

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 25**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA- STRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2013

Hierbij informeren wij u, mede namens de Ministers voor Wonen en Rijksdienst en van Economische Zaken, over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT. De overleggen vonden plaats op 31 oktober en 7, 13 en 14 november. In deze MIRT ronde hebben wij stil gestaan bij de geactualiseerde gebiedsagenda's, de opgaven waar Rijk en regio's voor staan en een nieuwe manier om deze opgaven aan te pakken. Daarnaast informeren wij u over de update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en de stand van zaken van het programma Beter Benutten.

#### **Stedelijke regio's als motoren van de economie**

De SVIR beschrijft hoe we Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden. De afgelopen jaren stonden in het teken van de economische crisis. De gevolgen hiervan zijn nog steeds merkbaar. Tegelijkertijd lijken de eerste tekenen van economisch herstel zichtbaar. Het is de gezamenlijke opgave van Rijk en regio om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. Ons ministerie kan en wil hier een stevige bijdrage aan leveren. Daarbij zal de inzet gericht zijn op: het versterken van de stedelijke regio's en de bereikbaarheid daarvan, een veilige en duurzame delta en de energietransitie. Wat betreft het infrastructuurfonds zetten wij daarbij in op: Het bereikbaar houden van Nederland, de robuustheid van de netwerken en het aanleggen van de ontbrekende schakels. Zo investeert ons ministerie tot 2028 circa 25 miljard euro in wegen. Alleen al in deze kabinetsperiode betekent dat 761 km extra rijstroken.

Het belang van de steden neemt de komende decennia verder toe doordat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen

stedelijke regio's. Aangezien Nederland geen grote agglomeraties kent gaat het er om te profiteren van elkaars nabijheid.

Dit is van belang voor innovatie, gespecialiseerde kennis alsook het beter in balans kunnen brengen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Dat maakt dat goede bereikbaarheid voor Nederland essentieel is voor de concurrentiekracht. Kenmerken voor Nederland is dat we, ondanks de hoge bevolkingsdichtheid, nabij de steden belangrijke groene en blauwe gebieden hebben. Deze gebieden zijn sterk complementair aan de steden.

Door het verbinden van markten, stedelijke regio's en netwerken in binnen- en buitenland kunnen voorzieningen, kennis en faciliteiten gedeeld en geleend worden (dit wordt ook wel «borrowed size» genoemd). Zo kunnen er meer voordelen van agglomeratiekracht worden gecreëerd. Dit gaat hand in hand met het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met de juiste woonmilieus, een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke werkomgeving en een passend voorzieningenniveau. In de bestuurlijk overleggen MIRT hebben wij daarom met de Noordelijke – en Zuidelijke Randstad en de regio Eindhoven afspraken gemaakt over het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelstrategie om die functionele relaties in en tussen deze stedelijke regio's te versterken. Dit ook om het infrastructuurnetwerk en de investeringen die wij daar nog gaan doen optimaal te benutten.

Voor een goede bereikbaarheid is het essentieel dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. En dat niet alleen. De Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de mobiliteit de komende tijd blijft groeien, zowel voor personen als voor goederen. Door toename van de verstedelijking en onder invloed van economisch herstel zal deze groei zich met name rond de steden en op de achterlandverbindingen manifesteren. De files zullen daardoor de komende jaren weer gaan toenemen (in de jaren 2015–2017 met 2,5% per jaar voorspelt het KiM). Na de voltooiing van ons infrastructuurprogramma tot en met 2028, zullen we de bereikbaarheid nog niet op het niveau hebben dat nodig is voor de gewenste concurrentiekracht van stedelijke gebieden. We moeten anticiperen op deze ontwikkelingen. Daarom hebben wij aanvullend op het investeringsprogramma een nieuwe aanpak voor bereikbaarheid geïntroduceerd. Daarover in deze brief later meer.

Overall gezien zullen wij de komende periode stevig inzetten op het versterken van de economie. Ondanks de bezuinigingen besteden wij met alle lenM middelen samen (Infrastructuurfonds, Deltafonds, Hoofdstuk XII en de BDU) de komende jaren bijna 10 miljard euro per jaar.

