31305 Mobiliteitsbeleid

23645 Openbaar vervoer

Nr. 568 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 oktober 2026

Steeds meer ouderen die veel moeite moeten doen om met het OV het ziekenhuis te bereiken. Een toenemend aantal jongeren voor wie de reis naar school steeds meer tijd kost. En tegelijk zorg- en onderwijsinstellingen in de regio die sluiten, en buslijnen die dreigen te verdwijnen, of al verdwenen zijn.[1]

De bereikbaarheid in ons land staat onder druk en dat treft mensen in alle regio's van Nederland. Dat blijkt uit een reeks onderzoeken en ik hoor de zorg ook vaak terug in gesprekken die ik voer met inwoners, regionale bestuurders en vervoerders. Ik vind dit een bijzonder zorgelijke ontwikkeling.

Het is zaak om het tij te keren, om met elkaar de bereikbaarheid zien te verbeteren. En waar de mobiliteit en bereikbaarheid op orde zijn moeten we dat zien vast te houden.[2] Bij deze aanpak werken lokale en provinciale overheden en verschillende departementen van het Rijk samen op alle gebieden die de bereikbaarheid beïnvloeden: mobiliteit, ruimtelijke ordening en de aanwezigheid van voorzieningen.[3]

Bereikbaarheid gaat erom of je kunt komen waar je wil of moet zijn. Of dat nu werk, familie, school of ziekenhuis is. Goede bereikbaarheid is een absolute voorwaarde om volwaardig mee te kunnen doen in de samenleving. Iedereen

moet binnen een redelijke reistijd en zo eenvoudig mogelijk werk, ziekenhuis of school kunnen bereiken – met welk vervoersmiddel dat ook is.

Daarbij zien we dat de bereikbaarheid voor mensen uiteenloopt. Veel huishoudens in Nederland hebben een auto, maar voor een kwart van hen is dat niet het geval. Voor deze groep is goed openbaar vervoer, fietsen en toegang tot deelmobiliteit cruciaal. Daar komen regionale verschillen bij die kunnen bijdragen aan kansenongelijkheid in Nederland.[4] Regionale bereikbaarheid is voor mij dan ook een grote prioriteit. Daarbij telt voor mij elke regio, met elk hun eigen specifieke opgave qua bereikbaarheid, ook in relatie tot bijvoorbeeld duurzaamheid en veiligheid.

Ook vanuit de Kamer is in verschillende debatten en via moties breed aandacht gevraagd voor het borgen van de regionale bereikbaarheid. Het kabinet onderkent en onderstreept het belang daarvan, wat tot uiting komt in de

---

[1] Zie met name Planbureau voor de Leefomgeving, Beter Bereikbaar?, september 2024.
[2] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Hoe kijken de inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan?, oktober 2025.
[3] Zie rapportage *Bereikbaarheid op Peil*, maart 2025 (Kamerstuk 31 305, nr. 489).
[4] Verschillen tussen regio's in voorzieningen - Kansenongelijkheid in Nederland 2024: Opvattingen en ervaringen | CBS

beschikbare middelen uit het coalitieakkoord en de extra structurele middelen die vanaf volgend jaar beschikbaar komen.

Met deze brief presenteer ik een Routeplan voor regionale bereikbaarheid. Zodat we op weg kunnen naar een systeem van publiek vervoer dat in alle regio's de bereikbaarheid versterkt en bijdraagt aan efficiënte benutting van de beschikbare capaciteit. Bij het verbeteren van de regionale bereikbaarheid bouw ik op de volgende drie concrete basisprincipes:

1. Toegang tot voorzieningen: inwoners van elke regio moeten toegang hebben tot belangrijke voorzieningen zoals werk, zorg, onderwijs en winkels.
2. Optimaal benutten van het vervoerssysteem: we benutten de beschikbare vervoerscapaciteit zo doelmatig en effectief mogelijk, nu en in de toekomst. Daarbij kijken we ook hoe we de vervoersvraag zo goed mogelijk kunnen laten aansluiten op de beschikbare capaciteit.
3. Regionaal maatwerk: het toepassen van bovenstaande basisprincipes vindt plaats in nauwe samenwerking met de overheden op regionaal niveau. Daarbij wordt steeds samen gezocht naar invulling van 'de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats'.

In deze brief licht ik eerst kort de uitdaging toe die ik zie als het gaat om regionale bereikbaarheid. Vervolgens presenteer ik het Routeplan, de vier 'routes' die ik daarbij wil volgen en de middelen die daarvoor beschikbaar zijn.

Risico op neerwaartse spiraal

We staan voor een flinke uitdaging. Uit diverse recente onderzoeken komt het beeld naar voren van een afnemende bereikbaarheid. Zo laat het rapport 'Beter Bereikbaar?' (2024) zien dat het afschalen van het openbaar vervoer heeft geleid tot een daling van de bereikbaarheid van voorzieningen als ziekenhuizen, supermarkten en scholen. In 2012 kon 9% van de ouderen geen enkel ziekenhuis of buitenpolikliniek bereiken binnen 45 minuten, in 2022 was dit toegenomen tot bijna 1 op de 8 senioren.

Met het kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil' (2025) is, naar aanleiding van verzoeken van de Kamer, een bereikbaarheidspeil geïntroduceerd. Daarmee biedt het inzicht in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen op nationaal niveau en in elke regio. Op dit moment wordt het bereikbaarheidspeil in samenwerking tussen Rijk en regio toegepast en door alle regio's uitgewerkt in zogeheten regionale bereikbaarheidsanalyses. Na de komende BO's MIRT zal ik de Kamer over de inzichten daaruit nader informeren.

Maar hoewel die bereikbaarheidsanalyses nog niet zijn opgeleverd, kunnen de eerste algemene contouren van de opgaven al wel worden geschetst:[5]

[5] Op basis van het nationaal bereikbaarheidspeil, zie rapportage *Bereikbaarheid op Peil*, maart 2025 (Kamerstuk 31 305, nr. 489).

- **Risico op een neerwaartse spiraal in de regio:** Buiten de steden (‘laagstedelijke gebieden’) zijn essentiële voorzieningen vaak minder goed te bereiken vanwege langere afstanden en reistijden, zeker als huishoudens in die gebieden niet beschikken over een auto en dan ook met name in de daluren (vooral in de avond of nacht). Daarbij kan al snel een neerwaartse spiraal ontstaan. Minder reizigers in het OV leidt tot minder aanbod, waardoor weer minder mensen voor het OV kiezen en het autogebruik stijgt.
- **Gebrek aan ruimte en capaciteit in stedelijke gebieden:** In zogeheten ‘hoogstedelijke gebieden’ komt de bereikbaarheid op een andere manier onder druk te staan. Daar zien we door (toenemende) vraag, met name op piekmomenten zoals de dinsdag- en donderdagspits, vooral schaarste in de ruimte en capaciteit van vervoer. De huishoudens in deze gebieden hebben ook meer dan gemiddeld *niet* de beschikking over een auto (tot ruim meer dan een derde van de huishoudens).
- **Complexere opgaven op regionaal niveau:** de uitdaging is niet op elk niveau overal hetzelfde. Op lokaal niveau zijn voorzieningen als basisscholen en supermarkten veelal goed te bereiken in Nederland. Maar het wordt complexer bij voorzieningen die geconcentreerd zijn op een hoger geografisch schaalniveau, zoals middelbaar beroepsonderwijs en ziekenhuizen. Juist in de meer landelijk gelegen gebieden komt het belang van samenwerking tussen Rijk en regio en samenhang in beleid voor mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen naar voren.

Tegelijk met deze brief doe ik u de kabinetsreactie toekomen over het recente rapport van ABDTopConsult over de betaalbaarheid, inrichting en werking van het OV-systeem (juni 2026). Daaruit blijkt dat de uitvoering van het huidige systeem begint te haperen. Dat wordt onder meer veroorzaakt door een tekort aan chauffeurs en inefficiënt gebruik van de capaciteit. In de spits zitten bussen vol, daarbuiten rijden bussen en busjes vaak leeg rond. Zo werd in het doelgroepenvervoer in 2022 40% van de kilometers zonder passagiers afgelegd. En omdat we een systeem hebben gecreëerd met gescheiden vervoersystemen met elk eigen geldstromen – van regulier OV tot leerlingenvervoer en Wmo-vervoer - kan het voorkomen dat verschillende busjes achter elkaar aanrijden naar dezelfde voorzieningen.

Er lopen al tal van (succesvolle) initiatieven om regionale bereikbaarheid te verbeteren. Ook worden in het brede ruimtelijke domein en in het voorzieningenbeleid al stappen gezet. Want alleen mobiliteitsbeleid is niet genoeg om de bereikbaarheid van woningen, voorzieningen, bedrijven en werkgelegenheid op peil te houden. Ook nabijheid van voorzieningen als zorg- en onderwijsinstellingen voor inwoners in een gebied is cruciaal voor het op peil houden van bereikbaarheid in de regio. Nabijheid is daarom een belangrijk uitgangspunt in de ruimtelijke ordening, rond woon- en werklocaties en in de afwegingen rond locaties en in de keuzes voor locaties en schaalgrootte in het voorzieningenbeleid. Zo was er recent in de financieringsstructuur van mbo’s aandacht voor de instandhouding van mbo’s in dunner bevolkt gebied.

Routeplan voor het versterken van de regionale bereikbaarheid

Ik zie op basis van alle gesprekken, analyses en initiatieven dat het anders moet én kan. Daar wil ik de komende periode met een Routeplan regionale bereikbaarheid vol mee aan de slag. Daarbij zoek ik steeds de samenwerking met de medeoverheden, gegeven hun rol en verantwoordelijkheid in het versterken van regionale bereikbaarheid. Ook neem ik het perspectief mee van de gebruikers van het verkeers- en vervoerssysteem en van de inwoners in het gebied.

Ik wil bij dit Routeplan Versterken regionale bereikbaarheid gebruik maken van wat er al ligt aan waardevolle initiatieven. Met gebundelde krachten en inzichten, om zo de impact van de maatregelen te vergroten. Dat doe ik – naast het op orde brengen van de bestaande infrastructurele netwerken – langs vier routes:

1. Actief sturen op multimodale bereikbaarheid
2. Aan de slag met publieke mobiliteit
3. Stimuleren bewuste reiskeuzes
4. Werken aan innovatie

1. Actief sturen op multimodale bereikbaarheid

Ik realiseer me heel goed dat het Rijk een grote rol en verantwoordelijkheid heeft bij het verbeteren van de bereikbaarheid in met name regio's. Daarom wil ik hier nadrukkelijker dan nu regie op nemen. De verschillende initiatieven die er al zijn wil ik nadrukkelijker aan elkaar koppelen en gebiedsgericht uitwerken in een integrale regionale bereikbaarheidsaanpak. Daarmee geef ik integraal uitwerking aan een van de belangrijkste aanbevelingen uit het genoemde rapport van ABDTOPConsult.

Vanuit deze integrale benadering wil ik vervolgens bekijken, samen met de regio's, welke elementen het meest effectief passen op de regionaal gedefinieerde gebiedsgerichte opgaven. Want omdat geen regio hetzelfde is, is regionaal maatwerk nadrukkelijk het doel. Ik vraag regio's om hun bereikbaarheidsprofiel uit te werken. Dat profiel dient dan als basis voor het formuleren van een perspectief per gebied, met daarin de opgaven en aanpak die nodig zijn om de bereikbaarheid op peil te houden - en zo mogelijk te verbeteren. Hierover ga ik met elk van de regio's in gesprek.

Verder wil ik een wisselwerking tussen de nationale netwerken en regionale bereikbaarheid. Dat wil ik doen door de verbinding te leggen tussen de regionale bereikbaarheid en de toekomstperspectieven zoals die momenteel door IenW worden ontwikkeld. Denk aan het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (HWN) en de nieuwe Rijksvisie op het OV die ik in de kabinetsreactie op het rapport van ABDTOPConsult heb aangekondigd. Verder zie ik kansen in de koppeling van (regionale) bereikbaarheid met belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen (zoals opgaven voor woningbouw, defensie en economie).

Ook bij het uitwerken van de Beleidsagenda goederenvervoer is die aandacht voor de doorwerking in de regionale bereikbaarheid van belang, zoals de potentie van goederenvervoer met (elektrische) fietsen en Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's). Daarbij wordt rekening gehouden met de voorgenomen implementatie van het Nederlandse LEV-kader en met de mogelijke gevolgen daarvan voor onder meer toelating, gebruik en kosten (Kamerstuk 29 398 nr. 954).

2. Aan de slag met publieke mobiliteit

Vooral in regio's met een gering ov-aanbod staat de bereikbaarheid onder

druk. Daarom ga ik nader uitwerken – in samenwerking met de regio's – hoe dat daar publieke mobiliteit kan worden geïntroduceerd dat van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat voor alle reizigers te boeken is. Door bestaande vervoersvormen

als OV[6], flexibel vervoer en doelgroepenvervoer slim te combineren kunnen we komen tot een effectiever vervoerssysteem. Dat is vraaggestuurd en flexibel wanneer het huidige OV onvoldoende bereikbaarheid kan bieden. Mijn streven is toe te werken naar een slimmer en eenduidiger systeem van publieke mobiliteit en de financiering daarvan.

Ik zoek daarbij de samenwerking met andere departementen. Zo spreek ik met OCW over de toegang voor studenten met het Studentreisproduct tot vormen van publieke mobiliteit. Samen met VWS wil ik onderzoeken onder welke condities reizigers(groepen) uit het huidige doelgroepenvervoer de overstap naar zowel zo'n vraagafhankelijk vervoersysteem als het OV kunnen maken. Een mobiliteitscentrale is de spil in het geheel. Hier komen alle aanvragen binnen, kent men de kenmerken van alle reizigers en is men in staat om de beschikbare voertuigen optimaal in te zetten. Voorzieningen als zorgcentra, bedrijventerreinen en culturele instellingen worden hierdoor beter bereikbaar.

Er zijn op dit moment al zeven regionale projecten voor publieke mobiliteit (Achterhoek, Drechtsteden, Flevoland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Overijssel, Utrecht en Zeeland). In Zeeland, waar ik dit voorjaar was, draagt IenW met € 6 miljoen bij aan een speciaal ontwikkeld planningssysteem voor publieke mobiliteit, dat voor meerdere regio's toepasbaar kan zijn. Deze pilots en de rapportages van de afgelopen periode wijzen in die richting, met goede waardering door reizigers die gebruik maken van dit meer vraagafhankelijke systeem. Zij weten hun bestemming beter te bereiken.

Onderzoek publieke mobiliteit
Om te bepalen hoe een publiek mobiliteitssysteem optimaal ingericht dient te worden brengt een brede studie, uitgevoerd in opdracht van het Rijk, de reizigersbehoeften van ov-reizigers, doelgroepenvervoerreizigers en reizigers die van andere vervoersmiddelen gebruik maken in beeld. Daarin kunnen initiatieven, zoals het recente initiatief van reizigersvereniging Rover om verbetermogelijkheden in het OV in kaart te brengen, worden meegenomen.

In een kabinetsstandpunt publieke mobiliteit zal de visie op publieke mobiliteit nader worden uitgewerkt. Deze wil ik begin volgend jaar aan u doen toekomen.

3. Stimuleren bewuste reiskeuzes

Als onderdeel van bovengenoemde brede bereikbaarheidsaanpak streef ik ernaar om, in samenwerking met de regionale overheden, reisgedrag te stimuleren waarin rekening gehouden wordt met de bezetting van vervoersnetwerken. Of dat nu gaat om vervoersmodaliteiten, locaties of tijdstippen. Ik wil samen met de regio's inzetten op een verbreding en professionalisering van deze gedragsaanpakken. Ik zet daarbij in op meer integrale aanpakken en een structurelere samenwerking. Het gaat dan om spits spreiden en -mijden, actieve mobiliteit, mobiliteitshubs en deelmobiliteit.

Spits spreiden en -mijden

[6] Openbaar vervoer met een vaste lijn en dienstregeling

Ik wil het spits spreiden en -mijden stimuleren zodat de vervoersvraag op de weg en in het OV beter aansluit bij de beschikbare capaciteit. De (Rijks)overheid zelf kan daarbij, als werkgever, voorbeeldgedrag vertonen.

In de aanpak Spits spreiden en -mijden zijn al meerjarige afspraken gemaakt. Kern is dat we samen met de regio's er op inzetten om verschillende doelgroepen die anders in de spits reizen tot ander reisgedrag aan te zetten. In bijna elke regio loopt een aanpak, waarbij uit wordt gegaan van de kracht én de opgave van de regio. De ene regio zet in op werkgevers, de andere op onderwijsinstellingen en weer een ander op (nieuwe) bewoners van wijken, of een mix daarvan. Het voornemen is hier volgend jaar nieuwe afspraken over te maken in het BO MIRT. Dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rondom de volledige aanpak Spits spreiden en -mijden, in de regio èn op nationaal niveau.

Actieve mobiliteit
Actieve mobiliteit (fietsen en lopen) sluit aan bij de inzet van het kabinet in het coalitieakkoord op "het stimuleren van bewegen in het dagelijks leven". Het is tevens een belangrijke schakel in de regionale bereikbaarheid: als zelfstandige modaliteit én door de aansluiting op regionale mobiliteitsnetwerken (zoals het OV). Met de regio zet ik daarom in op een loopvriendelijke openbare ruimte met goede loopontsluiting van OV-haltes en hubs, voldoende fietsenstallingen, deelfietssystemen en een landelijk dekkend netwerk van fietsroutes. Het Rijk draagt hieraan bij door de bestaande fietsinfrastructuur op het eigen areaal van Rijkswaterstaat op orde te brengen en te houden, zodat deze veilig en bruikbaar blijft. Daarmee draagt het Rijk bij aan goede regionale fietsverbindingen, onder meer op plekken waar fietsroutes de rijksinfrastructuur kruisen. Daarnaast zetten Rijk en regio in op het stimuleren van mensen om meer, veiliger en langer te blijven lopen en fietsen. Zo werken het Rijk en regio samen aan het programma Doortrappen, waarmee ouderen worden gestimuleerd om veilig en zo lang mogelijk te blijven fietsen.

En ander voorbeeld is het programma *City Deal Fietsen voor Iedereen*. Dat richt zich op mensen die niet vanzelfsprekend over een fiets beschikken of niet kunnen fietsen, zoals mensen met een laag inkomen en kinderen en volwassenen die nooit hebben leren fietsen. Deze City Deal draagt daarmee bij aan regionale bereikbaarheid, inclusieve mobiliteit en kansengelijkheid.

Eind 2026 zijn de uitvoeringsagenda van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de nationale uitvoeringsagenda lopen gereed. Daarin staan de gezamenlijke doelen en afspraken van het Rijk, medeoverheden en betrokken partners voor de verdere ontwikkeling van actieve mobiliteit.

Mobiliteitshubs

Het ministerie van IenW werkt samen met medeoverheden in het nationaal programma Mobiliteitshubs aan een gezamenlijke aanpak in de ontwikkeling van 'mobiliteitshubs'. Op zo'n hub komen verschillende vervoersvormen bij elkaar, zoals auto, tram en bus, fiets en deelvervoer. Zo wordt overstappen makkelijker en verbinden we 'de juiste modaliteit op de juiste plek'. Vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt een bijdrage geleverd aan het realiseren van

ongeveer 100 mobiliteitshubs tussen 2027 en 2035. Dat vergroot de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouw. In landelijke gebieden heeft de auto een grotere rol voor de bereikbaarheid; in de stad knelt de ruimte en speelt het OV een grotere rol. Daarom zien hubs er anders uit al naar gelang de plek: aan de rand van steden maken ze de overstap tussen auto en OV of deelmobiliteit makkelijk, in nieuwe woonwijken bieden ze mobiliteit die past binnen de beperkte ruimte, in het landelijk gebied bundelen ze vervoersopties zodat de regio bereikbaar en betaalbaar blijft.

Deelmobiliteit

Het ministerie van IenW is één van de partners in het nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dat is een meerjarige samenwerking van Rijk, provincies, gemeenten, vervoer/- en samenwerkingsorganisaties. Dit programma richt zich op kennisdeling, harmonisatie en standaardisatie van beleid over de grenzen van de regio's heen. Onder andere door het ontwikkelen van concrete beleidsproducten en het monitoren van de effecten van deelmobiliteit. Aanvullend wordt ook geïnvesteerd in deelmobiliteitshubs, samen met regionale partners. Deze hubs dragen bij aan de ontwikkeling van samenhangende deelmobiliteitssystemen. Daarmee versterken zij de regionale bereikbaarheid, onder meer als aanvulling op het openbaar vervoer.

Voor het einde van het jaar zal ik de Kamer informeren over de mogelijkheden om in een mogelijk toekomstige regeling rond social lease ook de optie van deelmobiliteit mee te nemen. Hiermee voorkom ik vertraging bij de invoering van de huidige OGEA maar kom ik tegemoet aan de wens van de Kamer om deze optie serieus te onderzoeken. Ik zal de Kamer eveneens voor het einde van het jaar nog informeren over enkele lopende toezeggingen rond deelmobiliteit.[7]

4. Werken aan innovatie

Om de kracht van publieke mobiliteit te versterken wil ik de koppeling maken met innovatie.

Er komen pilots om te onderzoeken hoe autonoom rijdende voertuigen kunnen bijdragen aan onder meer bereikbaarheid. Hierdoor kan bijvoorbeeld ook aan de randen van de steden en in de meer landelijke regio's de bereikbaarheid versterkt worden. Zo kan het dus bijdragen aan huidige maatschappelijke uitdagingen, zoals chauffeurstekorten in de logistieke sector én in het OV. Op dit moment worden deze pilots voorbereid. IenW wil komende jaren ook leren van de trajecten waar Rijk en regio al aan de slag zijn met grootschalige overstaplocaties langs snelwegen ('snelwegstations') en pilots voor Bus Rapid Transit (BRT). Met die inzichten kunnen we de komende jaren bepalen waar en onder welke voorwaarden 'snelwegstations' en BRT bijdragen aan bereikbaarheid, economie en woningbouw.[8]

---

[7] Zie toezeggingen in de Voortgangsbrief deelmobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 561), de motie Van Asten (Kamerstuk 31 305, nr. 531).
[8] Kamerstuk 36 800 A, nr. 66.

Naast de beschreven vier routes wordt ook aan regionale bereikbaarheid gewerkt door onderhoud aan bestaande netwerken. Het op orde houden van de infrastructurele netwerken is daarmee onderdeel van de regionale bereikbaarheidsaanpak.

Extra impuls voor regionale bereikbaarheid

Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting door de infrastructuur. Dit is ook hard nodig. Zoals gemeld op Prinsjesdag gaat het om € 100 miljoen in 2028, € 200 miljoen in 2029 en structureel € 300 miljoen vanaf 2030. Deze extra middelen raken aan de in deze brief beschreven opgave. Over de nadere invulling van deze middelen wordt de Kamer geïnformeerd in de brief over de prioritering van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Afsluitend

De urgentie om de regionale bereikbaarheid te versterken is groot. Maar dat geldt gelukkig ook voor de kansen om dit te bewerkstelligen. Vanuit IenW zet ik me in om bij te dragen aan het in beeld brengen en werken aan de bereikbaarheidsopgaven in de regio, met de regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen die door de regio's op dit moment worden opgesteld, als basis. Daarbij worden ook de urgente punten betrokken die in het onderzoek naar de betaalbaarheid van het OV zijn benoemd, zoals het doelmatiger benutten van het OV (zie de kabinetsreactie op het onderzoek van ABDTopConsult).

Met het Routeplan regionale bereikbaarheid dat ik in deze brief heb geschetst wil ik die regionale bereikbaarheid een stevige duw in de goede richting geven. Ook wil ik de koppeling maken met brede opgaven als grootschalige woningbouw en ruimte voor defensie. Dat biedt wederzijds kansen.

In samenwerking met de regio's lever ik op die manier vanuit mijn rol en verantwoordelijkheid een bijdrage aan een Nederland dat overal voor iedereen goed bereikbaar is. Na de BO's MIRT van dit najaar zal ik u nader informeren over de voortgang van deze aanpak, waarbij ik ook een uitwerking zal geven aan de in deze brief genoemde financiële impuls.

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