

Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl/contact**Datum**

19 oktober 2026

Ons kenmerk

PZH-2026-898820436

DOS-2007-0018545

Aan Provinciale Staten

Bijlagen

3

Onderwerp:

Herprioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds

Geachte Statenleden,

Begin april 2026 heeft gedeputeerde Van Dijken u geïnformeerd over de voorgenomen herprioritering door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van projecten die worden gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds ([PZH-2026-889392628](#)). Het gaat hierbij om alle projecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT, een bijlage bij de begroting van het ministerie van IenW) en alle geplande beheer- en onderhoudsprojecten voor bestaande Rijksinfrastructuur. Het ministerie van IenW geeft aan dat gemaakte afspraken en planningen voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur door miljardentekorten op de begroting niet houdbaar zijn.

De afgelopen maanden heeft het ministerie van IenW gewerkt aan deze herprioritering, onder meer door het opstellen en toepassen van een afweegkader. Op 16 oktober jl. heeft het Kabinet de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de herprioritering. Deze Kamerbrief vindt u in bijlage 1 bij deze brief.

De door het Kabinet gemaakte keuzes hebben aanzienlijke gevolgen voor de bereikbaarheid van Zuid-Holland. Hoewel enkele voor de provincie cruciale projecten doorgang vinden, ontbreekt voor diverse projecten die essentieel zijn voor woningbouw, economische ontwikkeling en bereikbaarheid de benodigde financiering, waardoor deze niet worden uitgevoerd. Wij vinden dit zorgelijk en blijven ons inzetten voor uitvoering van gemaakte afspraken en voor aanvullende financieringsmogelijkheden.

Met deze brief informeren wij u over de wijze waarop wij door het ministerie van IenW zijn betrokken bij dit proces van herprioritering en hoe wij daarbij de belangen van onze regio hebben ingebracht. Daarnaast gaan wij in op de door het Kabinet gepresenteerde uitkomst van de herprioritering en de betekenis daarvan voor de provincie Zuid-Holland. Tot slot schetsen wij het vervolgproces.

Verloop herprioriteringsproces en inbreng door provincie Zuid-Holland

In de afgelopen maanden zijn provincies en regio's door het ministerie van IenW geïnformeerd over het proces van herprioritering. Via onder meer het Interprovinciaal Overleg (IPO), regionale overleggen en bestuurlijke overleggen op projectniveau hebben wij de belangen van Zuid-Holland ingebracht.

Tijdens deze overleggen hebben wij benadrukt dat het uitstellen of schrappen van nieuwe infrastructuurprojecten en onvoldoende budget voor het onderhoud van bestaande infrastructuur grote risico's met zich meebrengt voor de woningbouwopgave, de economische ontwikkeling en de strategische autonomie van zowel Zuid-Holland als Nederland als geheel. Deze ongewenste effecten hebben wij ook naar voren gebracht in gesprekken met Tweede Kamerleden en andere ministeries.

In onze gesprekken met het Rijk hebben wij consequent vijf hoofdpunten naar voren gebracht:

1. *Kies niet in schaarste, maar benut alternatieve vormen van financiering*

Bij de start van het herprioriteringsproces hebben wij benadrukt dat de huidige tekorten niet kunnen worden opgelost door uitsluitend binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds te schuiven met middelen. De provincie Zuid-Holland beschouwt dit als een keuze voor 'kiezen in schaarste'. Wij hebben gepleit voor een kabinetsbrede aanpak, waarbij ook andere departementen bijdragen aan oplossingen en waarbij actief wordt ingezet op alternatieve financieringsvormen, zoals gebiedsontwikkelingsfondsen, publiek-private samenwerking, Europese financiering en gebruikersgerelateerde bekostiging.

2. *Kom gemaakte afspraken na*

Wij hebben benadrukt dat het Rijk zich dient te houden aan eerder gemaakte bestuurlijke en financiële afspraken met de regio over onder meer de Oude Lijn en de verbreding van de A20. Het eenzijdig wijzigen van deze afspraken ondermijnt het vertrouwen tussen Rijk en regio en vergroot de onzekerheid voor woningbouw- en bereikbaarheidsopgaven.

3. *Pak cruciale projecten aan*

Als voorbeelden van infrastructuur waar tijdig onderhoud en vernieuwing van groot belang is hebben we de Haringvlietbrug, de Van Brienenoordbrug, de Suurhoffbrug en de vele bruggen en tunnels rond de Drechtsteden genoemd.

4. *Voer vernieuwing uit met oog op toekomst, niet het verleden*

Wij hebben benadrukt dat beheer en onderhoud niet mogen leiden tot een strategie van uitsluitend 'in stand houden'. Wanneer bruggen, tunnels, sluizen en wegen worden vernieuwd, moeten deze direct worden aangepast aan de eisen van de toekomst. De huidige bruggen zijn ontworpen op basis van de zwaarte van de auto's en vrachtwagens in de jaren '60 en '70, terwijl de huidige (elektrische) auto's en vrachtauto's veel zwaarder zijn. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met voldoende capaciteit voor groeiende mobiliteitsstromen, grotere klimaatbestendigheid en ruimte voor innovaties.

5. *Onderhoud met minder hinder*

Beheer en onderhoud door het Rijk moet worden uitgevoerd met zo min mogelijk hinder voor reizigers, vervoerders en omwonenden. Dit betekent dat het Rijk hierop moet blijven inzetten en dat het zich voor de lange termijn verbindt aan de gezamenlijke financiering van Zuid-Holland Bereikbaar.

Uitkomsten herprioritering Mobiliteitsfonds

In de Kamerbrief worden de stappen in de herprioritering toegelicht. Onderstaand wordt de prioritering van de investeringsprojecten die in het MIRT zijn opgenomen en de vernieuwingsprojecten van bestaande infrastructuur, die uit het Mobiliteitsfonds worden gefinancierd, nader toegelicht.

Prioritering investeringsprojecten (MIRT)

Alle investeringsprojecten die in het MIRT zijn opgenomen zijn inhoudelijk beoordeeld op basis van verschillende criteria (onder meer effect op mobiliteit, economie en uitvoerbaarheid). Investeringsprojecten die een directe relatie hebben met de bestaande financiële afspraken over de ontsluiting van woningbouw zijn buiten de herprioritering gehouden. In Zuid-Holland zijn dit de projecten Oude Lijn (inclusief BRT/HOV LeiZo), Oostflank Rotterdam (Stadsbrug en OV) en Vlietlijn Den Haag. Deze projecten gaan door, hoewel voor de volledige scope van deze projecten nog niet altijd voldoende financiële middelen zijn.

Op basis van het beschikbare budget is een zogenaamde 'zaaglijn' gezet. Projecten boven de zaaglijn gaan door, maar zijn afhankelijk van dekking en beschikbaar budget. Projecten boven de zaaglijn die niet uitvoerbaar zijn blijven gepauzeerd. In de bijlage bij de Kamerbrief (bijlage 2 bij deze brief) is de rangorde weergegeven. Bij beschikbaarheid van nieuw budget of extra stikstofruimte kunnen deze projecten alsnog doorgang vinden.

De impact van de herprioritering op Zuid-Holland is fors, omdat opnieuw een belangrijk project, de capaciteitsuitbreiding van Randstadrail/Metronet is gepauzeerd naast de al eerder gepauzeerde projecten. Meerdere investeringsprojecten worden door het Kabinet niet uitgevoerd vanwege een tekort aan budget of stikstofruimte. Ondanks de herprioritering kunnen enkele voor Zuid-Holland cruciale projecten doorgaan met de voorbereiding richting uitvoering. Hieronder hebben wij een overzicht opgenomen van de door het Kabinet gemaakte keuzes en de impact daarvan op Zuid-Holland.

1) Projecten in Zuid-Holland die doorgaan:

- **Verbreiding A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda:** Het tekort van 262 miljoen euro wordt aangevuld door IenW. Hiermee wordt een belangrijk fileknelpunt opgelost en de verbreding zorgt voor een goede ontsluiting van de woningbouw van onder meer Zuidplas (Cortelande), Gouda (Westergouwe) en Rotterdam (Nesseland).
- **MerwedeLingelijn:** Aanleiding voor dit project in de invoering van het nieuwe spoorbeveiligingssysteem (ERMTS) waardoor nieuwe, langere, treinen nodig zijn. Hiervoor moeten de perrons worden verlengd en andere infrastructuur worden aangepast. De langere treinstellen zijn inmiddels al besteld. Hoewel dit project onder de zaaglijn staat, wordt de financiering uit een reservering voor het investeren in

goede regionale ov-netwerken geregeld. Met het handhaven van de afspraken over de MerwedeLingelijn kunnen de nieuwe treinen in gebruik worden genomen.

- **Calandbrug (Theemswegtracé):** Betreft de renovatie van een brug in de Rotterdamse haven.

- 2) *Projecten die inhoudelijk wel goed scoren, maar niet doorgaan*
Verder zijn er een aantal projecten die inhoudelijk wel goed scoren en boven de zaaglijn uitkomen, maar vanwege stikstof niet uitgevoerd kunnen worden. De onderstaande projecten waren in een eerdere ronde al gepauzeerd en het budget uit het Mobiliteitsfonds voor deze projecten was al geschrapt:
 - **A4 Burgerveen – N14 (gepauzeerd in 2025):** Het niet doorgaan hiervan belemmert een goede bereikbaarheid van woningbouw in onder meer Leidschendam-Voorburg, Leiden, Alphen aan den Rijn, Katwijk en Roelofarendsveen. Aangezien de A4 een belangrijke verkeersader is in de Randstad zullen meer woningen minder goed bereikbaar zijn.
 - **Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam (gepauzeerd in 2025):** Het niet doorgaan van dit project belemmert een goede bereikbaarheid van de woningbouw in onder meer Barendrecht en Rotterdam (o.a. Maasboulevard, Kralingse Plas en Alexanderknoop). Het project is ook nodig voor een goede bereikbaarheid over de weg van de haven van Rotterdam.

- 3) *Projecten die niet doorgaan*
Tenslotte zijn er een aantal projecten die onder de 'zaaglijn' staan en daarmee vooralsnog niet worden uitgevoerd. De projecten zijn:
 - **Randstadrail/Metronet (wordt nu gepauzeerd in 2026):** Dit project valt net onder de zaaglijn. Over dit project is in 2024 een bestuursovereenkomst afgesloten waarbij Rijk en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) beide 275 miljoen euro bijdragen met als doel te voorzien in capaciteitsuitbreiding vanwege de autonome groei van het aantal reizigers. Het project heeft samenhang met een groot deel van woningbouwlocaties in de regio's Haaglanden en Rotterdam. Aanvullend op deze afspraken heeft de MRDH nieuw metromaterieel besteld.
 - **A15 Papendrecht-Gorinchem (gepauzeerd in 2023):** Door toenemende verkeersdruk op de A15 verslechtert de wegbereikbaarheid van de Rotterdamse haven. Voor dit project heeft de provincie 28 miljoen euro gereserveerd aan cofinanciering. Het niet doorgaan van dit project belemmert een goede bereikbaarheid van de woningbouw in onder meer Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem en Sliedrecht. Voorts is de A15 een belangrijke internationale goederencorridor en een belangrijke corridor voor onze weerbaarheid.
 - **A4 Haaglanden – N14 (gepauzeerd in 2023):** Dit project is onderdeel van het Bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers waarin Rijk en regio gezamenlijk een pakket van maatregelen hebben afgesproken. Op basis van deze afspraken is de provincie Zuid-Holland bezig met het vergroten van de capaciteit van de N211 door uitbreiding naar 2x3 rijstroken en aanleg van twee ongelijkvloerse kruisingen, voor ongeveer 200 miljoen euro. Tevens betaalt de provincie Zuid-Holland

mee aan een ongelijkvloerse kruising N211/Erasmusweg. Het niet doorgaan van dit project belemmert een goede bereikbaarheid van woningbouw in onder meer Rijswijk (Plaspolder) en Delft. Aangezien de A4 een belangrijke verkeersader is in de Randstad, werkt het niet doorgaan hiervan ook negatief door op de bereikbaarheid van andere grote woningbouwlocaties, zoals nieuwe woningen in Den Haag-Zuidwest.

- **Volkeraksluizen (gepauzeerd in 2023):** Dit project was eerder gepauzeerd vanwege gebrek aan stikstofruimte en capaciteit.

Prioritering vernieuwingsprojecten bestaande infrastructuur

In de Kamerbrief is aangegeven dat er extra budget (1 miljard euro) is gereserveerd voor het tekort op het lopende project van A27 Houten-Hooipolder waar de vernieuwing van de Merwedeburg bij Gorinchem onderdeel van is. Daarnaast zijn alle vernieuwingsprojecten van bestaande infrastructuur van Rijkswaterstaat geprioriteerd. In de Kamerbrief is aangegeven dat het een flexibele lijst betreft voor de komende acht jaar waar projecten op kunnen komen te staan en vanaf kunnen gaan op basis van de voortgang. Ook is aangegeven dat lenW in het geval van renovatie of vernieuwing alleen een sobere variant (basiskwaliteit) zal financieren en eventuele aanvullende wensen en daarmee gepaard gaande risico's voor lokale/regionale overheden of andere partijen zijn. Op het ministerie komt een speciaal team dat hierop regie voert. In de Kamerbrief en in de bijlage bij de Kamerbrief (bijlage 3 bij deze brief) zijn de vernieuwingsprojecten in de volgende 3 categorieën ingedeeld:

1) Vernieuwingsprojecten

Dit zijn projecten gericht op vernieuwing of vervanging waarover in deze kabinetsperiode kan worden besloten op basis van het gereserveerde budget. In Zuid-Holland zijn dit:

- A13/A20 Kleinpolderplein
- A15 Suurhoffbrug
- A16 Viaduct J.F. Kennedyweg
- A20 Giessenbruggen
- A29 Haringvlietbrug
- Spijkenisserbrug (civiel)
- Verkeerspost Dordrecht
- Volkeraksluizen

2) Overbruggingsprojecten

Dit zijn projecten waarvoor overbruggingsmaatregelen worden getroffen zodat ze functioneel blijven totdat deze op een later moment worden vernieuwd. Dit kunnen tijdelijke voorzieningen zijn waarmee de objecten kunnen worden versterkt of veiliger kunnen worden gemaakt. In Zuid-Holland zijn dit:

- A15 Botlektunnel/Thomassentunnel
- A16 Moerdijkbrug
- A20 Verankering Kleinpolderplein
- A29 2^e Heinenoordtunnel

- A29 Vervanging Heinenoordtunnel
- A4 Beneluxtunnel
- N14 Sytwendetunnel
- N57 Harmsenbrug
- N915 Brug over de Noord civiel
- Algerabrug
- Brug over Goereesesluis
- Openbare verlichting A4 Haaglanden

3) *Projecten die reeds in voorbereiding zijn*

Tenslotte is er de categorie van projecten die reeds in voorbereiding of al in uitvoering zijn binnen de huidige begroting. In Zuid-Holland zijn dit:

- A14 Calandbrug (ProRail)
- A15 Noordtunnel
- A16 Drechttunnel
- A16 Van Brienenoordbrug
- A4/A20 Kethelplein
- A44 Kunstwerken
- Brug over de Noord bediening
- Circulaire Werf Duivelseiland
- Haringvlietsluizen
- Hartelkering
- Hogesnelheidslijn viaducten (ProRail)
- Hollandsche IJsselkering
- Maeslantkering
- N3 Papendrechtsebrug
- Openbare Verlichting West-Nederland Zuid urgent
- Spijkenisserbrug (industriële automatisering)
- Verkeersbrug Dordrecht

Uitkomsten herprioritering Deltafonds

Het enige MIRT-project in onze provincie op de grens van Zuid-Holland en Zeeland dat vanuit het Deltafonds wordt gefinancierd is Getij Grevelingen. Dit project gaat vooralsnog niet door. Het betreft een rijksproject gericht op herstel van de waterkwaliteit- en natuur in de Grevelingen (rijkswater). De financiering van het project was niet rond, de te schrappen middelen (172 miljoen euro) betreffen slechts een deel van het benodigde budget. In de Kamerbrief is aangegeven dat de minister van IenW met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) de omvang van de opgave voor het herstel van de waterkwaliteit en natuur in het Grevelingenmeer in kaart brengt. Daarbij zal tevens in beeld gebracht worden wat de economische effecten zijn van het uitstellen of juist uitvoeren van systeemmaatregelen. Mocht blijken dat het project realiseerbaar is met een bijdrage vanuit LVVN, dan zet IenW erop in het in de prioritering onttrokken deel alsnog vrij te maken uit het Deltafonds.

Vervolg

Deze herprioritering heeft gevolgen voor de brede welvaart in Zuid-Holland. Grote groepen in onze provincie die nu al een relatief lage brede welvaart hebben en sterk afhankelijk zijn van goede vervoersverbindingen voor hun materiële welvaart, kunnen nadeel ondervinden van deze herprioritering. Dit speelt in de stedelijke gebieden, maar ook in landelijke gebieden binnen onze provincie. Op basis van de regionale Monitor Brede Welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) scoort Zuid-Holland op het gebied van mobiliteit, waaronder filezwaarte, nu al slecht ten opzichte van andere provincies. Goed openbaar vervoer zorgt niet alleen voor betere bereikbaarheid van (meer) werklocaties, maar is bijvoorbeeld ook essentieel voor de mogelijkheid van jongeren om een opleiding te volgen, voor de bereikbaarheid van zorg, cultuur, familie en vrienden en daarmee voor sociale cohesie.

De herprioritering maakt zichtbaar dat de huidige middelen voor beheer, onderhoud en uitbreiding van de Rijksinfrastructuur ontoereikend zijn. Voor Zuid-Holland zijn de gevolgen groot. IenW heeft keuzes gemaakt die soms gunstig zijn voor Zuid-Holland, zoals extra middelen voor de A20, de Merwedelingelijn en het onderhoud van verschillende cruciale bruggen. Zorgelijk is dat niet alle benodigde vernieuwing/vervanging van infrastructuur wordt uitgevoerd. Voor een deel worden alleen overbruggingsmaatregelen getroffen en verschillende belangrijke investeringsprojecten blijven gepauzeerd, zoals de capaciteitsmaatregelen voor de A4, A15 en A16. Bovendien wordt het voor de ontsluiting van woningbouw belangrijke project capaciteitsuitbreiding Randstadrail/Metronet gepauzeerd. Zonder aanvullende investeringen komen woningbouw, economische ontwikkeling en bereikbaarheid steeds verder onder druk te staan.

In de Kamerbrief wordt aangegeven dat investeringen in nieuwe infrastructuur onder druk staan vanwege de omvangrijke instandhoudingsopgave, waardoor IenW steeds meer een afweging zal gaan maken in welke mate een zwaardere belasting van mobiliteitsnetwerken als gevolg van woningbouw nog acceptabel is. Wij zullen bij IenW nadere duiding vragen op dit voornemen en het belang van de woningbouwafspraken benadrukken.

Wij blijven daarom richting Kabinet en Tweede en Eerste Kamer pleiten voor het nakomen van gemaakte afspraken voor infrastructuur en woningbouw, een langjarig investeringsperspectief en de inzet van aanvullende financieringsmogelijkheden. Gepauzeerde projecten moeten zo snel mogelijk weer opgestart worden.

Wij nemen het initiatief om samen met onze regiopartners een propositie op te stellen voor een langjarig perspectief op bereikbaarheid in onze regio, met aandacht voor alle vormen van mobiliteit en een (nieuw) infrastructuurnetwerk dat daarvoor passend is. Ook blijven wij aandringen op het verbreden van de mogelijkheden voor het aanwenden van alternatieve financieringsbronnen voor investeringen in infrastructuur, waaronder Europese financieringsfaciliteiten.

Het ministerie van IenW zal de prioritering agenderen in het Bestuurlijke Overleg (BO) MIRT, dat voor landsdeel Zuidwest op 5 november 2026 plaatsvindt. Voorafgaand aan het BO

MIRT voeren wij overleg met lenW over een nadere hideraanpak. Naar verwachting voert de Tweede Kamer voorafgaand aan het BO MIRT tijdens de begrotingsbehandeling van lenW op 28 en 29 oktober 2026 nog een debat over de Kamerbrief. Begin december 2026 volgt het Notaoverleg MIRT, waarna de gemaakte afspraken in het voorjaar van 2027 door het Kabinet worden verwerkt in de Voorjaarsnota.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en wij houden u uiteraard op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
plv. secretaris,

voorzitter,

drs. C.E.M. Weber

mr. A.W. Kolff

Bijlagen

- Bijlage 1: Kamerbrief Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds
- Bijlage 2: Rangorde MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds
- Bijlage 3: Overzicht van vernieuwingsprojecten