Nederland heeft zich altijd moeten beschermen tegen water. Veel economisch sterke gebieden vragen nog eens specifieke aandacht vanwege hun geografische ligging (onder de zeespiegel en/of aan de grote rivieren). In het nationale Deltaprogramma werken de overheden voor nu en de toekomst gezamenlijk aan de bescherming tegen (de gevolgen van) overstromingen, een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening en een klimaatbestendige inrichting. Over de wateropgaven in het kader van het MIRT hebben wij u reeds per brief van 15 november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 24) geïnformeerd.

Dit kabinet heeft een stevige duurzaamheidsambitie: in 2020 moet 14% en in 2050 100% van de energiebehoefte worden voorzien uit hernieuwbare energie. Met het SER-energieakkoord is een belangrijke stap gezet naar de uitvoering van deze ambitie.

## **Aanpak van de opgaven**

Het toenemende belang van stedelijke regio's betekent ook dat de opgaven zich steeds meer in die stedelijke regio's concentreren. Dit betekent dat de complexiteit van de opgaven toeneemt, doordat meerdere opgaven van Rijk en regio elkaar raken en beïnvloeden. Daarnaast constateren wij dat er in de markt en samenleving veel nieuwe creatieve en innovatieve initiatieven ontstaan. Dit vraagt naast het met kracht doorzetten van ons investeringsprogramma om een vernieuwde aanpak voor fysieke opgaven in het MIRT. De uitgangspunten van die nieuwe aanpak zijn:

1. Gericht analyseren van het probleem en breed zoeken naar oplossingen. Meer aandacht voor de samenhang tussen bepaalde opgaven (meer integratie ruimte en bereikbaarheid)
2. Voor bereikbaarheid is in hoogstedelijke gebieden uitbreiding van de infrastructuur niet altijd de meest logische optie, en zijn meer innovatieve oplossingen noodzakelijk. Door een andere probleemanalyse en een bredere benadering van de opgaven komen uiteindelijk ook andere oplossingen in beeld
3. De juiste opgaven met de juiste maatregelen/ingrepen op het juiste moment (adaptiviteit: flexibel inspelen op (economische) ontwikkelingen) De huidige tijd vraagt om flexibiliteit. De economische ontwikkelingen gaan wereldwijd zo snel, dat het soms slimmer kan zijn meerdere kleine stappen kort achter elkaar te zetten, in plaats van één grote investering te doen.
4. Samenwerking als basis
5. De problemen die we willen oplossen, bijvoorbeeld in de stedelijke gebieden zijn complex en daarmee ook niet door één partij op te lossen. Naar analogie van het programma Beter Benutten zal onze werkwijze in het MIRT dus breed zijn, samenwerking tussen: rijk, regio, kennisinstellingen en marktpartijen.

Deze aanpak gaan wij de komende jaren toepassen binnen het MIRT. Naast de nieuwe aanpak van bereikbaarheid zijn andere voorbeelden de inzet van Rijksvastgoed, het opschalen van initiatieven van de markt (zoals met warmtenet in de Zuidelijke Randstad), koppelingen van ruimte- en wateropgaven (meerlaagsveiligheid) en het wegnemen van belemmerende regelgeving.

In de nieuwe aanpak van bereikbaarheid bieden de ontwikkelingen in de informatietechnologie veel kansen. Zo stelt goede en actuele reisinformatie gebruikers van infrastructuur in staat om hun reis/transport zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Hiermee kunnen onnodige voertuigkilometers en vertragingen worden voorkomen. Ook in de logistiek is met informatietechnologie nog heel veel winst te boeken. Meer efficiency door meer informatie-uitwisseling. Hierdoor kan de beladingsgraad en de benutting van alle modaliteiten verder worden verhoogd.

## **Gebiedsagenda's en nationale opgaven**

Het MIRT verbindt nationale doelen en ambities aan de regionale opgaven. Onze nationale doelen zijn beschreven in de SVIR. Aan het realiseren van de nationale doelen dragen ook decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen substantieel bij. Het hebben van een gezamenlijke visie en het delen van de opgaven geeft richting aan de inzet van Rijk en regio en vormt een uitnodiging aan andere partijen om mee te doen. Die samenhang tussen nationale en decentrale opgaven is gezamenlijk met decentrale overheden vormgegeven in de gebiedsagenda's. Als we kijken naar de gebiedsagenda's in

het licht van de geschetste context dan zien wij de volgende opgaven waar wij als Rijk een verantwoordelijkheid hebben.

## **1. Economische concurrentiepositie**

Zoals eerder benoemd zetten wij in op het verbinden van regio's en het beter benutten van elkaars kwaliteiten en een aantrekkelijk vestigingsklimaat met de juiste woonmilieus, een aantrekkelijke werkomgeving en een passend voorzieningenniveau. In de gebiedsagenda's is deze opgave verder uitgewerkt. Concrete voorbeelden van opgaven uit gebiedsagenda's zijn<sup>1</sup>:

- De inzet op verdere verdichting en verstedelijking en duurzame woningbouwontwikkeling in de Noordvleugel. Focus ligt op het op korte termijn op gang krijgen van de woningmarkt, om op lange termijn te voldoen aan de woningbouwbehoefte en op stedelijke verdichting te realiseren rondom OV-knooppunten.
- Om hier invulling aan te geven start de regio een MIRT-onderzoek gericht op de verhouding tussen een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling en termijn (investerings)plannen, en wat vraagt dat van publieke en private partijen?
- In de Zuidelijke Randstad is een van de opgaven het aanbrengen van samenhang in de productie- en diensteneconomie in relatie tot Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as. Zo pakken regio en het Ministerie van BZK dit op door in een MIRT-onderzoek gericht op het stimuleren van de realisatie van verstedelijking. Daarnaast zijn in het bestuurlijk overleg met de regio afspraken gemaakt over de inzet van Rijksvastgoed rondom station Den Haag Laan van Nieuw-Oost Indië, ten behoeve van de knooppuntontwikkeling van dit station.
- Eén van de twee gezamenlijk hoofdogaven uit de gebiedsagenda Noord-Brabant is het ontwikkelen van Brainport Eindhoven tot een top-tien-positie van hightechregio's in de wereld in 2020. In het ruimtelijk domein gaat het daarbij om een excellente internationale bereikbaarheid en connectiviteit binnen en naar de regio, hoogwaardige toplocaties (campussen) en een attractieve woon- en leefomgeving. Het lopende MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven laat zien dat hier in de toekomst krachtig op moet worden doorgepakt om dit te bereiken. Daarom worden nu een aantal kansrijke ontwikkelperspectieven uitgewerkt voor de periode 2020–2040.
- In Noord-Nederland ligt een heel andere vraag. Daar is de opgave het in balans brengen van de beroepsbevolking en de vraag vanuit de werkgevers. De beroepsbevolking neemt af door vergrijzing en ontgroening en daarnaast sluit het opleidingsniveau niet aan bij de vraag. Dit vertaalt zich in een hogere jeugdwerkloosheid in Noord-Nederland dan in de rest van Nederland. Een tweede opgave is de verder gaande concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen (onderwijs, zorg, (overheids-)instellingen etc.) in de steden als gevolg van schaalvergroting en gebrek aan draagkracht in de regio.

## **2. Bereikbaarheid en logistiek**

Zoals u reeds gemeld in onze brief van 13 februari j.l. (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) over het Infrastructuurfonds hebben wij dit jaar belangrijke besluiten genomen over alle projecten die wij de komende jaren met volle kracht gaan uitvoeren. In deze kabinetsperiode zijn en zullen er onder meer belangrijke besluiten worden genomen over wegenprojecten zoals

<sup>1</sup> Dit betreft voorbeelden, die geen landsdekkend beeld geven. De volledige gebiedsagenda's van alle regio's, behalve Noord-Nederland, treft u als bijlage aan bij deze brief. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, de Blankenburgverbinding, de A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15), de Ring Utrecht en de A27 Houten – Hooipolder. Ook zijn en zullen belangrijke wegenprojecten zoals de A2 Den Bosch-Eindhoven, de A28 Utrecht-Amersfoort, de A4 Delft- Schiedam en de A15 Maasvlakte – Vaanplein worden opengesteld. Voor vaarwegen worden de komende jaren belangrijke besluiten genomen voor de Beatrixsluis, de zeesluizen bij IJmuiden en Terneuzen, sluis Eefde, de verruiming van de Twentekanal en meerdere ligplaatsprojecten.

Met het infrastructuurfonds is totaal tot 2028 € 88 miljard euro gemoeid (bijna € 6 miljard per jaar), inclusief beheer en onderhoud. Daarbij ligt onze prioriteit op het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten die zich in de periode reeds bij lage economische groei voordoen. Dit is getoetst aan de hand van een update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011, die wij dit jaar hebben laten uitvoeren. In bijlage 3 treft u de uitkomsten van deze update aan<sup>2</sup>.

