

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011**

**Nr. 55**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2010

Het duurzaam versterken van onze ruimtelijk-economische structuur en ons land weer in beweging krijgen. Dat zien wij als de belangrijkste opgaven waar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de komende jaren voor staat.

In deze brief presenteren wij de hoofdlijnen van onze agenda voor deze kabinetsperiode. Dat doen wij vanuit onze verantwoordelijkheid voor mobiliteit, ruimtelijke ordening, water en milieu. Onze agenda heeft drie hoofdlijnen:

1. Scherpe focus op de groei van de economie door versterking van onze mainports, brainports en greenports;
2. Decentralisatie en actualisatie van het beleid: toedeling van heldere verantwoordelijkheden en meer ruimte voor initiatieven van decentrale overheden, ondernemers en burgers, inclusief realistische randvoorwaarden voor een duurzame en klimaatbestendige toekomst;
3. Krachtige uitvoering: vereenvoudigen van regelgeving en procedures en sturen op voortgang van projecten.

Wij hebben daarbij een doortastende aanpak voor ogen waarmee er meer ruimte komt voor de eigen kracht van decentrale overheden, ondernemers en burgers om hun eigen keuzes te maken en oplossingen op maat te creëren. Rijksinmenging is alleen nodig bij expliciete nationale belangen. Hierop zullen wij ons beleid – en de uitvoering daarvan – richten.

Deze brief is een eerste concretisering van het regeerakkoord op het terrein van ons ministerie. Wij zullen geen nieuwe nota's op het gebied van ruimte, water en mobiliteit opstellen, maar wel voor de zomer van 2011 komen met een concrete, bondige actualisatie van het beleid. Deze actualisatie vervangt in ieder geval de Nota's Mobiliteit en Ruimte. Daarbij

hoort een eerste uitwerking van het verlengde Infrastructuurfonds tot 2028, een aangepaste AMvB Ruimte en een toekomstbestendige en selectieve nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het werk aan de verkenning van de Olympische Hoofdstructuur – nodig om ons kandidaat te kunnen stellen voor de Olympische Spelen 2028 – gaat daarmee hand in hand. Bij de actualisatie zullen wij de uitwerking van bestaande nota's betrekken, zoals de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie Randstad 2 040, het Nationaal Waterplan, en rijksdocumenten op het gebied van milieu. Met deze actualisatie willen wij komen tot één rijkskader in het ruimtelijk domein.

### **1. Scherpe focus op groei van de economie**

Voor de economische kracht van Nederland zijn de main-, brain- en greenports, en de stedelijke regio's waarin ze liggen, van groot belang. Deze regio's fungeren als motoren van onze welvaart. Wanneer wij investeren in ruimtelijk-economische ontwikkeling, zullen we dat met prioriteit in deze regio's doen. Ook investeringen elders kunnen prioriteit krijgen, voor zover ze direct met deze focus samenhangen, zoals de achterlandverbindingen van onze mainports. Ook bij mogelijke rijkskeuzes op het gebied van verstedelijking zullen wij ons primair op deze regio's richten. Analyses die zijn gedaan in het kader van de MIRT verkenning sleutelprojecten, de MIRT-Gebiedsagenda's en de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), ondersteunen deze geografische focus. Het gaat om de regio's:

- Amsterdam c.a. (incl. mainport Schiphol, Zuidas, de greenports Aalsmeer en Bollenstreek en de relatie met Almere en Utrecht);
- Rotterdam c.a. (incl. mainport Rotterdam, de greenports Westland en Boskoop en de relatie met Den Haag);
- Eindhoven c.a. (incl. de brainport Zuidoost-Nederland en greenport Venlo).

Deze prioriteitsstelling zal tot uitdrukking komen bij het bestaande MIRT (zowel bij de projecten die gefinancierd worden uit het Infrastructuurfonds als die uit het Nota Ruimte Budget) en bij de verlenging van het Infrastructuurfonds.

Deze focus laat onverlet dat het kabinet ook aandacht besteedt aan andere regio's via bijvoorbeeld het beleid voor natuur- en landschap, de gevolgen voor bevolkingsdaling, het innovatiebeleid, het Deltaprogramma. In het regeerakkoord is aangegeven dat voor een aantal economische topgebieden en clusters wordt gewerkt aan een stimulerend beleid dat zich integraal richt op alle relevante vestigings- en ondernemingscondities. Die topgebieden en clusters concentreren zich in belangrijke mate in bovengenoemde regio's. Daarenboven gaat het om de «valleys» (food, maintenance en energy) en de nanotechnologie in Twente en Delft.

#### *Financieel kader*

Om het begrotingstekort te verkleinen voert het kabinet ook op het terrein van infrastructuur en ruimtelijke ordening ombuigingen door. Het kabinet bezuinigt tot 2020 op de gelden die vanuit het FES beschikbaar waren gesteld maar nog niet belegd met concrete projecten. Dit betekent wat betreft de harde infrastructuur een bezuiniging van € 3,2 miljard. Het kabinet wil echter niet alleen bezuinigen, maar ook gericht investeren in de economie van Nederland en mensen en bedrijven een optimale bereikbaarheid bieden. Hiervoor zijn investeringen nodig, op de korte, middellange en lange termijn. Daarom stelt het kabinet intensiveringen beschikbaar voor de aanleg van wegen en spoor, oplopend van € 100 miljoen in 2013 tot structureel 500 miljoen per jaar vanaf 2015 (totaal € 3,3

miljard tot en met 2020). Per saldo is dan de financiële omvang van het investeringsprogramma voor infrastructuur tot en met 2020 gelijk gebleven. Daarnaast heeft het kabinet in het regeerakkoord de periode van het infrastructuurfonds reëel constant verlengd van 2020 naar 2028. Dit betekent dat er per jaar, inclusief de in het regeerakkoord extra beschikbaar gekomen middelen van € 500 miljoen per jaar, circa € 7 miljard beschikbaar is voor beheer en onderhoud en investeringen in harde infrastructuur. Voor de periode 2021–2028 komt door de intensivering € 4 miljard extra beschikbaar. Het in te stellen Deltafonds borgt de rijksbijdrage aan het waterveiligheidsprogramma vanaf 2020. Wij zullen in 2011 met voorstellen komen voor de financiële planning voor het waterbeheer in de periode tot 2020.

### *Mobiliteit*

Het vervoer op de weg, op het spoor en op het water groeit de komende jaren fors. De cijfers wijzen uit dat investeren – ondanks de crisis – hard nodig blijft om Nederland in beweging te houden. Bij een economische groei van gemiddeld 1,75% per jaar<sup>1</sup>, nemen de files in de periode 2011–2015 met 16% toe. Stagnatie op de weg is slecht voor ons economisch herstel. De Spoedaanpak Wegen gaat daarom onverminderd door. Deze uitbreiding van capaciteit heeft belangrijke positieve effecten; dit blijkt ook uit de goede scores in kosten-batenanalyses. Ook in het spoor zullen wij fors investeren. Voor het programma Hoogfrequent Spoorvervoer is € 4,5 miljard beschikbaar. Hiermee kunnen op de drukste spoortrajecten metro-achtige verbindingen ontstaan.

### *Capaciteit goed benutten*

Capaciteitsuitbreiding alleen is echter niet voldoende om de mobiliteitsgroei op te vangen. Wij willen, samen met decentrale overheden en bedrijven, alle mogelijkheden benutten om de beschikbare capaciteit efficiënter te gebruiken, en daarmee de files bij de bron aanpakken. Wij zullen de komende maanden een programma uitwerken, gericht op een efficiënt gebruik en optimale benutting van alle beschikbare en nog aan te leggen infrastructuur. Hierbij kijken wij expliciet naar multimodale verkeers- en vervoersknooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen. Dit programma moet Nederland op korte termijn in beweging brengen met zichtbare effecten voor bereikbaarheid en milieu. Het programma omvat onder meer de volgende onderwerpen:

Nationale maatregelen:

- Prikkels ter stimulering van alternatieven voor het traditionele woon-werkverkeer per auto tijdens de spits (zoals telewerken, carpooling);
- Brede beschikbaarheid van actuele reisinformatie op maat.

Afspraken met de prioritaire regio's over maatwerkpakketten:

- Spitsstroken: bestaande definitief maken en nieuwe aanleggen;
- Transferia, P+R, multimodale knooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen, fietsvoorzieningen en aansluitingen verbeteren (tussen hoofd- en onderliggende wegen, tussen weg en OV en binnen het (regionaal) OV);
- Incident- en verkeersmanagement;
- Mobiliteitsmanagement: afspraken met bedrijven (bijvoorbeeld over telewerken) en projecten zoals SpitsMijden.

### *Water*

Om een aantrekkelijk vestigingsland te blijven voor internationale ondernemingen en instellingen moet Nederland ook de best beveiligde delta ter wereld blijven en zekerheid bieden voor hier geïnvesteerd

---

<sup>1</sup> Middenscenario van het CPB

vermogen. Waterveiligheid is en blijft in dat licht een topprioriteit. Het kabinet maakt werk van het Deltaprogramma.

De komende periode staan belangrijke concrete besluiten op stapel:

- Afsluitdijk: eind 2011 zullen we vaststellen welke maatregelen – en bijbehorende kosten – nodig zijn om deze dijk te laten voldoen aan de veiligheidseisen;
- De derde toetsing van de primaire waterkeringen is door de waterbeheerders uitgevoerd. Wij zullen u in 2011 informeren over de uitkomsten hiervan;
- In het kader van het Deltaprogramma nemen we in 2011 een principebesluit over mogelijke aanpassing van de veiligheidsnormen;
- Integraal veiligheidsprogramma: eind 2011 op te stellen op basis van alle informatie (inclusief advies taskforce «Ten Heuvelhof») die komend jaar beschikbaar komt.

## **2. Decentralisatie en actualisatie van het beleid**

De in het Regeerakkoord aangekondigde voorstellen om de ruimtelijke ordening meer over te laten aan provincies en gemeenten pakken wij actief op. Het is één van de 17 hervormingen en stelselherzieningen van dit kabinet<sup>1</sup>. Om deze hervorming tot een succes te maken is het van belang heldere afspraken te maken over de taakverdeling met nadruk op «decentraal wat kan». Tegelijkertijd willen wij bestuurlijke drukte voorkomen: «je gaat erover of niet». Dat betekent dat het aantal rijksregels omlaag gaat en dat duidelijk moet worden waar het rijk verantwoordelijkheid draagt voor resultaten, waar taken gedecentraliseerd kunnen worden en waar de rijksinzet kan stoppen. Zo ontstaat ruimte voor decentrale overheden om eigen afwegingen en ruimtelijke keuzes te maken, bijvoorbeeld in relatie tot de uiteenlopende bevolkingsontwikkeling (groei, stagnatie en krimp). Het rijk stelt alleen kaders waar dat nodig is; voor het overige ontstaat ruimte voor gebiedsgericht maatwerk. Zo kunnen provincies hun regierol waarmaken en komen tot een integrale benadering en combinatie van functies. In lijn hiermee gaat het kabinet ook voor het milieubeleid uit van realistische doelstellingen die recht doen aan onze Europese verplichtingen, maar niet verder gaan dan dat. Dat creëert niet alleen ruimte voor decentrale overheden, maar ook kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven.

### *Uitgangspunten voor rijksbeleid en -kaders*

Om het bovenstaande waar te kunnen maken, is een aantal maatregelen nodig. In het komende halfjaar zal het kabinet de criteria opstellen die daarbij in acht worden genomen. Deze criteria worden opgenomen in de genoemde actualisatie van het beleid. De beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening strekt zich op de terreinen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in elk geval uit over:

- basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- ruimtelijke voorwaarden voor (inter)nationale hoofdnetten (weg, spoor, water, lucht, energie, natuur, landschap, buisleidingen, hoogspanningslijnen en energiecentrales);
- voorwaarden voor versterking van de ruimtelijk-economische structuur, onder andere met betrekking tot verstedelijking en het vestigingsklimaat, in het bijzonder voor de mainports, brainports en greenports.

De verantwoordelijkheid komt onder meer tot uitdrukking in nationale ruimtelijke reserveringen en in enkele concrete rijksmaatregelen en -uitvoeringsacties, bijvoorbeeld op het terrein van lucht- en scheepvaart en waterveiligheid. De afgesproken milieukaders zullen we bijvoorbeeld

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 417, nr. 48

strak handhaven. Milieucriminaliteit zullen we krachtdadig opsporen en vervolgen.

Om duidelijk te maken waarop het rijk zich in ruimtelijk opzicht richt, zullen wij – als onderdeel van het geactualiseerde beleid – een toekomstbestendige nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) opstellen, die de huidige RHS vervangt. Rode draad voor het rijk daarbij is: selectief en krachtig met meer ruimte voor decentrale initiatieven in grote delen van Nederland.

Bij projectafwegingen gebruiken wij de uitgangspunten: legitimiteit, subsidiariteit, effectiviteit, efficiency en de verhouding tussen kosten en baten.

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het rijk taken zal overdragen aan de waterschappen. Hierdoor kan de reeds ingeboekte besparing van € 100 miljoen per jaar en de in het regeerakkoord hierop toegevoegde besparing oplopend tot € 200 miljoen per jaar (in 2015) worden gerealiseerd. Een mogelijk bestuursakkoord met de waterschappen zal in samenhang met eventuele andere akkoorden worden gezien.

Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen (inclusief snelheidsverhogende maatregelen) zullen moeten passen in de (Europese) regelgeving en verplichtingen ten aanzien van klimaat, luchtkwaliteit (NSL), geluid en natuur.

#### *Verantwoordelijkheden decentraliseren*

Het opleggen van kaders aan andere overheden zullen wij beperken. Ruimtelijke beperkingen bovenop internationale verplichtingen willen wij wegnemen. Gedacht kan worden aan bebouwingsplafonds voor nationale landschappen, het bundelings-, verdichtings- en locatiebeleid, rijksbufferzones en het in overleg met decentrale overheden verder decentraliseren van de BDU. In de actualisatie van het ruimtelijk beleid zullen wij dit concretiseren.

Bij het kennismakings-AO van 10 november jl. kwam reeds aan de orde dat er wat ons betreft ten aanzien van de overprogrammering en leegstand van kantoren in het algemeen geen actieve rol is voor het rijk. In lijn hiermee zal het kabinet in 2011 zijn visie op de leegstand van kantoren opstellen en aan u aanbieden, overeenkomstig het verzoek van uw Kamer.

#### *Infrastructuurautoriteit*

Op basis van de in het regeerakkoord geschetste contouren zal de komende tijd, in goede samenspraak met de relevante partners, worden nagegaan op welke wijze de Infrastructuurautoriteit Randstad het beste vorm kan krijgen. Een maximum aan effectiviteit bij een minimum aan bestuurlijke drukte vormen hierbij de leidraad, naast uiteraard intelligente samenhang met aanpalende dossiers zoals de provinciale opschaling in de Randstad en het opheffen van de WGR plus. Zoals toegezegd zal het kabinet uw Kamer in maart hierover informeren.

### **3. Krachtige uitvoering**

Voor een krachtige en effectieve uitvoering is het noodzakelijk om regels en procedures te vereenvoudigen, sterk te sturen op projecten en nieuwe financieringsmodellen te ontwikkelen.

## *Vereenvoudiging en bundeling omgevingsrecht*

Ondernemers, burgers en overheden hebben last van lange, ingewikkelde procedures en moeilijk toepasbare regels. Stroperige besluitvorming vertraagt de realisatie van infrastructuur en andere ruimtelijke projecten. Dat schaadt de aantrekkelijkheid en economische kracht van Nederland. Het totale stelsel bevat duizenden bepalingen. Deze weerspiegelen de complexiteit en belangen van de samenleving. Vereenvoudiging vraagt dan ook een zorgvuldige aanpak. Er is de afgelopen jaren duidelijke vooruitgang geboekt, bijvoorbeeld met de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Spoedwet wegverbreding. De gebruikers moeten de tijd krijgen om hiermee ervaring op te doen. Het blijft echter van groot belang om het omgevingsrecht te hervormen en verdergaand te vereenvoudigen. Daarmee brengen wij – met de collega's van EL&I, V&J, BZK en OCW – samenhang in sectorale regels, wetten en procedures, en wordt de toepassing eenvoudiger, sneller, goedkoper en beter.

De interdepartementale aanpak richt zich in eerste instantie op de volgende twee sporen:

### *A. Permanent maken van de Crisis- en herstelwet en quick wins omgevingsrecht*

In februari 2011 brengen wij een wetsvoorstel in procedure waarmee de Crisis- en herstelwet permanent kan worden gemaakt. Het wetsvoorstel neemt fricties in de uitvoeringspraktijk weg, waardoor op een zorgvuldige manier tijdswinst geboekt kan worden. Voorbeelden zijn het verlengen van de periode waarin onderzoeksgegevens gebruikt mogen worden en het verkorten van de procedure voor tijdelijke afwijkingen van het bestemmingsplan. Met dit wetsvoorstel wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie De Rouwe c.s

### *B. Vergaande vereenvoudiging van het omgevingsrecht*

Op korte termijn gaan wij het omgevingsrecht grondig doorlichten. Ons doel is het omgevingsrecht over de volle breedte (ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur, landbouw, mijnbouw en monumenten), eenvoudiger en beter hanteerbaar te maken voor de gebruikers. Daarvoor is een fundamenteel andere benadering nodig, zoals ook bedoeld in de motie Pieper<sup>1</sup>. De voorgenomen aanpak richt zich onder meer op het terugdringen van (administratieve) lasten als gevolg van onderzoeksverplichtingen, een verdergaande decentralisatie en een strikte en waar mogelijk slimmere implementatie van Europese regelgeving. In 2011 zullen de vereenvoudigingen die uit deze aanpak voortkomen tot wetgeving leiden, zodat die in deze kabinetsperiode effect zullen sorteren.

### *Sturen op projecten in integraal uitvoeringsprogramma MIRT*

Wij willen het MIRT zo aanpassen dat het zich verder ontwikkelt tot één inhoudelijk programma voor het gehele ruimtelijk domein. Voor een goede ruimtelijk-economische ontwikkeling van regio's is afstemming tussen investeringen van de verschillende overheden van belang. De gebiedsagenda's bieden daarvoor goede uitgangspunten. Deze geven de gezamenlijke prioriteiten van rijk en regio weer. Het MIRT zal aan slagkracht winnen dankzij de ervaringen die met de programma's Randstad Urgent en «Sneller en Beter» zijn opgedaan. Wij willen deze ervaringen actief inzetten om meer vaart te zetten achter projecten. De aanpak van beide programma's wordt geïntegreerd in het MIRT-proces. Het Programma Randstad Urgent in de huidige vorm stopt.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 32 123 XI, nr. 16

In overleg met de bestuurlijke partners in de regio's waarop wij ons primair richten, zullen wij een nieuwe lijst opstellen van prioritaire projecten van nationaal belang. Dit zal een zeer selectieve lijst zijn. Voor de projecten op deze lijst willen wij contractafspraken maken over mijlpalen, inzet van bestuurlijke duo's en ambassadeurs. Wij zullen uw Kamer hierover komend voorjaar rapporteren. Dan schetsen wij ook de consequenties voor de voortgang van de projecten die in het Programma Randstad Urgent waren opgenomen.

Voor het gehele rijksinvesteringsprogramma kan nadrukkelijk sprake zijn van herijking, fasering en herprogrammering in lopende gebiedsontwikkelingen en andere projecten.

Zoals in het Regeerakkoord vermeld voert het kabinet de adviezen uit van de commissie Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (commissie Elverding). Deze werkwijze van «Sneller en Beter» past goed bij de ambities van dit kabinet: een scherpe toedeling van verantwoordelijkheden aan de verschillende overheidslagen, een strakker en steviger uitvoeringsprogramma met duidelijke prioriteiten, en het principe dat niet meer dan twee overheidslagen verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming in een project. Wij zullen de aanpak en werkwijze van Sneller en Beter uitbreiden naar onze projectenportefeuille in het gehele ruimtelijke domein. Participatie van belanghebbenden vanaf de start blijft een voorwaarde voor besluitvorming met draagvlak. Daarnaast zullen wij nog scherper vasthouden aan de eis dat er zicht moet zijn op financiering voordat nieuwe MIRT-verkenningen worden gestart: op voorhand moet duidelijk zijn dat bedragen beschikbaar zijn die overeenkomen met de zwaarte van de opgave. Al met al zal dit ertoe leiden dat de gemiddelde tijd van verkenning tot in gebruik name van een ruimtelijk en infrastructureel project kan worden teruggebracht van 14 naar gemiddeld 7 jaar. Begin 2011 zullen wij u nader informeren over de concrete aanpak van «Sneller en Beter in Gebiedsontwikkeling». Hierbij wordt ook het door de Raad voor Verkeer en Waterstaat uitgebrachte advies «Beter is Sneller» betrokken.

Het regeerakkoord streeft naar een gelijk speelveld binnen de EU. Dat zal ook een belangrijk uitgangspunt zijn bij de vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Daarnaast vergt dit bij de voorbereiding van nieuwe Europese wet- en regelgeving een grondige analyse van de effecten op (en de besluitvorming over) nationale projecten en gebieden. Het kabinet zet in op verbetering van de zogenoemde territoriale impactanalyse, zowel op nationaal als Europees niveau. Dit bevordert niet alleen de samenhang en kwaliteit van de voorbereiding van de regels maar voorkomt ook onnodige vertragingen en fouten bij de latere implementatie en uitvoering daarvan.

#### *Nieuwe financieringsmodellen*

De economische crisis maakt dat vele publieke en private investeringen – ook buiten het domein van de verkeers- en vervoersinfrastructuur – zijn weggevallen. Projectontwikkelaars en bouwbedrijven maken moeilijke tijden door. Het instorten van de bouwproductie heeft negatieve effecten op de beschikbaarheid van goede en goed bereikbare woon-werkgebieden. Dit benadeelt onze economie en de aantrekkelijkheid van ons land voor burgers en ondernemers.

Een belangrijk onderdeel van het kabinetsbeleid is het aantrekken van private geldstromen ter verbetering van de infrastructuur, de verstedelijkingsopgaven en de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. Samen met de ministers van BZK en Financiën zullen wij dit met pensioenfondsen,

provinciale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties op een open en daadkrachtige wijze onderzoeken. Wij streven ernaar voor de zomer van 2011 een scherp beeld te hebben waar en hoe we dit kunnen toepassen. Daarbij zullen wij ook de mogelijkheden onderzoeken om actiever rijksvastgoed (grond en gebouwen) te benutten voor het vlottrekken van de gebiedsontwikkeling. Het Rijksvastgoed en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) en de Dienst Landelijk Gebied (DLG) kunnen hierbij uiteraard een rol spelen. Marktconformiteit blijft daarbij uitgangspunt. PPS is bij dit alles een belangrijk instrument. Voor additionele infrastructuur, zoals supersnelwegen, onderzoeken wij of het toepassen van een tolheffing kan worden ingevoerd. Voor het bestaande wegennet is dit nadrukkelijk geen optie. Het kabinet zet – in overleg met de buurlanden en binnen de Europese Unie – in op verhoging van de accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van de vaste lasten.

### **Slot**

De in deze brief geagendeerde acties vereisen een goed samenspel tussen de betrokken departementen (met name BZK, EL&I, FIN, OCW en IenM), tussen rijk en regio en tussen publieke en private sector. Bovenal is een vruchtbare samenwerking met uw Kamer noodzakelijk om resultaten te kunnen behalen. Wij zullen ons daar volop voor inzetten. De meeste acties zullen komend voorjaar al zichtbaar worden. Kern is een duurzaam en toekomstbestendig herstel van onze economie en vergroting van de ruimte van burgers, ondernemers en decentrale overheden om hun eigen keuzes te maken en oplossingen op maat te creëren. Er staat ons daarvoor veel werk te doen.

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

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma