provincie Zuid-Holland

GS brief aan Provinciale Staten

Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl/contact

Datum
10 november 2026

Ons kenmerk
PZH-2026-899771003
DOS-2007-0018545

Bijlagen
4

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:
Afspraken Bestuurlijke Overleggen MIRT 2026 en afdoeningsvoorstel moties 1899 en 1981 Bodegravenboog

Geachte Statenleden,

Elk najaar worden er bestuurlijke overleggen gevoerd over het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (BO MIRT) waarin Rijk en regio afspraken maken over infrastructurele en ruimtelijke onderwerpen. De provincie Zuid-Holland neemt deel aan het MIRT-overleg voor het landsdeel Zuidwest en het MIRT-overleg Goederenvervoercorridors.

In de bijlagen 1 en 2 is de Kamerbrief en afsprakenlijst opgenomen van de bewindslieden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) waarin zij de Tweede Kamer informeren over de gemaakte afspraken in de MIRT-overleggen met alle landsdelen en het BO MIRT Goederenvervoercorridors. In deze brief informeren wij u over de belangrijkste uitkomsten van de beide MIRT-overleggen die relevant zijn voor de Provincie Zuid-Holland. Tevens doen wij een voorstel om moties 1899 en 1981 met betrekking tot de Bodegravenboog af te doen.

BO MIRT landsdeel Zuidwest 5 november 2026
Het BO MIRT 2026 voor het landsdeel Zuidwest vond plaats op donderdag 5 november 2026. Namens het Rijk namen deel de minister van IenW, de heer Karremans, de staatsecretaris van IenW, mevrouw Bertram en de minister van VRO, mevrouw Boekholt-O'Sullivan. Vanuit landsdeel Zuidwest bestond de delegatie uit de gedeputeerden Weverling, Koning en Van Dijken namens de provincie Zuid-Holland, wethouder Bal namens de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), wethouder Zeegers namens de gemeente Rotterdam, wethouder Harms namens de gemeente Den Haag, wethouder Terpstra namens de Verstedelijkingsalliantie en de gedeputeerden Van der Maas en De Clerck namens de provincie Zeeland.

Herprioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds
Over het belangrijkste bespreekpunt van dit BO, de herprioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds en de gevolgen voor de lopende MIRT-projecten, zijn partijen eerder

geïnformeerd met een Kamerbrief op 16 oktober 2026. Wij hebben u daarover op 19 oktober 2026 geïnformeerd (PZH-2026-898819202).

In het overleg heeft de minister van IenW aangegeven dat de herprioritering een lastig proces was met plussen en minnen voor alle regio's. Projecten die inhoudelijk goed scoorden op verschillende criteria gaan door. Voor de andere projecten is op dit moment geen geld. De Tweede Kamer is akkoord gegaan met de herprioritering. Gedeputeerde Van Dijken heeft aangegeven dat het proces van de herprioritering eenzijdig door IenW is gedaan en dat de regio kennisneemt van de uitkomsten. Een aantal voor Zuid-Holland belangrijke projecten blijft overeind, zoals de verbreding van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda en de MerwedeLingelijn, maar verschillende investeringsprojecten, zoals de verbreding A15 Papendrecht-Gorinchem blijven gepauzeerd. Het is goed dat de vernieuwing en renovatie van een aantal belangrijke bruggen wordt opgepakt, denk hierbij aan de Giessenbrug, de Suurhoffbrug en de Haringvlietbrug, maar het is zorgelijk is dat niet alle benodigde vernieuwing en/of vervanging van infrastructuur wordt uitgevoerd. Voor een deel worden alleen overbruggingsmaatregelen getroffen. Dit betekent dat deze projecten functioneel blijven totdat deze op een later moment worden vernieuwd. Dit kunnen tijdelijke voorzieningen zijn waarmee de objecten worden versterkt of veiliger worden gemaakt.

Vanuit MRDH en gemeente Rotterdam is kritisch gereageerd op het eenzijdig schrappen van middelen voor de capaciteitsuitbreiding Randstadrail/Metronet. Wij delen dit ongenoegen. Over dit project sloten Rijk en MRDH in 2024 een bestuursovereenkomst en MRDH en de vervoerders HTM en RET zijn bezig met het bestellen van nieuwe metrovoertuigen en het doen van spooraanpassingen. Het schrappen van dit project heeft direct impact op de bereikbaarheid van bestaande woningbouwprojecten. Op metrostation Beurs, het drukste metrostation van Rotterdam, zijn de perrons nu al overvol en gezien de groei van het aantal reizigers zal het nog voller worden. Ook heeft het schrappen van dit project een direct effect op het beperken van verkeershinder bij het onderhoud aan de Van Brienenoordbrug vanaf 2028. In alle hinderplanningen is ervan uitgegaan dat het metronet in Rotterdam dan op orde zou zijn. De minister van IenW kon geen toezegging doen wanneer er weer geld is voor dit project.

Gedeputeerde Van Dijken heeft samen met de MRDH aangedrongen op het verbreden van de mogelijkheden voor het aanwenden van alternatieve financieringsbronnen voor investeringen in infrastructuur en heeft het aanbod gedaan mee te denken met de minister welke mogelijkheden daarvoor zijn. De minister van IenW gaf aan dat voor alternatieve bekostiging wet- en regelgeving aangepast moet worden en dit daardoor lang kan duren. In het voorjaar komt hij met een Kamerbrief met verschillende kansrijke mogelijkheden voor alternatieve bekostiging.

Ook is aangekondigd dat provincie Zuid-Holland, MRDH en andere regiopartners het initiatief nemen een propositie (voorstel) op te stellen voor een langjarig perspectief op

bereikbaarheidsmaatregelen in onze provincie, met aandacht voor alle vormen van mobiliteit en een (nieuw) infrastructuurnetwerk dat daarvoor passend is. In de Lid-GS-brief (PZH-2026-898820436) die gedeputeerde Van Dijken op 2 november 2026 aan u heeft gestuurd is een aanzet gegeven voor de inhoud van deze propositie, als het gaat om één van de laatste stappen van deze propositie: mogelijke infrastructuurprojecten. De minister van IenW heeft aangegeven dat hij dit initiatief ondersteunt en gaf aan dat de verschillende overheden na moeten blijven denken welke projecten nodig zijn voor een goede bereikbaarheid in de toekomst.

Strategische trajecten
In het BO MIRT zijn een drietal strategische trajecten besproken:

- **Bereikbaarheid op Peil: regionale bereikbaarheidsanalyse en bereikbaarheidsprofielen**: Dit is een landelijk traject van het Rijk dat de bereikbaarheid van voorzieningen en banen in beeld brengt. In Zuid-Holland is op basis van door IenW aangeleverde data een eerste analyse gedaan. Dit wordt op ons nadrukkelijke verzoek in 2027 aangevuld met data over bereikbaarheid van regionaal woon-werkverkeer en goederenvervoer. Daarna wordt er een bereikbaarheidsprofiel opgesteld die de agenda vormt voor overleg met het Rijk over bredere bereikbaarheidsvraagstukken.
- **Toekomstperspectief Hoofdwegennet**: Dit betreft een toekomstvisie van het Rijk op de functie van het hoofdwegennet wat betreft bereikbaarheid en in relatie tot de wegomgeving. Hierbij wordt een indeling gemaakt in verschillende categorieën van rijkswegen**.** In 2027 worden het toekomstperspectief en bijbehorend programma nader uitgewerkt.
- **Herziening MIRT**: Het ministerie van IenW is al langer bezig om tot een andere opzet van het BO MIRT te komen. Dit komt voort uit de ontwikkeling dat er wel steeds nieuwe projecten in het MIRT worden opgenomen, maar dat door geldgebrek, stikstofproblematiek en gebrek aan uitvoeringscapaciteit steeds minder besluiten worden genomen over een faseovergang voor een MIRT-project. In bijlage 3 staan de contouren van de herziening MIRT. Het algehele beeld is dat de MIRT-systematiek met de faseovergangen nog wel goed werkt, maar dat het overleg en de besluitvorming anders ingevuld moeten worden. Door de herprioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds is een andere opzet urgenter geworden. De contouren van een andere invulling van de overleggen, besluitvorming binnen het MIRT en doelen van het Mobiliteitsfonds zijn besproken. Het voorstel vanuit IenW is dat over landelijke onderwerpen in één landelijk overleg besloten wordt en de landsdelige overleggen (zoals het BO MIRT landsdeel Zuidwest) meer gericht zijn op de strategische agenda en voortgang, financiële beheersing en faseovergang van de MIRT-projecten. Daarnaast krijgt het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg Leefomgeving een andere status. Dit wordt het overleg waar alle opgaven samenkomen en waar ook bredere bereikbaarheidsvraagstukken geagendeerd kunnen worden. De minister van IenW gaf aan dat in het MIRT naast de investeringsprojecten straks ook alle