Voor deze knelpunten hebben wij met de bestuurders afspraken gemaakt over het gezamenlijk opstarten van een aantal brede MIRT-onderzoeken, waarin de nieuwe aanpak van bereikbaarheid wordt toegepast. Zie bijlage 2 voor een kaartje van de betreffende gebieden<sup>3</sup>. Hierin geldt dat voor bereikbaarheidsopgaven eerst wordt gekeken welke innovatieve maatregelen effectief en met voldoende economisch rendement kunnen worden geformuleerd. Investeren komt alleen in aanmerking als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn en er zicht is op financiering.

De brede MIRT-onderzoeken op het gebied van bereikbaarheid die wij zullen starten in 2014 zijn:

1. A2-kennisas
2. Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag
3. MIRT-onderzoek A9 Alkmaar – Raasdorp
4. Oostkant Amsterdam (rond A1)
5. Goederencorridors: twee onderzoeken
  - A15/Betuweroute/Waal – Duitsland
  - Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland

De lopende studie naar de Landzijdige bereikbaarheid Lelystad wordt volgens de nieuwe aanpak voortgezet. Meer over de scope en opzet van genoemde studie treft u aan in de bijlage met afspraken uit de bestuurlijke overleggen. Om de samenwerking en het denken in alternatieve oplossingen in deze MIRT-onderzoeken te bevorderen zal begin 2014 een interactieve website worden gelanceerd.

In onze brief van 13 februari j.l. over het Infrastructuurfonds hebben wij u gemeld dat nog een beperkte vrije ruimte is op de wegenonderdelen van dit fonds. Omdat de aanpak van bereikbaarheidsknelpunten in het lage groeiscenario onze prioriteit heeft, zal de beperkte vrije ruimte op de wegenonderdelen van het Infrastructuurfonds worden gereserveerd voor eventuele maatregelen die voortvloeien uit deze MIRT-onderzoeken (naast de inzet voor het afdekken van risico's). Ook de gevolgen van het Begrotingsakkoord 2014 (prijsbijstelling) voor het Infrastructuurfonds, waarover wij op 30 oktober 2013 per brief hebben geïnformeerd, zullen daarbij worden betrokken.

Naast bovengenoemde MIRT-onderzoeken die door het rijk zullen worden getrokken is met de bestuurders gesproken over het lopende MIRT-onderzoek verstedelijking en OV-bereikbaarheid in Arnhem-Nijmegen, het nieuw op te starten MIRT-onderzoek in de Zuidvleugel over internationale

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

connectiviteit en een door de Metropoolregio Amsterdam te trekken MIRT-onderzoek naar de interne bereikbaarheid. Deze drie onderzoeken worden uitgevoerd onder regie van de regio.

Overigens zal in nauwe samenwerking met decentrale overheden onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om de aanpak van de NMCA aan te passen. Het idee is niet meer alleen naar vaste trajecten te kijken (die over het land in lengte verschillen, de zogenaamde NoMo-trajecten), maar ook per kilometer te kijken naar de economische verlieskosten van eventuele knelpunten.

Dit heeft echter geen gevolgen over eerder genomen besluiten; deze blijven gewoon staan. Wij verwachten daarover in het BO MIRT eind 2014 besluiten te kunnen nemen. Vooraf zullen wij uw Kamer informeren over de richting die wordt ingeslagen.

### *Spoor en OV*

In het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) wordt er gewerkt aan het aantrekkelijker maken van het spoor voor de reiziger en het goederenvervoer. Dit is noodzakelijk om de concurrentiepositie van geheel Nederland te versterken. Hiervoor worden de doelen uit de LTSA zoals deze met de Kamer zijn gedeeld uitgewerkt door middel van een verbetering van de sturing, inrichting van het spoor en het optimaliseren (herijken) van de programma's en projecten.

Voor de LTSA is in de BO MIRT-overleggen gezamenlijk het belang onderstreept van een goede betrokkenheid van de regionale bestuurders en de vervoerders bij de uitwerking van de LTSA en de concessies. Wij hechten hier grote waarde aan.

Hierover zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Ten eerste is met de bestuurders afgesproken om volgens het samenwerkingsmodel zoals dat door lenM wordt uitgewerkt met het IPO en SKVV op landsdelig niveau een bestuurlijk OV- en Spooroverleg in te richten met de decentrale overheden, vervoerders, ProRail en I&M. Het doel van dit bestuurlijk overleg, in de lijn van het BO-MIRT, is om de samenhang (keten- en netwerkbenadering) tussen het spoor en het regionaal OV te versterken. Bij dit overleg komen onder andere de uitvoering van de LTSA en de uitvoering van de concessies aan de orde. Bovenal is dit overleg erop gericht om knelpunten in de samenhang tussen het regionale OV en spoor tijdig en adequaat te bespreken en kansen tot verbetering te benutten.
- Ten tweede is afgesproken dat lenM in het reeds geplande bestuurlijk overleg op nationaal niveau over PHS (18 december 2013) ook de uitwerking van de LTSA met de regionale bestuurders zal bespreken. Wij hechten er veel waarde aan dat deze bijeenkomst wordt benut om ervoor te zorgen dat de versterking van de samenhang tussen het spoor en het regionaal OV voor de reiziger, zoals door lenM beoogd, zijn neerslag zal krijgen in de uitwerking van de LTSA en de nog op te stellen concessies.

Verder zijn er nog een aantal spooronderwerpen aan de orde geweest in het AO spoor van 12 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 436) en tijdens de recente begrotingsbehandeling waarvoor het verzoek was de Kamer hierover te informeren voorafgaand aan het nota-overleg over het MIRT. In bijlage 6 gaan wij nader op de volgende punten in<sup>4</sup>:

- elektrificatie Zwolle-Wierden
- intercity Maastricht-Nijmegen
- station Bleizo

<sup>4</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Voor wat betreft grensoverschrijdend spoor is er een belangrijke stap vooruit gezet in het verbeteren van de verbinding tussen Heerlen en Aken door het besluit van Rijk en regio om de sporen tussen Landgraaf en de grens te elektrificeren. Rijk en regio investeren hierin gezamenlijk 15 mln. Verder zijn er afspraken gemaakt om de mogelijkheden te verkennen voor het verbeteren van de reistijden tussen Groningen-Bremen en Eindhoven-Dusseldorf.

Tenslotte zijn er met de regionale overheden afspraken gemaakt om de komende maanden, zoals ook besproken tijdens het recente begrotingsdebat, hun te ondersteunen bij het verkennen van de mogelijkheden voor «vergroeningsmaatregelen», waaronder elektrificatie op de huidige niet-geëlektrificeerde lijnen.

Ook zijn er met de regionale overheden afspraken gemaakt over de inzet van de Lenteakkoord middelen van € 25 mln. Hiervoor worden op vier decentrale lijnen de capaciteit en betrouwbaarheid vergroot.

### *Beter Benutten*

Eind 2011 hebben het Ministerie van IenM, de regio en het bedrijfsleven in 10 stedelijke regio's afspraken gemaakt over Beter Benutten. Dat heeft vorm gekregen in zo'n 300 maatregelen in 10 programma's. Deze programma's zijn in uitvoering. De programma's omvatten uiteenlopende maatregelen van afspraken met bedrijven voor een betere benutting van de binnenvaart tot het verlengen van uitvoegstroken, introduceren van persoonlijke mobiliteitsbudgetten, stimulering van fietsgebruik, afspraken met werkgevers over spitsmijden, meer fietsenstallingen bij stations en de aanleg van fietssnelwegen (zie bijlage 4)<sup>5</sup>.

Dit jaar worden er 52 maatregelen opgeleverd. Eind 2014 zal naar verwachting van de regio's het grootste deel van de programma's zijn gerealiseerd. Volgens de planning zal een aantal maatregelen na 2014 worden opgeleverd. De meest voorkomende redenen hiervoor zijn: 1) er is meer voorbereidingstijd nodig omdat er sprake is van complexe ruimtelijke inpassingprocedures en 2) vanuit oogpunt van kostenreductie of procedure is het verstandig om in de aanbesteding en uitvoering aan te sluiten bij andere projecten in de directe omgeving. Wij hebben daar begrip voor en hebben inmiddels uitloop voor een aantal maatregelen toegestaan. Daarbij zijn afspraken gemaakt om sterker te sturen op de planning en de sturing op die maatregelen is inmiddels opgevoerd. Daarnaast bekijken rijk en regio met elkaar of er mogelijkheden zijn voor versnelling en verbetering van de uitvoering, zowel in doorlooptijden, procedures als in de bestuurlijke aandacht. De uitloop leidt overigens niet tot extra uitgaven.

Los van deze feitelijke voortgang van de uitvoering van maatregelen, heeft Beter Benutten een aantal andere zaken in gang gezet in de afgelopen twee jaar. Zo is er intensieve samenwerking en uitwisseling van informatie ontstaan, ook in concrete projecten, op het gebied van ITS, fietsprojecten, vraagbeïnvloeding en spitsmijden. Door deze manier van samenwerken worden beschikbare middelen efficiënter ingezet: het wiel wordt niet op meerdere plekken opnieuw uitgevonden. Daarnaast wordt er gezamenlijk expertise opgebouwd. Op die manier ontstaat ook schaalgrootte; de ontwikkeling van dynamische multimodale reisplanners bijvoorbeeld wordt door een aantal regio's mogelijk gemaakt en gerealiseerd, maar de opbrengst komt ten goede aan een veel groter gebied. Tot slot zien we in het veld dat de term «benutten» veelvuldig

<sup>5</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

wordt gebruikt en dat geeft de indruk dat de gedachte achter het programma -slimmer gebruiken wat je al hebt- op draagvlak kan rekenen, wordt doorontwikkeld en breed wordt toegepast. In totaal is met het programma Beter Benutten € 1,1 miljard gemoeid, waarbij de regio's (regionale overheden en regionaal bedrijfsleven) circa 50% van de financiering van de gebiedsprogramma's op zich nemen. De komende jaren werk ik hiermee door in het vervolg van het programma Beter Benutten. Die inzet op de combinatie van Intelligente techniek, reizigersgedrag en nieuwe commerciële diensten voor reizigers, die regio's gezamenlijk met mij vertalen naar concrete projecten en meetbare bereikbaarheidsverbetering, past ook in de Routekaart Beter Geïnfomeerd op weg. Deze werkwijze legt de basis voor de toepassing van Intelligente Transportsystemen op grote schaal.

### **3. Energietransitie**

De ambitie van het kabinet op het gebied van energietransitie wordt ook in alle gebiedsagenda's onderschreven en gekoppeld aan de eigen regionale ambities.

- Noord-Nederland heeft bijvoorbeeld de ambitie om de helft van de nationale opgave op het eigen grondgebied te realiseren en profileert zich nadrukkelijk als «living-lab». Daartoe zet Noord-Nederland in op het uitbouwen van een betrouwbaar en duurzaam systeem door het versterken van Energyport.  
Tijdens het bestuurlijk overleg is afgesproken verder te inventariseren of de inzet van overheidsvastgoed bij de transitie naar duurzame energie in aanmerking komt voor een MIRT-onderzoek.
- De adaptieve agenda Zuidelijke Randstad zet onder meer in op het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy, het sluiten van ketens en het ruimtelijk mogelijk maken energietransitie. Zo is een samenhangend warmtenet een van de meest kansrijke duurzame energievoorzieningen voor de Zuidelijke Randstad, waarbij gebruik wordt gemaakt van restwarmte vanuit de industrie, Rotterdamse haven en de greenports. Tijdens het bestuurlijk overleg hebben wij met de regio afgesproken dat we de totstandkoming van dit warmtenet verder gaan stimuleren.

### **4. Veilige en duurzame delta**

In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden aan de opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en klimaatadaptatie. De gebiedsagenda's geven hieraan een uitwerking per gebied, die uiteraard in lijn is met het Deltaprogramma. Hierover hebben wij u reeds geïnformeerd in de brief van 15 november over de wateropgaven in het kader van het MIRT (Kamerstuk 33 750 A, nr. 24).

### **Ten slotte**

De complete set met afspraken die wij met de regio's hebben gemaakt in de afgelopen BO MIRT ronde treft u als bijlage 1 aan<sup>6</sup>. Het is duidelijk dat de MIRT tafel een steeds breder palet aan fysieke onderwerpen behandelt;

---

<sup>6</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer



een positieve ontwikkeling in ons beeld. Alleen op die manier kunnen we in deze tijd van minder middelen, samenhang en slimme combinaties maken.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld