

Maatregelen mestgebruik

In mest zitten voedingsstoffen die planten helpen groeien. Maar te veel mest op het land of in het water is slecht voor de bodem en het water. De overheid neemt maatregelen om vervuiling van natuur en water door mest tegen te gaan. En zo te voldoen aan de Europese regels.

Europese regels voor betere waterkwaliteit

Nederland moet voldoen aan [Europese regels die vervuiling van water door mest tegengaan](#). Dit is de Europese nitraatrichtlijn. Deze regels moeten ervoor zorgen dat er minder stikstof en fosfaat in de bodem, rivieren, meren en het grondwater terechtkomen. Die stoffen zitten in mest. Een teveel daarvan is slecht voor de bodem en waterkwaliteit.

In de Europese nitraatrichtlijn staat onder andere dat:

- boeren maximaal 170 kilogram stikstof uit dierlijke mest per hectare per jaar mogen gebruiken.

- ieder EU-land een plan moet maken om vervuiling door mest te verminderen. Bijvoorbeeld door:

 - het inzaaien van vanggewassen. Dat zijn gewassen die veel stikstof uit de bodem halen, waardoor het niet meer in het grondwater terechtkomt;

 - het gebruik van minder mest;

 - direct naast het water geen mest te gebruiken;

 - het uitrijden van mest alleen in bepaalde periodes toe te staan.

Nederland maakt volgens afspraak elke 4 jaar een actieprogramma Nitraatrichtlijn. Daarin staat welke maatregelen Nederland neemt.

EU-landen kwetsbare gebieden moeten bepalen. Daar is het risico op vervuiling door mest het grootst. In die gebieden geldt vervolgens de Europese nitraatrichtlijn. In Nederland geldt deze overal.

Afbouw hoeveelheid mest uitrijden (derogatie)

Nederlandse boeren kunnen een uitzondering (derogatie) aanvragen om meer dierlijke mest uit te mogen rijden over hun land. Maar die uitzondering bouwt stap voor stap af. De komende jaren mogen boeren steeds minder dierlijke mest uitrijden. Tot ze in 2026 voldoen aan de norm van maximaal 170 kilogram stikstof uit dierlijke mest per hectare. Zoals in de Europese nitraatrichtlijn staat. Vanaf dat moment is het niet meer mogelijk om derogatie aan te vragen.

Maatregelen mest voor korte en lange termijn

Doordat boeren de komende jaren minder dierlijke mest mogen uitrijden, is er in Nederland een mestoverschot. Boeren hebben dus te veel mest, die ze niet meer mogen uitrijden op het land. Ook hebben boeren weinig andere mogelijkheden om mest kwijt te raken. Mest afvoeren kost daardoor steeds meer geld. Daarom neemt het kabinet voor de korte en lange termijn maatregelen.

Investerings in mestverwerkingsinstallaties voor mestexport

Nederland wil meer mest exporteren naar het buitenland. Hiervoor moet de mest aan strenge eisen voldoen. Zoals eisen aan hygiëne

om dierziekten te voorkomen. Daarom investeert de overheid met een subsidieregeling in de bouw van mestverwerkingsinstallaties. Deze machines moeten ervoor zorgen dat boeren de verwerkte mest makkelijker en goedkoper kunnen vervoeren naar het buitenland.

Hogere subsidie om grasland te behouden

Er is [subsidie voor boeren die gebruikmaken van derogatie](#). Het kabinet wil deze subsidie verhogen. Deze subsidieregeling is er om grasland te behouden. Gras houdt namelijk veel stikstof vast. Dat is beter voor de waterkwaliteit.

De derogatievrije zone rond natuurgebieden gaat van 250 naar 100 meter

Vanaf 1 januari 2025 gaat de derogatievrije zone van 250 naar 100 meter. Dat betekent dat boeren mest mogen uitrijden als hun land minimaal 100 meter van een natuurgebied afligt. Dit moeten ze wel eerst aanvragen.

Nieuwe berekening van de hoeveelheid stikstof in mest

De zogenoemde stikstofcorrectiefactor verandert in 2025. Hiermee wordt de hoeveelheid stikstof in mest berekend. De hoeveelheid stikstof in mest bepaalt hoeveel mest een boer mag uitrijden.

Tijdens de opslag van mest verdampt er stikstof. Deze verdamping is in de huidige berekening van de hoeveelheid stikstof in mest al meegenomen. Alleen minder dan volgens de laatste onderzoeken eigenlijk juist zou zijn. Daardoor is de berekende hoeveelheid hoger dan de echte hoeveelheid stikstof in mest. Door aanpassing van de stikstofcorrectiefactor mogen boeren straks meer dierlijke mest uitrijden binnen de norm van 170 kilogram stikstof per hectare.

Subsidie voor stoppen veehouders

Ook het stoppen van veehouderijen draagt bij aan de vermindering van de mestproductie in Nederland. De overheid komt met een brede beëindigingsregeling. Boeren krijgen subsidie als zij stoppen met hun bedrijf.

Documenten

[Wetsvoorstel wijziging Meststoffenwet in verband met de maximale mestproductie](#)

Voorstel tot wijziging van de Meststoffenwet in verband met de voorwaarden over de maximale mestproductie in de ...

Kamerstuk: Voorstel van wet | 20-09-2024

[Kamerbrief over aanpak mestmarkt](#)

Minister Wiersma (LVVN) informeert de Tweede Kamer over haar voorgenomen aanpak van de mestmarkt, die bestaat uit een mix van ...

Kamerstuk: Kamerbrief | 13-09-2024

[Kamerbrief over haalbaarheid inzaaidatum vanggewassen 2024 in verband met weersomstandigheden najaar 2023 en voorjaar 2024](#)

Minister Wiersma (LVVN) informeert de Tweede Kamer over de haalbaarheid van de 1-oktoberdatum van 2024 en geeft tevens uitvoering ...

Kamerstuk: Kamerbrief | 04-09-2024

[Kamerbrief verlengen uitrijddatum dierlijke drijfmest op grasland 2024](#)

Minister Wiersma (LVVN) informeert de Tweede Kamer over het besluit om de periode voor het uitrijden van drijfmest op grasland in ...

Kamerstuk: Kamerbrief | 13-08-2024

Totstandkoming fosfaatrechtenstelsel

Sinds 1 januari 2018 is er het stelsel van fosfaatrechten voor melkvee. Doel van dit stelsel is om te zorgen dat de fosfaatproductie onder het fosfaatplafond komt en blijft.

Werking stelsel fosfaatrechten

Landbouwbedrijven die bedrijfsmatig melkvee houden hebben fosfaatrechten nodig. Boeren mogen per kalenderjaar met hun melkvee niet meer mest produceren dan het aantal fosfaatrechten dat ze hebben. Fosfaatrechten worden uitgedrukt in kilogrammen fosfaat: 1 recht is 1 kilogram fosfaat.

Vragen en antwoorden over fosfaatrechten

Lees hier de [meestgestelde vragen en antwoorden over fosfaatrechten](#).

Totstandkoming fosfaatrechtenstelsel

[Overzicht inklappen](#)

1984 - 2018

Het stelsel van fosfaatrechten is tot stand gekomen in de periode 1984 tot 2018.

1984

Melkquotum

2006-2009

Eerste derogatie (uitzondering) van de nitraatrichtlijn

2008

Europees besluit afschaffing melkquotum

2010-2013

Tweede derogatie van de nitraatrichtlijn

12-12-2013

Kamerbrief met waarschuwing

2014 - 2017

Derde derogatie van de nitraatrichtlijn

2014

Overschrijding fosfaatproductieplafond

1-4-2015

Melkquotum vervalt

2-7-2015

Aankondiging regulering fosfaatproductie melkvee

2016

Overschrijding fosfaatproductieplafond

8-9-2016

Wetsvoorstel naar TK

Maart – december 2017

Fosfaatreductieplan

2018-2019

Vierde derogatie van de nitraatrichtlijn

1-1-2018

Invoering fosfaatrechtenstelsel melkveehouderij

Maart – mei 2018

Omvang toegekende rechten overschrijdt
fosfaatproductieplafond

[Overzicht inklappen](#)

Onze wegen in de toekomst

De wegen, het wegbeheer en verkeersmanagement in Nederland staan internationaal hoog aangeschreven. Nederland wil die positie behouden en verder uitbouwen. Ook nu we steeds vaker voertuigen zien die met elkaar en hun omgeving 'praten' (Connected Cars), moet de infrastructuur geschikt zijn en blijven voor traditionele en nieuwe soorten verkeer.

Nederland koploper in slimme mobiliteit

Nederland scoort als koploper in slimme mobiliteit hoog op:

- een goed onderhouden wegennet;

- een uitstekend telecomnetwerk, een sterke IT-sector en heel veel data;

- de wil van de overheid om, samen met de industrie, slimme mobiliteit op een hoger niveau te brengen.

Dit blijkt uit recent internationaal onderzoek van KPMG.

Digitale informatie voor weggebruikers

De Nederlandse overheid wil verantwoord omgaan met grote technologische veranderingen in het verkeer. Het gedrag van weggebruikers verandert. Ze krijgen steeds meer informatie via moderne communicatiemiddelen, zoals navigatiesystemen en apps. De overheid zet deze moderne communicatiemiddelen steeds vaker in. Zo wordt de informatievoorziening aan weggebruikers beter. Overheden en bedrijfsleven werken samen om informatie over de weg en het verkeer centraal beschikbaar te maken.

Nieuwe wegen: eenduidig en herkenbaar

Bij de aanleg van nieuwe wegen en het mogelijk maken van zelfrijdend vervoer zijn 2 zaken belangrijk:

Eenduidig: de vormgeving van de weg (bijvoorbeeld belijning, invoegstroken, de minimale breedte van rijstroken) eenduidig en voorspelbaar maken. De weggebruiker weet daardoor op ieder moment wat hij kan verwachten en hoe hij zich daar moet gedragen.

Herkenbaar: hetzelfde type informatie op meerdere manieren aanbieden. Alle tekens op en langs de weg dragen bij aan de herkenbaarheid van de weg en het gewenste rijgedrag.

Hetzelfde type informatie zien we op meerdere manieren terug op de weg. Bijvoorbeeld door borden, belijning en de breedte van de rijstrook.

Het hoofdwegennet in Nederland voldoet grotendeels aan bovenstaande zaken. Op het onderliggende wegennet zijn veel meer verschillende verkeerssituaties en is nog winst te behalen aan eenduidigheid en herkenbaarheid.

Slimme verkeerslichten voor goede doorstroming

Voertuigen hebben steeds vaker verbinding met internet en hun omgeving. Dat kan een positief effect hebben op de veiligheid en de doorstroming. Op steeds meer kruispunten in Nederland komen iVRI's. Dat zijn slimme verkeerslichten die van ver 'zien' welke weggebruikers de verkeerslichten naderen. Via een internetverbinding geven iVRI's aan hoe lang het duurt tot het verkeerslicht op rood of groen springt. Bij meerdere iVRI's in een gebied kan de weggebruiker via een app of navigatiesysteem groentijdverlenging krijgen. iVRI's geven prioriteit aan nood- en hulpdiensten, zodat deze niet meer door rood hoeven rijden.

Zelfrijdend vervoer op grote schaal testen

De overheid bekijkt de mogelijkheden om zelfrijdend vervoer op grote schaal te laten testen. Zelfrijdende voertuigen kunnen alleen veilig rijden als de sensoren in de auto de weg en de belijning goed herkennen en interpreteren. Daardoor 'weet' het voertuig hoe het zich moet gedragen.

Tegelijkertijd moet zelfrijdend vervoer overweg kunnen met typisch Nederlandse verkeerssituaties, zoals de fietsstraat of een rood fietspad

Nederland als toepassingsland voor slimme mobiliteit

Nederland loopt voorop op het gebied van slimme mobiliteit: reizen met de inzet van informatie- en communicatietechnologie. De overheid zoekt naar slimme manieren voor betere doorstroming van het verkeer. Want onbeperkt asfalt aanleggen in dichtbevolkte gebieden is geen optie én de aanleg van wegen is duur en tijdrovend.

Nieuwe slimme diensten en producten

De afgelopen jaren zijn er veel experimenten gedaan met nieuwe technieken en diensten, zoals slimme verkeerslichten. Deze experimenten helpen om de kansen en risico's zichtbaar te maken. De komende jaren staan in het teken van realisatie. Het doel is een veilig, slim en duurzaam verkeers- en vervoersysteem, waarvan de delen op elkaar aansluiten en elkaar versterken. De volgende diensten en producten zijn of worden beschikbaar voor weggebruikers:

Zelfrijdende auto's

Een bus zonder bestuurder: op sommige plekken in Nederland kan het al. De Parkshuttle rijdt sinds 1999 tussen Kralingse Zoom in Rotterdam en Rivium in Capelle aan den IJssel over een hiervoor aangelegde baan. Dit traject wordt verlengd. Na de huidige eindhalte zal de Parkshuttle haar eigen baan verlaten en samen met het andere verkeer over de openbare weg gaan rijden. Dagelijks maken ruim 1.000 mensen gebruik van de shuttle. Ook Den Haag krijgt in 2019 een zelfrijdende minibus.

Slim onderweg met 5G

5G maakt het mogelijk voor verkeersleiding en bestuurders om informatie over de verkeerssituatie efficiënt uit te wisselen. In Groningen werken ondernemers en non-profitorganisaties daar samen met experts om toepassingen van 5G voor zelfrijdende busjes te testen. Dit project heet [5Groningen](#). 5G is een draadloze technologie voor sneller mobiel internet. Dankzij het 5G-netwerk werkt de mobiele internetverbinding veel sneller. Met 5G kan informatie over de situatie in en om de bus en over mogelijke belemmeringen op de route worden uitgewisseld tussen verkeersleiding en het voertuig.

Slim fietsen

Fietsen is gezond, goed voor het milieu en de fiets is een voordelig en praktisch vervoermiddel. De [overheid investeert in fietsroutes en regelingen met werkgevers](#), zoals de leasefiets en deelfietsen. Slimme oplossingen maken fietsen leuker en makkelijker: met apps is het bijvoorbeeld mogelijk om een elektrische deelfiets te reserveren. En er zijn chips om een fiets terug te vinden bij verlies. En slimme verkeerslichten kunnen fietsers herkennen en langer groen licht geven.

Soepel doorvaren

Slim verkeer gaat niet alleen over de weg, maar ook over het water. Het programma [Blauwe Golf Verbindend](#) informeert met realtime gegevens over geopende bruggen en beschikbare ligplaatsen. Dit helpt schippers en weggebruikers bij het plannen van hun reis en aankomst. Met minder hinder en ergernis en zonder onnodig brandstofverbruik en uitstoot van uitlaatgassen. In veel regio's in

Nederland is Blauwe Golf Verbindend al beschikbaar. Het programma breidt de gegevens voortdurend uit.

Persoonlijk verkeersadvies met Talking Traffic

Het [Partnership Talking Traffic](#) maakt het mogelijk dat bestuurders ruim op tijd waarschuwingen krijgen voor files, een naderende ambulance, gladheid of wegwerkzaamheden. Overal in Nederland komen slimme verkeerslichten die zien welke auto's, fietsers, nooddiensten en bussen op hen afkomen. Ze zenden data naar de weggebruikers en ontvangen data. Op basis van die data passen zij de verkeersregelingen aan.

Weggebruikers hebben direct voordeel van deze nieuwe diensten. Verkeersdeelnemers krijgen betere adviezen over de snelste route of over de snelheid waarmee zij kunnen doorrijden bij een reeks verkeerslichten. Dat maakt het verkeer veiliger, duurzamer en efficiënter. De diensten bieden ook mogelijkheden om sommige verkeersdeelnemers prioriteit te geven boven andere groepen, zoals nood- en hulpdiensten of openbaar vervoer.

Connected Transport Corridors

Ook voor vrachtverkeer komen er slimme diensten. Zoals intelligente verkeerslichten en informatiediensten. Dit gebeurt binnen het programma [Connected Transport Corridors](#) (pdf, 1,1 MB). In Nederland gaan 3 drukke logistieke routes hiermee aan de slag: de corridors Groot-Rotterdam, Zuid-Nederland en Amsterdam Westkant.

Bij Connected Transport wisselen wegbeheerders, logistieke bedrijven en vrachtwagens data met elkaar uit. Het doel is om de veiligheid, duurzaamheid en doorstroming van het transport te verbeteren. Wegbeheerders stellen hun informatie over milieuzones, truckparkings, maximumsnelheden en hoogtebeperkingen centraal beschikbaar. Zo kunnen planners hier rekening mee houden. Vrachtwagens kunnen het systeem laten weten hoe laat ze vertrekken en wat hun route is. De chauffeur krijgt verkeersinformatie en -advies op maat, en waar mogelijk zelfs prioriteit bij verkeerslichten.

Daarnaast worden vrachtwagens aan elkaar gekoppeld om in een konvooi te rijden. Vrachtwagens kunnen soepel doorrijden door:

- de efficiëntere planning;

- rijden in konvooi;

- de combinatie van verkeersadviezen en prioriteit.

Doordat vrachtwagens beter kunnen doorrijden verbetert de veiligheid en vermindert de CO₂-uitstoot.

Ontwikkelingen in voertuigen

Weggebruikers die in moderne auto's met rijhulpsystemen rijden moeten op de hoogte zijn van veiligheidsregels. Zodat ze nieuwe technieken op een verstandige en veilige manier gebruiken.

Daarom geeft de overheid meer informatie over veilig gebruik van die systemen.

Slimme rijhulpen en navigatie

Rijhulpsystemen staan ook wel bekend als ADAS: Advanced Driver Assistance Systems. Vooral in nieuwe auto's groeit het aantal rijhulpen. Bijvoorbeeld het systeem 'Automatic Emergency Break' (AEB). Dit stopt de auto automatisch bij acuut gevaar. Een ander voorbeeld is het systeem 'Lane Departure Warning', waarbij de automobilist een waarschuwing krijgt als hij onbedoeld de lijnen van een rijstrook overschrijdt. De hulpmiddelen kunnen de verkeersveiligheid vergroten. Voorwaarde is wel dat de bestuurder de functies op een veilige, verantwoorde manier gebruikt.

Voorlichting over rijhulpsystemen

Veel automobilisten weten niet welke slimme rijhulpsystemen hun auto heeft. Autofabrikanten, overheden, brancheverenigingen en talloze andere organisaties proberen samen in de zogenoemde '[ADAS Alliantie](#)' meer bekendheid te geven aan rijhulpsystemen. Betere voorlichting vanuit de autobranche (verkopers) draagt bij aan de bewustwording en het gebruik van de functies, zo is de verwachting.

Lees meer [informatie over veilig gebruik van rijhulpsystemen in auto's](#).

Overheid stimuleert realtime verkeersinformatie

De overheid stimuleert dat meer verkeersdeelnemers (particulieren, maar ook logistiek en wegtransport) gebruikmaken van digitale

verkeersinformatie. Denk bijvoorbeeld aan de informatie op verkeersborden: die wordt ook digitaal beschikbaar gemaakt. Zo zijn bestuurders altijd op de hoogte van de juiste maximum snelheid.

Veilig gebruik van slimme mobiliteit

Leveranciers van diensten rond slimme mobiliteit op smartphones en navigatie moeten zich houden aan het convenant 'Veilig gebruik smartfuncties'. Het betekent onder meer: geen 'overbodige' informatie (bijvoorbeeld reclameboodschappen) bieden die de weggebruiker kan afleiden.

De Nederlandse overheid werkt samen met het programma Euro NCAP aan een methode om de veiligheid van rijhulpsystemen objectief vast te stellen. Met die informatie kan de consument betere afwegingen maken bij de aanschaf van een auto.

Rijhulpen niet automatisch veiliger

Uit onderzoek blijkt dat niet alle slimme rijhulpen automatisch tot meer veiligheid leiden. Dit komt doordat bestuurders soms automatisch gaan vertrouwen op de rijhulpen en hierdoor zelf minder goed opletten in het verkeer.

Een aantal rijhulpsystemen draagt wel altijd bij aan de veiligheid. Dat zijn de hulpen die de controle over het voertuig overnemen als de bestuurder faalt. Een voorbeeld is het systeem AEB (Automatic Emergency Break), dat het voertuig automatisch tot stilstand brengt bij acuut gevaar.

Samenwerken voor verkeersveiligheid in Europa

Moderne auto's hebben steeds meer sensoren die de omstandigheden op de weg registreren. Door het delen van gegevens over verkeersveiligheid, zoals over gladheid of een pechgeval op de vluchtstrook, wordt het veiliger op de weg. EU-lidstaten, autofabrikanten en aanbieders van informatiediensten werken samen om die gegevens beschikbaar te maken.

Nederland fungeert als 'aanjager' op dit gebied. In juni 2019 tekende een aantal autofabrikanten, lidstaten (Duitsland, Finland, Spanje, Luxemburg en Nederland) en service providers in Eindhoven een overeenkomst. De ondertekenaars beloven dat ze hun 'eigen' data over veiligheid willen delen.

Dat betekent dat miljoenen automobilisten in Europa betere informatie krijgen over omstandigheden op de weg. In hun 'connected cars' (auto's verbonden met internet en hun omgeving) krijgen automobilisten bijna realtime informatie over gevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld 'Let op, het kan hier glad zijn'. Ze kunnen hun rijgedrag dan aanpassen.

Betere doorstroming en minder ongevallen

Het doel is om de doorstroming te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen. Het aantal verkeersslachtoffers in Europa ligt nu op 25.000 per jaar.

Moderne auto's zijn al langer 'connected'. Tot voor kort hielden de fabrikanten de data uit die auto's voor zichzelf. Een aantal autofabrikanten en service providers willen hun data delen. De verwachting is dat bedrijven en meer EU-staten zich bij dit initiatief gaan aansluiten. Samenwerking tussen marktpartijen en EU-lidstaten vraagt goed overleg. In elk land moeten dezelfde afspraken en communicatietechnieken gelden. Marktpartijen willen investeren in nieuwe technieken als zij die innovaties in meerdere landen kunnen gebruiken.

Meer testmogelijkheden door Experimenteerwet

De [Experimenteerwet zelfrijdende auto's](#) maakt het mogelijk dat autofabrikanten tests doen met zelfrijdend vervoer op de openbare weg. Dit mocht al sinds 2015, maar toen moest er nog wel een bestuurder in de auto zitten. Sinds 1 juli 2019 is het mogelijk om de zelfrijdende auto's te testen met een bestuurder op afstand.

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein,

tram, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren.

MaaS-apps: meer dan verwacht

In de MaaS-apps staat de reiziger centraal. Zijn reisgegevens zijn anoniem. Deze worden samen met die van andere gebruikers gebundeld en geanalyseerd. Daardoor ontstaan inzichten die bijdragen aan oplossingen. Voor bijvoorbeeld CO₂-doelstellingen, fileproblematiek, druk op het openbaar vervoer en betaalbaarheid. Reizigers profiteren ook weer van deze inzichten.

Noodzaak van multimodaal reisadvies

De noodzaak van multimodaal reisadvies is groot. Ondanks nieuwe infrastructuur is de voorspelling dat files in en rond de steden groeien. En dat de druk op het openbaar vervoer in de spits toeneemt. Buiten de Randstad wordt het steeds moeilijker om betaalbaar en voor iedereen toegankelijk vervoer te bieden. Met geld voor nieuwe infrastructuur of extra subsidies voor openbaar vervoer worden deze problemen onvoldoende opgelost. Mogelijk helpt MaaS de reiziger te 'ontzorgen'.

Bezit minder belangrijk

MaaS sluit aan bij een ontwikkeling die al gaande is: vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk. Aan de andere kant worden beschikbaarheid, flexibiliteit en dienstverlening belangrijker. Met MaaS kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is. Daarbij

spelen kosten, tijdsduur, flexibiliteit en duurzaamheid een belangrijke rol.

MaaS-apps in 7 pilots

Er zijn 8 MaaS-apps ontwikkeld. Zij zijn onderdeel van 7 nationale pilots. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en 7 regio's hebben die ontwikkeld. Elke pilot heeft een andere focus op een beleidsdoel of doelgroep. In de apps komt zoveel mogelijk vervoersaanbod dat de reiziger kan plannen, boeken en betalen. Als de pilots aanslaan, wil de Rijksoverheid met de makers van de apps verder gaan. Zodat de MaaS-apps blijven bestaan.

Wil je weten welke apps er zijn? Kijk dan op [de website van Rijkswaterstaat](#).

Anonieme reisgegevens analyseren

Het ministerie, de regio's, de makers van de apps en vervoerders gaan de via de MaaS-apps verkregen data (anonieme reisgegevens) analyseren. Om zo inzichten te krijgen waarmee het hele mobiliteitssysteem geoptimaliseerd kan worden.

Rol overheid bij MaaS

Bij de ontwikkeling van MaaS heeft de overheid een rol als actieve intermediair. Dit is van belang voor de standaardisatie, veiligheid en privacy.

Verkeersinformatie verzamelen en beschikbaar maken

Actuele informatie over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, maximumsnelheden en beschikbare parkeerplekken draagt bij aan een betere doorstroming.

Bij het verzamelen en beschikbaar maken van deze informatie ligt een belangrijke taak voor regionale overheden. Met de data kunnen bijvoorbeeld apps met gerichte rijadviezen worden ontwikkeld.

Veiliger verkeer door goede informatie

Het verkeer wordt veiliger als weggebruikers goede informatie krijgen. Er zijn bijvoorbeeld al apps die de maximumsnelheid aangeven en het boetebedrag als een bestuurder te hard rijdt. Ook waarschuwen informatiediensten voor onverwachte situaties, zoals ongelukken of files verderop de route. Als bestuurders op tijd weten wat er aan de hand is, kunnen ze sneller en veiliger handelen. Door gegevens over schoolzones en schooltijden te verzamelen en beschikbaar te maken, kunnen apps bestuurders ook waarschuwen voor overstekende kinderen. Zo worden ook de meest kwetsbare verkeersdeelnemers beschermd.

Overheid beheert data

De overheid verricht nu en in de komende jaren grote inspanningen om de publieke data op orde te krijgen. Dat betekent dat de data klopt, volledig is en overal op dezelfde manier wordt aangeleverd. Het beheren van data is één van de kerntaken van de overheid. Ook is het belangrijk dat de data op een veilige manier wordt

gedeeld en dat iedereen zich houdt aan de afspraken over privacy en security.

Privacy van weggebruikers

Weggebruikers verzenden in toenemende mate ook zelf data. Bijvoorbeeld als bestuurders gebruik maken van apps met rijtaakondersteuning. Om een goed advies te geven, moet de app weten waar de bestuurder is en welke kant hij op gaat. Gebruikers van deze diensten moeten kunnen vertrouwen op zorgvuldige omgang met hun persoonsgegevens. In het privacystatement van de dienstverlener staat welke persoonsgegevens worden verwerkt en waarom. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) laat periodiek onderzoeken of alle partijen volgens de afspraak handelen.

Security van verkeersadviezen

Verkeersadviezen moeten juist, actueel, volledig en betrouwbaar zijn, zodat de aangeboden informatie veilig kan worden gebruikt. Data mogen nooit in verkeerde handen komen of door derden worden gemanipuleerd. Gebruikers moeten er zeker van zijn dat alle informatie die zij ontvangen veilig, vertrouwd en volledig is.

Voor de bescherming van systemen en de uitwisseling van gegevens gelden daarom strenge eisen. Regelmatig voert de overheid audits uit op ieders informatiebeveiliging en de handhaving van securitystandaarden (ISO27001).

Nieuwe woningen bereikbaar maken

In de komende jaren wil de Rijksoverheid veel nieuwe woningen bouwen. Die woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Daarom is het Programma Woningbouw en Mobiliteit gestart. De Rijksoverheid investeert daarmee € 7,5 miljard in de bereikbaarheid van zo'n 400.000 nieuwe woningen.

Nieuwe woningen bereikbaar maken

Goed bereikbare woningen zijn noodzakelijk. Want in een nieuw huis is het ook belangrijk om kinderen makkelijk naar school of de sportclub te kunnen brengen. En om naar werk of de supermarkt te kunnen gaan. Lopend, op de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto.

In nieuwe woonwijken moeten bijvoorbeeld fietspaden, bruggen en buslijnen nog worden aangelegd. Daarbij kijkt de overheid niet alleen naar nieuwe wegen, maar ook naar wat er al is. Er zijn verschillende soorten afspraken gemaakt over de verdeling van de € 7,5 miljard.

Woningbouw op korte termijn

Om de woningbouwopgave snel te kunnen aanpakken, wordt onder andere ingezet op woningbouwprojecten die binnen 3 tot 5 jaar kunnen starten. Van Groningen tot aan Maastricht. Hiervoor investeert de Rijksoverheid, als onderdeel van de € 7,5 miljard, ongeveer € 1,5 miljard in infrastructuurprojecten. Die heten 'woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur'.

Deze investeringen maken de bouw van ongeveer 195.500 woningen door heel Nederland mogelijk. Zo zijn er in het hele land afspraken gemaakt over bijvoorbeeld het aanpassen van tunnels, het aanleggen van rotondes, fietsbruggen en fietsroutes, deelmobiliteit en mobiliteitshubs en aanpassingen rond (bus)stations.

17 Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties

Naast deze korte termijnmaatregelen investeert de Rijksoverheid ook in 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het woningtekort op deze locaties is zo groot, dat alleen de realisatie van kleine en middelgrote woningbouwprojecten niet genoeg is. Op de NOVEX-locaties worden er als het ware nieuwe delen van steden gecreëerd waar mensen wonen, werken, leren en elkaar ontmoeten.

Grootschalige woningbouw gaat wel gepaard met complexe uitdagingen. Dat komt omdat de grote schaal meer vraagt om:

- bereikbaarheid (infrastructuur);
- beschikbaarheid van ruimte, bijvoorbeeld door bedrijventerreinen opnieuw in te delen of te verplaatsen;
- voldoende groen en ruimte voor waterberging.

Voor de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de NOVEX-locaties heeft de Rijksoverheid ongeveer € 6 miljard gereserveerd.

Mobiliteitspakketten voor de grootschalige woningbouwlocaties

Om nieuwe woningen in de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties bereikbaar te maken, investeert de Rijksoverheid € 1 miljard in mobiliteitspakketten. In 2022 zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt met de gemeenten. Bijvoorbeeld de voorwaarde dat de regio 50% van de kosten betaalt. In de loop van 2024 kregen deze gemeenten de bijdrage van de Rijksoverheid voor mobiliteitsprojecten bij woningbouw.

Gebiedsmaatregelen

Naast de € 7,5 miljard uit het Mobiliteitsfonds (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) is er ook € 475 miljoen beschikbaar voor gebiedsmaatregelen voor woningbouw (ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties). Bijvoorbeeld om parken aan te leggen. Of om bedrijven die geluidsoverlast (of andere hinder) veroorzaken te verplaatsen. Dit gebiedsbudget is in 2023 ook verdeeld over de 17 [grootschalige NOVEX woningbouwlocaties](#).

Locaties van woningbouw- en infrastructuurprojecten in heel Nederland

[Vergroot afbeelding](#)



Beeld: ©Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aantal geplande woningen in de grootschalige NOVEX woningbouwlocaties



Investerings in openbaar vervoer en wegen

Een groot deel van de investeringen gaat naar nieuwe OV-lijnen of verbeteringen van bestaande OV-lijnen. Het gaat om investeringen in de Oude Lijn en het openbaar vervoer (OV) in Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven. In november 2023 is de [bestuursovereenkomst voor bereikbaarheid van het project CID Binckhorst getekend](#). Ook wordt geïnvesteerd in wegen, namelijk:

A58 Eindhoven – Tilburg;

A4 Burgerveen;

A6 Almere Lelystad;

A7/A8 Amsterdam Hoorn;

A50 Bankhoef – Paalgraven;

A16 Van Brienenoord-corridor.

Deze projecten staan [in het MIRT Overzicht](#).

Samenwerking tussen ministeries

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken samen in het programma Woningbouw en Mobiliteit. Samen met provincies, gemeenten en andere betrokken partijen zorgen we ervoor dat de nieuwe woningen gebouwd worden en goed bereikbaar zijn.

Voortgang programma Woningbouw en Mobiliteit

Om de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit te monitoren, is een [plan van aanpak](#) geschreven. Eind 2024 werd de eerste [voortgangsrapportage](#) openbaar gemaakt.