onderhoud- en vernieuwingsprojecten worden meegenomen waarbij ook koppelkansen vanuit de regio kunnen worden meegenomen.
Eén van de voorstellen is dat in de toekomst vanuit het Mobiliteitsfonds alleen nog infrastructuurprojecten worden gefinancierd die van nationaal belang zijn (rijkswegen, spoorlijnen en hoofdvaarwegen die in eigendom en beheer van het Rijk zijn) en geen regionale infrastructuurprojecten meer. Op dit moment is het ministerie van IenW partner en cofinancierder in het Gebiedsprogramma Verstedelijking en Mobiliteit (MoVe) waar bijvoorbeeld de Vlietlijn in de Binckhorst of de hoogwaardige busverbinding tussen Leiden en Zoetermeer (LeiZo) onderdeel van zijn. Deze regionale infrastructuurprojecten zijn van belang voor de ontsluiting van woningbouw en dragen daarmee bij aan het behalen van het nationale doel voor de woningbouwopgave. De wijziging van de huidige werkwijze betekent dat het ministerie van IenW niet meer bijdraagt aan regionale infrastructuurprojecten. De MIRT-partners in Zuid-Holland hebben hun zorgen aangegeven bij dit voorstel, zolang er geen perspectief is op alternatieve bekostiging buiten het Mobiliteitsfonds.

Spitsspreiden en -mijden en Zuid-Holland Bereikbaar
In het BO MIRT 2025 zijn financiële afspraken gemaakt voor de periode 2025 tot en met 2027 voor Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar is de koepelorganisatie waarbinnen het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, ProRail en Zuid-Hollandse overheden en beheerders van infrastructuur (waaronder de provincie) samenwerken om infrastructuurwerkzaamheden af te stemmen en de hinder voor de gebruiker te beperken. De minister van IenW heeft de intentie om vergelijkbare financiële afspraken te maken voor de periode 2028-2029 en deze in het BO MIRT 2027 te bekrachtigen. In onze provincie is steeds vaker sprake van ongeplande hinder doordat plotseling blijkt dat infrastructuur niet meer goed functioneert en er veiligheidsrisico's zijn. Voorbeelden in onze provincie zijn de onvoorziene beperkingen voor het wegverkeer bij de Giessenbrug (A20) en Suurhoffbrug (A15). De MIRT-partners in Zuid-Holland vinden het noodzakelijk dat Zuid-Holland Bereikbaar ook kan worden ingezet bij ongeplande hinder vanuit de rol als coördinerende organisatie. Rijk en regio gaan in gesprek over het omgaan met ongeplande hinder. Gedeputeerde Van Dijken heeft benadrukt dat hier spoed achter zit, zeker omdat het Rijk eigenaar en beheerder is van de infrastructuur waar ongeplande hinder voorkomt. Dit is door de minister van IenW erkend en er komt een vervolgoverleg. Ons doel is om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2027 concrete afspraken te maken over het omgaan met ongeplande hinder.

Overige mobiliteitsdossiers
Over verschillende mobiliteitsdossiers zijn financiële afspraken en procesafspraken gemaakt. We noemen een aantal afspraken die bijdragen aan een beter bereikbare provincie:

- MIRT-verkenning Oude Lijn: betreft besluitvorming over verschillende vervolgstappen (o.a. het starten van de planning- en studiefase voor de nieuwe stations Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark en de bestuurlijke voorkeursvariant voor de ligging van

2 extra sporen Delft-Schiedam). In het BO MIRT is door de regiopartners ook benadrukt om gezamenlijk vast te blijven houden aan het eindbeeld van de MIRT-verkenning.
- In vervolg op besluitvorming in het BO MIRT 2025 kan de provincie als wegbeheerder subsidie aanvragen voor de verbreding van de N217 bij Tienvoet. Deze maatregel is van belang voor de ontsluiting van de woningbouw Stougjeswijk in Oud-Beijerland.
- Er is een procesafspraak genaakt over de Nationale Uitvoeringsagenda Lopen en de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets en er is een rijksbijdrage toegekend voor de doorfietsroute Gouda-Alphen aan den Rijn

Na afloop van het BO MIRT landsdeel Zuidwest is voor vier knooppunten van de Oude Lijn een samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarover in het BO MIRT 2025 afspraken zijn gemaakt. Voor meer informatie verwijzen wij naar de GS-brief met onderwerp Samenwerkingsovereenkomsten Oude Lijn en knooppunt Leiden en knooppunt Dordrecht (PZH-2026-896945022). Daarnaast is er een aanvulling op de bestuursovereenkomst Vlietlijn ondertekend. Voor meer informatie verwijzen wij naar de GS-brief met onderwerp Allonge op Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst (De Vlietlijn)(PZH-2026-898149827). De overeenkomst over de verplaatsing van het spoorwegemplacement IJsselmonde in Rotterdam naar de Maasvlakte is ondertekend. Op de locatie van het emplacement worden woningen gebouwd in het kader van de gebiedsontwikkeling Stadionknoop. Over de financiering van de verplaatsing zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT 2025. Ook is de Verstedelijkingsalliantie Monitor 2025 overhandigd aan de minister van VRO. Deze monitor treft u aan in bijlage 4 bij deze brief.

Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors 2 november 2026
Op maandag 2 november 2026 heeft het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Goederenvervoercorridors (GVC) plaatsgevonden. Het BO MIRT GVC richt zich daarbij op de verbindingen tussen Rotterdam-Arnhem-Venlo en Amsterdam-Rotterdam-Vlissingen. Het bestuurlijk overleg verliep constructief, waarbij alle partijen het belang van voortzetting van de huidige samenwerking op het gebied van goederenvervoer onderstreepten. Namens het Rijk namen deel de minister van IenW, de heer Karremans en de staatsecretaris van IenW, mevrouw Bertram. Provincie Zuid-Holland was vertegenwoordigd door gedeputeerde Van Dijken. Verder waren genodigd de gedeputeerden van de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland, Zeeland en Noord-Holland. Ook namen vertegenwoordigers deel van de havenbedrijven van Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam en North Sea Port (Zeeuwse en Vlaamse havens), Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, ProRail en de Logistieke Alliantie, een samenwerkingsverband van organisaties uit de Nederlandse logistieke sector.

Sinds 2018 werken Rijk en regio intensief samen in het programma Topcorridors voor goederenvervoer. Het doel van dit programma is dat de goederencorridors in 2030 behoren tot de meest efficiënte, duurzame en leefbare routes vanuit Nederland naar het achterland.

Daarbij staat niet alleen het economische belang centraal, maar is er ook aandacht voor de leefomgeving van bewoners langs deze corridors.

Bij Prinsjesdag 2026 is nogmaals aangekondigd dat IenW in de periode 2026-2027 € 79 miljoen uit het Impulsprogramma Goederenvervoer (IPG) inzet voor goederenvervoer. Tijdens het BO MIRT GVC is ingestemd met de inzet van de voor 2027 resterende middelen: in totaal wordt ruim € 14 miljoen. in 2027 geïnvesteerd in verschillende projecten. Daarnaast wordt € 4,3 miljoen gereserveerd voor de jaren daarna, afhankelijk van regionale bijdragen.

De provincie Zuid-Holland draagt in 2027 € 204.820 bij aan het programma Topcorridors en de bijbehorende projecten. Daarvan zijn voor de provincie Zuid-Holland vooral de projecten interessant die bijdragen aan het bereikbaar houden van de Rotterdamse haven en de goederencorridors naar het achterland. Zo gaat het Rijk een pilot starten naar vervoer van trailers over water vanuit de Rotterdamse haven naar het achterland (*Roll on-Roll off* genoemd). Provincie Zuid-Holland gaat onderzoek doen naar vervoer van trailers over het spoor tussen Rotterdam en Venlo en het vinden van ruimte voor een overslagterminal in de Rotterdamse regio. Ook gaat het Rijk de komende jaren logistiek makelaars financieren die bedrijven helpen om hun transport over water of spoor te organiseren in plaats van over de weg.

Gedeputeerde Van Dijken heeft tijdens het overleg aandacht gevraagd voor meer internationale samenwerking via het Europese transportnetwerk (TEN-T), voor de ontbrekende verbinding A15 met Duitsland, intensivering van de Brabantroute als omleidingsroute voor de Betuwelijn tijdens onderhoudswerkzaamheden en een extra corridor tussen de zeehaven, Twente en Duitsland. Daarnaast heeft gedeputeerde Van Dijken erop gewezen dat een ruimere subsidiëring van de korte ritten binnen de nieuwe rijksregeling *“modal shift”* helpt om bedrijven te stimuleren meer gebruik van transport over water en spoor te maken binnen onze provincie. Het ministerie van IenW liet weten dat hier in de toekomst naar gekeken wordt, maar dat de kosten van een extra omslag op korte afstanden een modal shift niet aantrekkelijk maakt.

Voorstel afdoen moties 1899 en 1981 over de Bodegravenboog
In 2026 zijn door u moties M1899 (Bodegraven Boog Bouwen) en M1981 Gnephoek als argument voor de Bodegravenboog aangenomen met betrekking tot de Bodegravenboog (nieuwe verbinding tussen A12 en N11).

Motie M1899 *Bodegraven Boog Bouwen* roept op tot:

1. *Constructief en daadkrachtig met I&W over de Bodegravenboog te blijven spreken;*
2. *Te verkennen welke extra inzet de provincie Zuid-Holland en de alle regiopartners kunnen vinden of doen om het rijk te bewegen om voortgang te maken met de Bodegravenboog,*

3. *Te onderzoeken of dit gezamenlijk gedragen aanbod een duidelijk signaal is naar het rijk, zoals ook is gebeurd bij het spoorproject Leiden-Utrecht Beter Bereikbaar, zonder daarbij alle lasten van het rijk op de schouders van provincie en regio te leggen;*
4. *De Staten (indien nodig vertrouwelijk) op de hoogte te blijven houden van de ontwikkelingen rondom de Bodegravenboog middels een jaarlijkse update rond de MIRT.*

Motie M1981 *Gnephoek als argument voor de Bodegravenboog* roept op tot:
Bij de verdere lobby's voor verbetering van de aansluiting N11 en A12, beter bekend als 'de Bodegravenboog', de woningbouwontwikkeling Gnephoek als volwaardig argument mee te nemen.

In de GS-brief van 19 oktober 2026 over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds (PZH-2026-898819202) hebben wij u toegelicht hoe wij de belangen van Zuid-Holland bij het Rijk hebben ingebracht. In lijn hiermee hebben wij ons richting het ministerie van IenW ook ingezet voor de Bodegravenboog, ook met de argumentatie dat de Bodegravenboog een verbetering van de ontsluiting van Gnephoek is. De Bodegravenboog is echter geen project dat is opgenomen in het MIRT. Ook geeft Rijkswaterstaat aan dat de aansluiting N11 en A12 geen groot knelpunt is in relatie tot andere knelpunten. Zoals eerder in deze brief is vermeld heeft de minister IenW aangegeven dat er op dit moment geen geld is in het Mobiliteitsfonds voor nieuwe projecten. En als er nieuw geld is, dan gaat onderhoud voor op nieuwe aanleg.

In Zuid-Holland zijn er nog veel onderhoudsprojecten die te weinig budget hebben. Vanuit dit perspectief is opname van de Bodegravenboog in het MIRT op korte termijn weinig kansrijk. Zoals we in deze brief ook hebben aangegeven heeft de minister IenW wel positief gereageerd op het opstellen van een regionale propositie (voorstel) voor een langjarig perspectief op bereikbaarheid, samen met onze regiopartners. Bij het ontwikkelen van deze propositie is één van de laatste stappen het opstellen van een (infrastructuur)projectenlijst, waarbij mogelijk ook de Bodegravenboog een rol speelt.

Hiermee adviseren wij u motie 1899 en motie 1981 als afgedaan te beschouwen.

Wij hopen u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend, drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter, mr. A.W. Kolff

Bijlagen

- Bijlage 1_Kamerbrief MIRT november 2026
- Bijlage 2_Afsprakenlijst Bestuurlijke overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) november 2026
- Bijlage 3_Richting herziening MIRT
- Bijlage 4_Verstedelijkingsalliantie Monitor 2025