrengen van een (fysieke) rijrichtingscheiding of de aanleg van een rotonde binnen of buiten de bebouwde kom.

Wie: Ministerie IenW, provincies, gemeenten en waterschappen

Wanneer: De regeling loopt voor de periode van 1 januari 2025 tot 1 januari 2030.



2.3 File-aanpak en voorspelbare reistijden

Het ministerie werkt aan goede bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en economische toplocaties, met goed functionerende netwerken. De aanpak van files en het realiseren van voorspelbare reistijden is daarbij van belang voor een efficiënte afhandeling van de automobiliteit. Om dit te bereiken wordt gewerkt aan structurele verbeteringen aan het wegennet. Ook maatregelen binnen de andere speerpunten dragen hieraan bij. Zoals de inzet op deelmobiliteit, goede reisinformatie en slimmere automobiliteit en logistiek.

Het is onvermijdelijk dat de grote onderhoudsopgave voor hinder zorgt voor de weggebruiker. Het ministerie spant zich in om de onderhoudsopgave zodanig uit te voeren dat de bijkomende hinder binnen de afspraken blijft.

Herstart gepauzeerde wegprojecten

Wat: Het vorige kabinet had al te maken met stikstofproblematiek, en schaarse capaciteit en financiële middelen. Dit heeft in 2023 geleid tot de herprioritering van het Mobiliteitsfonds waarbij belangrijke (weg)projecten zijn gepauzeerd. Deze projecten zijn behouden in het [MIRT-overzicht](#), omdat de onderliggende opgaven niet zijn verdwenen. Het is de wens van het ministerie om ieder jaar één gepauzeerd project op te starten. Onder voorbehoud van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel.

Wie: Ministerie IenW

Wanneer: 0-15 jaar (indicatieve doorlooptijd)

Aanpakken van hinder tijdens wegwerkzaamheden

Wat: De komende decennia zal er veel meer onderhoud aan wegen nodig zijn om Nederland bereikbaar te houden. Dat gaat onvermijdelijk gepaard met meer hinder voor weggebruikers. Om de hinder en files tijdens wegwerkzaamheden aan te pakken, wordt gebruik gemaakt van drie slimme strategieën. Slim Plannen houdt in dat er vroegtijdig wordt afgestemd om de werkzaamheden zo goed mogelijk te organiseren. Met Slim Bouwen worden de werkzaamheden, waar mogelijk, kort maar intensief uitgevoerd om de impact te verkorten. Daarnaast zorgt Slim Reizen ervoor dat verkeers- en mobiliteitsmanagement wordt ingezet om weggebruikers beter te informeren en alternatieve routes te faciliteren zodat files kunnen worden vermeden. Het aanpakken van hinder is al onderdeel van de projectbudgetten. Wanneer nodig wordt een bredere aanpak toegepast die meerdere projecten overstijgt, waarbij er ook wordt gekeken naar samenwerking met regionale mobiliteitsplannen.

Wie: Ministerie IenW, Rijkswaterstaat, in afstemming met regionale partijen

Wanneer: De Hinderaanpak wordt toegepast tijdens geplande (en afgestemde) werkzaamheden.



Realisatie hoofdwegennet projecten

Wat: In het [MIRT-overzicht](#) staan diverse projecten op het hoofdwegennet. Deze projecten dragen bij aan de capaciteit, instandhouding, robuustheid en veiligheid van het hoofdwegennet. Oftewel: het verminderen van files en sneller van A naar B. Er wordt onder meer gewerkt aan de projecten A16 Rotterdam, A1 Apeldoorn - Azelo, A2 Het Vonderen – Kerensheide, A9 Badhoevedorp – Holendrecht, Zuidasdok, A12/A15 Ressen – Oudbroeken en A27 Houten – Hooipolder.

Wie: Ministerie IenW, provincies, gemeenten en vervoerregio's.

Wanneer: In 2025 zullen de nieuwe delen van de A16 Rotterdam en A1 Apeldoorn – Azelo worden opgesteld voor weggebruikers.

Verbeteren doorstroming op de weg

Wat: Vanuit de gepauzeerde wegprojecten is € 206 miljoen budget gereserveerd door het ministerie voor alternatieve maatregelen die helpen om de impact van het stilleggen van de wegprojecten te verminderen en de gevolgen daarvan te verzachten. De regio zal de uitvoering van deze maatregelen op zich nemen. Dit kabinet wil daarnaast verkennen welke verdere kleine maatregelen we kunnen toepassen om de filedruk te verminderen. Hiervoor reserveert het ministerie aanvullend maximaal € 290 miljoen voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren

van de weginfrastructuur (op het onderliggend wegennet of het hoofdwegennet) ten behoeve van de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. De regio is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn.

Wie: Ministerie IenW en regionale overheden

Wanneer: In het najaar van 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over het investeringspakket van € 206 miljoen. Besluiten over het aanvullende pakket met een maximum van € 290 miljoen worden in het voorjaar van 2025 genomen.

Handhaven op overbeladen vrachtwagens

Wat: Op dit moment kan er beperkt gehandhaafd worden op overbeladen vrachtwagens. Dit komt doordat niet alle weeglussen in het wegdek werken en ze snel stuk worden gereden. Rijkswaterstaat inventariseert samen met het ministerie, op zowel technisch als organisatorisch niveau, hoe er structureel meer weeglussen kunnen werken. Deze Weigh in Motion systemen wegen vrachtwagens terwijl ze rijden. Door dit systeem kunnen overbeladen vrachtwagens eerder worden gesignaleerd en van de weg worden gehaald voor een naweging, terwijl het overige verkeer doorstroomt. Door overbeladen vrachtwagens snel van de weg te halen, beperken we de schade aan de weginfrastructuur en zorgen we ervoor dat de wegen beter op orde blijven.

Wie: Ministerie IenW, Rijkswaterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport

Wanneer: 0 tot 10 jaar

Spitsspreiden en -mijden

Wat: De komende jaren neemt de drukte op de weg toe door files en door hinder op trajecten door noodzakelijke werkzaamheden aan de weg en aan het spoor. De landelijke aanpak spits-spreiden en -mijden richt zich via verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, communicatie en prijsprikkels en kleine stimulerende maatregelen op het beter verdelen van de drukte op de weg en in de trein. De inzet is om keuzeruimte te creëren voor de reiziger om op andere momenten en manieren te reizen om de drukte gelijkmatiger te verdelen over de dag/week, en zo Nederland bereikbaar te houden. Dit zijn maatregelen die zich richten op specifieke doelgroepen, waaronder forenzen (bijvoorbeeld ambtenaren) en studenten en scholieren. Door andere mogelijkheden aan te bieden om te reizen, wordt de piekdruk in de spits verminderd. De aanpak richt zich op de tien drukste trajecten op de weg en het spoor in Nederland. Het doel is om in samenwerking met regio's binnen een jaar een effectieve aanpak op te starten die een meerjarige focus van vijf tot tien jaar heeft, om de spitsdrukke op de weg en op het spoor te verminderen. Afspraken worden vastgelegd in de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

Wie: Ministerie IenW, provincies, gemeenten, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen.

Wanneer: Eind 2024 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de landelijke aanpak spits-spreiden en -mijden. In samenwerking met decentrale overheden zullen de landelijke en regionale plannen in 2025 worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Tevens zal besluitvorming voor 2026 en verder worden voorbereid.

Verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u op eerste trajecten

Wat: Deze maatregel richt zich op het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u op autosnelwegen, waar dit binnen de bestaande randvoorwaarden mogelijk is. Invoering van 130 km/u overdag op alle trajecten waar dit voor 2020 het geval was, is door de regels waaraan voldaan moet worden zoals voor stikstof en geluid niet realistisch. Wel is een eerste aantal trajecten in beeld waar de verhoging van de maximumsnelheid kansrijk is:

- A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug;
- A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en de Lorentzsluizen;
- A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland;
- A37 tussen knooppunt Holsloot en de aansluiting Zwartemeer.

Dit zijn trajecten waar nu ook in de avond en nacht al een maximumsnelheid geldt van 130 km/u en waar mogelijk geen extra maatregelen voor stikstof en geluid nodig zijn. De afgelopen periode zijn deze vier trajecten in detail onderzocht. Hierbij is onder andere gekeken naar de aspecten stikstof, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

Wie: Ministerie IenW

Wanneer: Voor de drie hierboven benoemde trajecten zijn een ontwerp-verkeersbesluiten getekend. Publicatie hiervan in de Staatscourant volgt in januari 2025. Dan zal ook de zienswijze-procedure starten. Na het verwerken van de ingediende zienswijzen kunnen de definitieve verkeersbesluiten in Q1 2025 vastgesteld worden, waarna de bebording op deze trajecten zo spoedig mogelijk aangepast zal worden. De inzet is dat de maximum snelheid van 130 km/u overdag op deze trajecten dan uiterlijk Q2 2025 plaats kan vinden.

Voor het traject A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer wordt het detail-onderzoek naar verwachting in januari 2025 afgerond. Als uit deze onderzoeken blijkt dat de maximumsnelheid daar ook verhoogd kan worden zal ik ook voor dit traject het ontwerp-verkeersbesluit tekenen.

Onderzoek maximumsnelheid 130 km/u op meer trajecten autosnelweg

Wat: Na vaststelling van de verkeersbesluiten voor de eerste vier trajecten zal van start worden gegaan met het onderzoek naar andere mogelijke trajecten waar tot nader order met dezelfde uitgangspunten (dus binnen de huidige randvoorwaarden voor stikstof en geluid) de snelheid overdag ook naar 130 km/u verhoogd kan worden.

Wie: Ministerie IenW

Wanneer: In de loop van 2025 wordt meer duidelijkheid verwacht op welke trajecten het kansrijk wordt geacht dat de maximumsnelheid over omhoog kan naar 130 km/u als volgende stap.



3. Duurzame, slimme en veilige automobilititeit

Ambitie en acties

Wat zien we?

Door technologische ontwikkeling en de inzet van beleid, wordt de auto steeds duurzamer, slimmer en veiliger. De auto biedt vrijheid, wordt hoog gewaardeerd en is snel, comfortabel en flexibel. Er zijn echter ook forse opgaven, onder andere op het gebied van verkeersveiligheid van met name kwetsbare verkeersdeelnemers, klimaat, circulariteit en leefbaarheid vanwege ruimtebeslag en hinder van geluid en emissies. Ook de betaalbaarheid is een belangrijk aandachtspunt. Het ministerie kan hier maar beperkt invloed uitoefenen, omdat de verantwoordelijk hiervoor voornamelijk bij andere partijen ligt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan belastingen, aanschafprijzen en afschrijving, of parkeerkosten.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid vraagt om aandacht, want de prognoses schetsen een beeld van een toenemend aantal verkeersslachtoffers de komende jaren. Het ministerie probeert het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Onder meer door in te zetten op veilige infrastructuur en veilig gedrag op de weg en maar ook door in te zetten op het veiliger maken van de auto zelf. De auto wordt steeds zwaarder, waardoor de impact van een ongeval voor niet-inzittenden steeds groter wordt. Innovaties in en om het voertuig leveren een steeds grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De technologische ontwikkelingen volgen elkaar steeds sneller op, de autowereld verandert in rap tempo. In het toekomstperspectief Auto & Gebruiker is onderzoek gedaan naar een drietal zekere voertuigontwikkelingen: elektrificatie, automatisering en digitalisering.

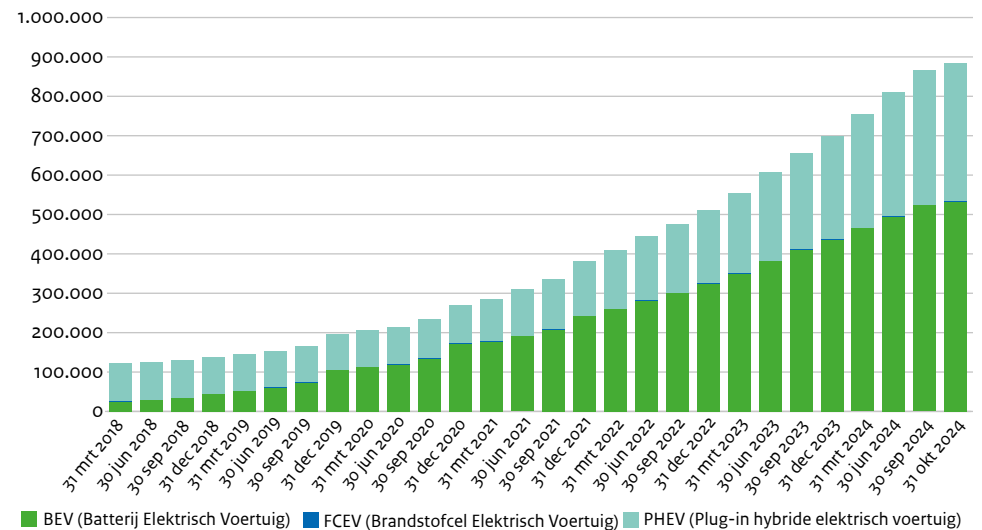
Elektrificatie

Steeds meer auto's verduurzamen. Het aantal elektrische personenauto's in Nederland is snel gegroeid. In oktober 2024 telde Nederland iets meer dan 884.000 elektrische en plug-in hybride

personenauto's⁸. Dat is ongeveer 1 op de 10 personenauto's in Nederland. Daarnaast is bijna de helft (48%) van alle deelauto's elektrisch. In Europa hebben we afgesproken dat vanaf 2035 alle nieuw verkochte (bestel)auto's emissievrij zijn, voor vrachtauto's en bussen gaat dit om 90% van de voertuigen in 2040.

Figuur 2 Aantal geregistreerde elektrische personenauto's in Nederland van 2018-2024

Bron: Dashboard Elektrisch Vervoer, 2024, RVO



Automatisering

Automatisering verandert de wijze waarop voertuigen gebruikt en ingezet worden. De auto gaat in de toekomst steeds meer rijtaken van de bestuurder overnemen. Wereldwijd worden grote stappen gezet om geautomatiseerd vervoer mogelijk te maken, waaronder zelfrijdende auto's, geautomatiseerd vrachtvervoer en ov. Deze vormen van geautomatiseerd vervoer kunnen bijdragen aan efficiëntie, doorstroming, verbetering van de verkeersveiligheid en aan het comfort voor de weggebruiker, mits deze onder de juiste condities worden toegepast.

⁸ RVO Dashboard Elektrisch Vervoer



Digitalisering

Betrouwbare en toegankelijke digitale reis- en routeinformatie is van groot belang voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Nu al maakt 97% van de weggebruikers gebruik van in-car reis- en routeinformatie⁹. Mobiliteitsdata worden daarnaast bijvoorbeeld ingezet om betere in-car veiligheidswaarschuwingen aan weggebruikers te leveren en om hulpdiensten prioriteit te geven bij verkeerslichten.

Wat willen we?

Duurzamer

Nederland heeft in het Klimaatakkoord en de Klimaatwet afgesproken om toe te werken naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving in 2050, zonder uitstoot van CO₂. Daarom werken we toe naar een reductie van de uitstoot van 55% in 2030, ten opzichte van 1990. De opgave voor de sector mobiliteit is om de uitstoot met 37% te verminderen ten opzichte van 1990.

Een versnelling in de verduurzaming van de mobiliteitssector is nodig om zicht te blijven houden op klimaatneutraliteit in 2050. Daarom werkt het ministerie aan de randvoorwaarden om de groei van elektrisch rijden te faciliteren. Onder andere door voldoende oplaadmogelijkheden voor elektrisch aangedreven voertuigen mogelijk te maken. Dit is van belang om de verduurzaming van het gehele wagenpark te realiseren: (bestel)auto's, vrachtauto's en bussen. Het delen van vervoermiddelen draagt ook bij aan de verduurzaming van de mobiliteit. Zo is één van de doelen binnen het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂. In de periode van transitie van brandstof naar elektrisch, werkt het ministerie ook aan de verduurzaming van de voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor.

Slimmer

Nederland heeft altijd een vooraanstaande rol gehad in de ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer, mede vanwege de kansen voor het Nederlandse mobiliteitssysteem. Het ministerie stimuleert dat de auto steeds slimmer wordt, mits dit plaatsvindt binnen de kaders van (cyber) veiligheid, privacy en beschikbare ruimte. Zo worden maatschappelijke baten van deze ontwikkelingen gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid, grotere verkeersveiligheid en een gezondere leefomgeving.

De EU-regelgeving over geautomatiseerd vervoer maakt een beweging van de fase van experimenteren naar implementeren. Dit vraagt om aanpassingen aan wet- en regelgeving, maar ook om een nieuwe wijze van het beoordelen van voertuigveiligheid en rijgeschiktheid. Hiervoor zet Nederland proactief in op een slimme inpassing en een verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer in het mobiliteitssysteem.

Veiliger

Het ministerie wil de auto veiliger maken. Innovaties in en om het voertuig kunnen in de toekomst een steeds grotere bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Zo beschikken nieuwe voertuigen (auto's, bestelwagens, bussen en vrachtauto's) vanaf juli 2024 al verplicht over bepaalde rijhulpsystemen, die de veiligheid van de inzittenden en andere weggebruikers verbeteren. Informatie over onder andere maximumsnelheden en schoolzones worden steeds meer in-car beschikbaar voor de weggebruiker, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Naast de inzet op het veiliger maken van de auto, zet het ministerie ook in op veiligere infrastructuur en gedrag van bestuurders.

⁹ Monitor Smart Mobility 2024

Waar werken we aan?

- *Elektrisch rijden;*
- *Slimmere auto's en veilig rijgedrag;*
- *Duurzaam en innovatief goederenvervoer.*

3.1 Elektrisch rijden

Elektrisch rijden en de elektrificatie van het wagenpark speelt een cruciale rol bij het verminderen van uitstoot en is een belangrijke stap richting het behalen van klimaatneutrale mobiliteit in 2050. De komende decennia bestaat het wagenpark uit elektrische auto's en brandstofauto's. Het is belangrijk dat de lasten over beide groepen eerlijk worden verdeeld, zodat autorijden betaalbaar blijft en de elektrische auto in voldoende mate wordt ondersteund om de afgesproken klimaat- en energiedoelen te halen en stikstofreductie te realiseren. Daarnaast nemen we maatregelen om te voldoen aan randvoorwaarden om deze transitie mogelijk te maken. Daarom werkt het ministerie aan:

Herziening autobelastingen

Wat: Door de geleidelijke toename van elektrische auto's zullen de overheidsinkomsten afnemen, terwijl we juist streven naar een stabiele opbrengst van de autobelasting op de lange termijn. Van de elektrische rijder wordt daarom een eerlijke bijdrage gevraagd. Hierbij moet de bereikbaarheid in Nederland op orde blijven. De komende tijd gaan we op zoek naar een nieuwe toekomstbestendige balans tussen deze ontwikkelingen en presenteren hiervoor in het eerste kwartaal van 2025 een plan voor een hervorming van de autobelastingen en het aangrenzende mobiliteitsbeleid. In dit plan zullen verschillende opties worden uitgewerkt, waarbij rekening gehouden wordt met de afspraken over de hervorming van de autobelastingen en de daaraan gerelateerde CO₂-reductie zoals opgenomen in het Nederlands Herstel- en Veerkrachtplan (HVP).
Wie: Ministerie IenW, ministerie van Financiën, ministerie van Klimaat en Groene Groei
Wanneer: Komend jaar vindt de afstemming plaats met de ministeries van IenW, Financiën en Klimaat en Groene Groei, implementatie volgt na de besluitvorming.

Motorrijtuigenbelasting-gewichtscorrectie

Wat: Voor een emissievrij voertuig hoeft op dit moment geen motorrijtuigenbelasting (MRB) betaald te worden. Per 1 januari 2025 wordt dit een kwarttarief (25% van het normale tarief) en vanaf 1 januari 2026 zou deze korting eindigen. De hoogte van de MRB is afhankelijk van het gewicht van het voertuig. Een elektrische personenauto is door het accugewicht zwaarder dan een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor. Dit zou betekenen dat de MRB vanaf 2026 hoger is voor elektrische auto's dan voor een auto met verbrandingsmotor. Om te zorgen dat de groei van emissievrije voertuigen niet stagneert, is ervoor gekozen om tot en met 2029 een tariefkorting te introduceren van 25% voor zowel het rijksdeel van de MRB als voor het provinciale deel (de opcenten). Dit houdt de aanschaf van nieuwe en tweedehands elektrische auto's aantrekkelijk. In het voorjaar van 2025 zal het kabinet opnieuw beoordelen of de hoogte van de tariefkorting voor elektrische auto's voldoende is.

Wie: Ministerie IenW, ministerie van Financiën, ministerie van Klimaat en Groene Groei

Wanneer: De tariefkorting loopt van 2025 tot 2029.

Uitrol laadinfrastructuur

Wat: Het ministerie heeft de verantwoordelijkheid en taak om samen met andere overheden, netbeheerders en marktpartijen te zorgen voor de uitrol van de laadinfrastructuur. Hiermee wordt voorzien in de laadbehoefte van elektrische personen-, bestel- en vrachtvoertuigen, maar ook die van elektrisch bouw materieel en bussen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn afspraken gemaakt over de uitrol van laadinfrastructuur. Een randvoorwaarde voor het laden van elektrische voertuigen is voldoende netcapaciteit. In dat kader werkt het ministerie samen met het ministerie van Klimaat en Groene Groei in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) bijvoorbeeld aan slim laden en andere mitigerende maatregelen, zoals batterij opslag en alternatieve transportrechten.

Wie: Ministerie IenW, ministerie van Klimaat en Groene Groei, regionale en lokale overheden, netbeheerders en marktpartijen

Wanneer: Het uitrollen van laadinfrastructuur is een continu proces tussen de betrokken partijen en zal de ontwikkeling van elektrische voertuigen volgen.



3.2 Slimmere auto's en veilig rijgedrag

Door automatisering en digitalisering ontwikkelt de auto zich in rap tempo. Dankzij ontwikkelingen op het gebied van digitalisering worden reis- en routeinformatie nauwkeuriger en komen er meer in-car veiligheidswaarschuwingen beschikbaar. Ook worden er grote stappen gezet om geautomatiseerd vervoer mogelijk te maken, waaronder zelfrijdende auto's, geautomatiseerd vrachtovervoer en openbaar vervoer. Er zijn wel randvoorwaarden op gebied van veiligheid, wetgeving en privacy nodig om geautomatiseerd vervoer goed te laten werken en daarmee de maatschappelijke baten ervan te verwezenlijken. Daarom zet het ministerie zich in voor een slimme inpassing en een verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer.

Testen op de openbare weg met geautomatiseerd vervoer

Wat: Met het oog op de kansen voor verkeersveiligheid, doorstroming, verduurzaming en andere maatschappelijke toepassingen heeft Nederland in 2016 – als voorzitter van de Europese Raad – met de Declaration of Amsterdam het initiatief genomen om EU-regelgeving rond geautomatiseerde voertuigen te harmoniseren. Ook was Nederland de eerste EU-lidstaat die nationale

regelgeving had om experimenten uit te voeren op de weg met geautomatiseerde voertuigen zonder menselijke bestuurder aan boord. Op dit moment worden beleidsmatige en juridische kaders ingericht voor het testen met geautomatiseerd vervoer op de openbare weg. Dit heeft als doel om geautomatiseerd vervoer toe te laten en slim in te passen in het mobiliteitssysteem.

Wie: Ministerie IenW, ministerie van Justitie en Veiligheid, Rijkswaterstaat, RDW, CBR

Wanneer: De wetwijziging wordt in 2025 naar de Kamer gestuurd en de verwachting is dat een geautomatiseerd inschakelbaar rijstelsel in Nederland in 2027 gereed is voor marktintroductie.

Digitale reis- en routeinformatie

Wat: In het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) werkt het ministerie samen met alle overheden in Nederland om informatie over de weg ook digitaal beschikbaar en bruikbaar te maken. Het gaat bijvoorbeeld over maximumsnelheden, wegwerkzaamheden, milieuzones en lengte-, breedte- en hoogtebeperkingen voor vrachtwagenverkeer. De wegbeheerders in Nederland – gemeenten, provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat – delen hun data met marktpartijen, zoals autofabrikanten en navigatiediensten. Zodat deze informatie doorgegeven kan worden aan de weggebruiker. Hierdoor is het mogelijk dat in-car meldingen in apps en auto's verschijnen, zo beginnen mensen beter voorbereid aan hun reis. Dankzij in-car meldingen worden mensen ook tijdig gewaarschuwd voor spookrijders, naderende files en nood- en hulpdiensten. Daarnaast vermindert het zoekverkeer in steden door data over parkeer- en laadplekken met bijbehorende tarieven te delen met de weggebruiker. Dit is goed voor de doorstroming. Door data over de beschikbaarheid, locatie en tarieven van deelauto's en hubs te delen, kan de reiziger ook makkelijk overstappen van de auto naar het ov en andersom. Met het op orde brengen van mobiliteitsdataketens verbeteren we de doorstroming, wordt het verkeer veiliger en heeft de weggebruiker een zorgeloze reis.

Wie: Ministerie IenW, wegbeheerders (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en waterschappen), serviceproviders, autofabrikanten, Nationaal Dataportaal Wegverkeer, Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Interprovinciaal Overleg.

Wanneer: In 2030 hebben we mobiliteitsgegevens in Nederland zo georganiseerd dat we deze informatie makkelijk kunnen gebruiken voor ons beleid, beheer en onderhoud en het informeren van de reiziger.

Moderniseren Wegenverkeerswet 1994

Wat: De huidige Wegenverkeerswet komt uit 1994. Richting de toekomst komen de grootste uitdagingen voor de wegenverkeerswet door digitalisering en automatisering, zoals ontwikkelingen van in-car- en real time reisinformatie, digitalisering van verkeersdata, toepassingen van voertuigdata en autonoom rijden. Dit betreft internationale ontwikkelingen, die wereldwijd

spelen. De wet wordt aangepast zodat we deze ontwikkelingen op een veilige manier kunnen toestaan. Op dit moment wordt gewerkt aan een prioritering en een plan van aanpak om tot doelen en uitgangspunten voor de modernisering van de Wegenverkeerswet te komen. In het plan van aanpak wordt een voorstel gedaan welke partijen hierbij betrokken worden.

Wie: Ministerie IenW en nader te bepalen partijen.

Wanneer: In 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de prioritering en later dat jaar volgt een plan van aanpak. Op basis van dit plan worden de mijlpalen voor 2026 en verder opgesteld.



Veilig gedrag bij bestuurders en werkgevers

Wat: De verkeersveiligheids campagnes van het ministerie en haar partners worden gevoerd onder de koepel 'Kom veilig Thuis'. Via verschillende campagnes wordt de weggebruiker opgeroepen om zich veilig te gedragen in het verkeer. Zo is de langlopende campagne BOB tegen alcoholgebruik in het verkeer nog steeds actueel. Ook is er nu veel aandacht voor het tegengaan van afleiding in het verkeer, zoals met de MONO-campagne. Vanuit het programma MONO-Zakelijk worden werkgevers gestimuleerd en gefaciliteerd om maatregelen te nemen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Samen met bedrijven uit de transport- en vervoerssector wordt tevens een handreiking alcohol-

drugs- en medicijnenbeleid ontwikkeld, specifiek voor deze sector. Hiermee kunnen bedrijven aan de slag om middelengebruik en de effecten daarvan op hun bedrijfsvoering beperken. Denk daarbij aan het terugdringen van ziekteverzuim, schades en conflicten op de werkvloer.

Wie: Ministerie IenW, ministerie Justitie en Veiligheid, provincies, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Verantwoord Alcoholgebruik, TeamAlert en Politie.

Wanneer: De campagnes worden jaarlijks gevoerd aan de hand van een Campagnekalender. Iedere 2 of 3 jaar wordt een campagne vernieuwd. Op 9 december 2024 is de nieuwe Bob-campagne gelanceerd.

Rijhulpsystemen

Wat: Het ministerie heeft het Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

Convenant ondertekend en is onderdeel van de ADAS Alliantie: een samenwerkingsverband van verschillende organisaties die zich inzetten voor het verhogen van het veilig gebruik van rijhulpsystemen door bestuurders. Van brancheverenigingen tot schadeherstellers, en van opleidingsinstituten tot overheden.

Het ministerie monitort het kennisniveau, de gebruikservaring en tevredenheid van rijhulpsystemen in de periodieke Monitor Smart Mobility. De monitor gaf vorig jaar aanleiding tot vervolgonderzoek naar afleiding door rijhulpsystemen. Daarnaast is de correcte werking van het rijhulpsysteem intelligente snelheidsassistent (ISA) onder andere afhankelijk van de kwaliteit van data en de plaatsing en zichtbaarheid van verkeersborden. Het systeem waarschuwt de bestuurder wanneer deze de snelheidslimiet overschrijdt. Om ervoor te zorgen dat ISA de maximale snelheden correct weergeeft en herkent in zoveel mogelijk gevallen, zorgt Nederland ervoor dat de informatievoorziening digitaal (digitale snelhedenkaart) via het eerdergenoemde Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata op orde is. Tegelijkertijd werkt het ministerie ook aan de fysieke informatievoorziening (de snelheidslimietborden langs de weg) op basis van een knelpuntenonderzoek.

Wie: Het kernteam van de ADAS Alliantie bestaat uit het ministerie IenW, RAI Vereniging, ANWB, BOVAG, RDW, Verbond van Verzekeraars en Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen. Het onderzoek dat input biedt voor het monitoren van rijhulpsystemen, inclusief afleiding wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het knelpuntenonderzoek naar ISA wordt uitgevoerd door het ministerie IenW.

Wanneer: Het ADAS Convenant heeft een looptijd tot 18 december 2026. In 2025 wordt er gewerkt aan de uitvoering van de acties in het werkplan van de ADAS Alliantie. In hetzelfde jaar worden de resultaten, met handelingsperspectief, voor het onderzoek naar knelpunten in de fysieke infrastructuur voor ISA verwacht. In 2027 verwachten we de digitale snelhedenkaart op orde te hebben.



3.3 Duurzaam en innovatief goederenvervoer

In het Regeerprogramma is de Beleidsagenda Goederenvervoer aangekondigd. In deze agenda wordt de stap gemaakt van beleid per modaliteit naar bereikbaarheidsbeleid over alle modaliteiten heen, in lijn met de Mobiliteitsvisie. De focus komt te liggen op het doel van de verplaatsing van goederen. Daarbij is leveringszekerheid een belangrijk begrip: de goederen op het juiste moment op de juiste plaats om gebruikt te kunnen worden bij bedrijven, instellingen en consumenten.

In de Beleidsagenda Goederenvervoer komen vier belangrijke thema's aan de orde. Een multimodaal goederenvervoersysteem dat duurzaam en leefbaar is, veerkrachtig kan opereren bij verstoringen en digitalisering gebruikt om efficiënter en effectiever te zijn. In het voorjaar van 2025 zal de Beleidsagenda komen met concrete acties. Naast de verschillende concrete maatregelen die het ministerie treft om goederenvervoer te faciliteren, wordt het streefbeeld met betrekking tot goederen op de weg verder uitgewerkt in de verkenning goederenvervoer onder het toekomstperspectief Auto & Gebruiker.

Vrachtwagenheffing

Wat: In 2026 voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Net als in landen om ons heen betalen eigenaren van vrachtwagens dan een bedrag per gereden kilometer op de snelwegen, een aantal N-wegen en enkele gemeentelijke wegen. De hoogte van de heffing wordt bepaald op basis van de CO₂-uitstoot en het gewicht van het voertuig. De netto-opbrengsten worden gebruikt voor de stimulering van verduurzaming en innovatie in de transportsector. Dit gebeurt in de vorm van een aanschafsubsidie voor zero-emissietrucks, waterstoftankstations, laadinfrastructuur (stationair en dynamisch) en maatregelen ter verbetering van de logistieke efficiëntie.

Wie: Ministerie IenW, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

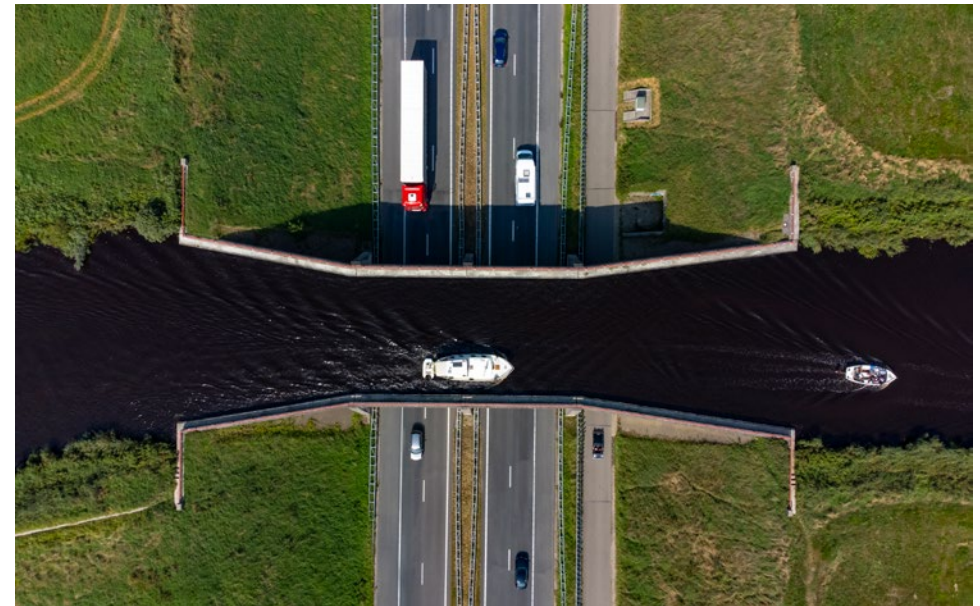
Wanneer: Vanaf 2023 is er gewerkt aan de realisatie van vrachtwagenheffing. In 2026 wordt de vrachtwagenheffing operationeel.

Verzorgingsplaatsen van de toekomst

Wat: Verzorgingsplaatsen zijn locaties langs het hoofdwegennet die de weggebruiker in staat stellen een reis te onderbreken. Bijvoorbeeld om te tanken, laden, rusten, eten en drinken. Het hoofdwegennet telt in totaal 288 van deze verzorgingsplaatsen. Nederland werkt toe naar de reducering van de CO₂-uitstoot. De transitie naar zero-emissie mobiliteit is daarom in volle gang. Dat heeft effect op de vraag naar duurzame energiebronnen en daarmee ook op de verzorgingsplaatsen. Er wordt gewerkt aan een nieuw beleid voor de verzorgingsplaatsen. Uitgangspunt is dat het beleid ondernemers in staat stelt om meer laadinfrastructuur voor personenauto's en vrachtauto's te realiseren.

Wie: Ministerie IenW en ondernemers op de verzorgingsplaats.

Wanneer: In 2025 wordt het wetsvoorstel verder uitgewerkt.



Pilot Super Eco Combi

Wat: Het ministerie doet onderzoek naar het veilig introduceren van extra lange vrachtwagens, de Super Eco Combi. Deze variant wordt al gebruikt in Finland, Zweden, Denemarken, Duitsland en Spanje. Mits goed ingezet, kan de Super Eco Combi bijdragen aan het efficiënter en duurzamer maken van het wegtransport. Dit is hard nodig want de logistieke sector kampt met een toenemend tekort aan chauffeurs en stijgende kosten. De Super Eco Combi's kunnen tot wel twee keer zo veel lading meenemen met hetzelfde personeel. Het neemt ook minder ruimte in op de weg en verbruikt minder brandstof dan twee losse voertuigen. Door de standaardmaten kan de Super Eco Combi goed worden gecombineerd met ander goederenvervoer, zoals de trein.

Wie: Ministerie IenW, Rijkswaterstaat, RDW, Transport en Logistiek Nederland, RAI en Kennisknooppunt Evofenedex.

Wanneer: Het streven is dat in 2025 de eerste proef met een SEC op de Nederlandse openbare weg wordt uitgevoerd.

Digitalisering in de logistiek

Wat: Het ministerie leidt het programma Digitale Infrastructuur Logistiek. Dit moet zorgen voor een betere digitale samenwerking tussen bedrijven en overheden in goederenvervoer en logistiek. Dat lukt alleen als zij meer relevante data aan elkaar beschikbaar stellen. Dan kunnen bedrijven betere en geautomatiseerde keuzes maken voor de juiste vervoerwijze op de juiste plaats en tijd. Daarmee wordt de beschikbare capaciteit beter benut. Zo blijft de economische bijdrage van het midden- en kleinbedrijf op peil. Bovendien kunnen overheden gezamenlijk en slimmer toezien op de naleving van wetgeving. Het programma ontwikkelt een afsprakenstelsel, de Basis Data Infrastructuur. Daarin staan regels over de digitale taal, digitale identificatie en het aan elkaar beschikbaar stellen van data. Daarnaast is een specifieke aanpak binnen het programma voorzien om de digitale volwassenheid van met name midden- en kleinbedrijf in logistieke ketens te verhogen, zodat de Basis Data Infrastructuur ook daadwerkelijk gebruikt kan worden.

Wie: Ministerie IenW, Douane, Havenbedrijf Rotterdam, Portbase, Schiphol, Kennisknooppunt Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland.

Wanneer: Het programma loopt tot medio 2027. In 2025 en 2026 zal de Basis Data Infrastructuur verder worden verbeterd. Tevens zullen diverse toepassingen van de Basis Data Infrastructuur in belangrijke logistieke ketens in Nederland (zoals containervervoer en binnenvaart/binnenhavens) worden gerealiseerd. Deze zullen onder andere worden toegepast op de goederenvervoercorridors. Ook worden verschillende acties voor verbetering van de digitale volwassenheid van overheid en bedrijfsleven gerealiseerd, zoals de inzet van digitale adviseurs en digicoaches binnen bedrijven.



Dit is een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
T (070) 456 00 00

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

© Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | December 2024