

Prioritering projecten Mobiliteitsfonds

Op 22 april 2026 voert de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat het Commissiedebat *Strategische keuzes bereikbaarheid*. Dit debat vindt plaats op een moment waarop de tekorten in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds inmiddels nijpend zijn. Dat raakt niet alleen de instandhouding van bestaande infrastructuur, maar zet ook de noodzakelijke nieuwe investeringen voor ons land onder zware druk. Zowel onderhoud als nieuwe investeringen zijn onmisbaar voor honderdduizenden woningen, banen en toekomstzekerheid. Het afweegkader dat de bewindspersonen voorafgaand aan het debat presenteren, moet deze bredere opgaven volwaardig meewegen. U heeft hierin een belangrijke rol om zaken aan te vullen en af te wegen. De provincie Zuid-Holland geeft graag de volgende punten mee ter overweging.

De provincie Zuid-Holland onderschrijft de ernst van de door het Rijk geschetste situatie. De financiële druk schept de noodzaak om scherpe keuzes te maken. Betrouwbare infrastructuur, met voldoende capaciteit voor nu én de komende decennia, draagt bij aan de ontsluiting van bestaande en nieuwe woningbouwlocaties, aan economische groei, aan (militaire) weerbaarheid en aan klimaatbestendigheid. Kortom, voor het draaiend houden van de samenleving roepen wij u op te blijven investeren in de toekomst.

Samenvattend

Voor het afweegkader dat gebruikt zal worden bij de herprioritering van bereikbaarheidsprojecten geeft de provincie Zuid-Holland graag de volgende punten mee:

1. Financiële opgave breder benaderen, niet beperken tot huidig lenW-budget
2. Nakomen gemaakte afspraken Rijk-regio, onder meer over de Oude Lijn
3. Meewegen belang van woningbouw
4. Meewegen belang van leveringszekerheid, verdienvermogen en weerbaarheid
5. Beheer en onderhoud uitvoeren met de blik vooruit
6. Beheer en onderhoud uitvoeren met minder hinder
7. Coalitieakkoord belooft overleg en afstemming. Dus ook in dit prioriteringsvraagstuk.

Aspecten voor het afweegkader

1. Financiële opgave breder benaderen, niet beperken tot huidig lenW-budget

De bewindspersonen stellen dat het Rijk *binnen* de bestaande budgettaire kaders van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds scherpe keuzes moet maken. De provincie Zuid-Holland is van mening dat de Tweede Kamer zich niet mag neerleggen bij dit uitgangspunt. De omvang van de tekorten en de nationale impact van ontoereikend beheer en onderhoud vragen om een brede, interdepartementale benadering voor het borgen van de continuïteit van vitale infrastructuur.

Daarnaast is het noodzakelijk om op korte termijn alternatieve vormen van bekostiging van infrastructuur te verkennen. Bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingsfondsen, publiek-private samenwerking, gebruikersbijdragen, baatafoming en het optimaal benutten van Europese financieringsinstrumenten.





2. Nakomen gemaakte afspraken Rijk-regio, onder meer over de Oude Lijn

Het is van groot belang dat het Rijk de afspraken die eerder met de regio zijn gemaakt daadwerkelijk nakomt. In Zuid-Holland zijn de afgelopen jaren vier snelwegprojecten gepauzeerd vanwege beperkte middelen. Dit vergroot het belang dat de noodzakelijke beheer- en onderhoudsprojecten voor het bestaande netwerk wél doorgaan. Juist met het oog op de veiligheid en het op peil houden van de bereikbaarheid.

Daarnaast moeten toezeggingen over investeringen die woningbouw en economische ontwikkeling mogelijk maken, zoals de projecten rond de Oude Lijn (spoorlijn Leiden – Dordrecht) en de ontwikkeling van Cortelande, worden nagekomen. We hebben als Rijk en regio de afspraak om een zeer forse woningbouwopgave te realiseren langs de Oude Lijn, hiervoor heeft het Rijk € 1,3 miljard toegezegd. Maar daarmee zijn we er niet. Er zijn vervolginvesteringen nodig in onder meer nieuwe stations. De Oude Lijn kent een positieve MKBA (maatschappelijke kostenbatenanalyse), een unicum voor grote infrastructuurprojecten. Investeren in de Oude Lijn is daarmee een *no regret*.

3. Meewegen belang van woningbouw

Zonder bereikbaarheidsinvesteringen, zowel beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur als nieuwe investeringen, kunnen de nationale woningbouwdoelen niet worden gehaald. Met de keuzes die u vandaag maakt in de infrastructuurportefeuille, neemt u ook een besluit over de woningbouwambities van dit Kabinet en de honderdduizenden woningzoekenden die nu en voor de toekomst hun hoop op ons als overheden gevestigd hebben.

Zuid-Holland is de meest intensief bebouwde provincie met de meeste inwoners. We hebben de afspraak met het Rijk om tot en met 2030 247.896 woningen in Zuid-Holland te bouwen. Dit is de grootste woningbouwopgave in Nederland, met meer dan een kwart van alle nieuw te bouwen woningen. Deze woningbouwlocaties liggen in stedelijke gebieden waar de infrastructuur nu al zwaar belast is. Zonder tijdige versterking van OV-, weg- en fietsverbindingen kan de noodzakelijke verdichting niet verantwoord worden gerealiseerd. Mobiliteit is geen sluitpost, maar noodzakelijk om woningbouw te realiseren rond stations en in nieuwe wijken.

4. Meewegen belang van leveringszekerheid, verdienvermogen en weerbaarheid

Bij de prioritering moet speciale aandacht uitgaan naar cruciale schakels in het nationale en internationale infrastructuurnetwerk. Dit zijn schakels en objecten waar uitval een ontwrichtende werking heeft voor de leveringszekerheid en bereikbaarheid (civiele goederenstromen en militaire transportcorridors). De economische kracht van Zuid-Holland en daarmee ook van Nederland is in hoge mate afhankelijk van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven, het tuinbouwcluster, de ontsluiting van logistieke knooppunten voor goederenvervoer met het achterland en verbindingen tussen stedelijke regio's en kenniscentra. Voorbeelden van cruciale schakels zijn de Van Brienenoordbrug, de Suurhoffbrug en de vele bruggen en tunnels rond de Drechtsteden, objecten die al jaren onder druk staan en waarvan langdurige onbeschikbaarheid een verstoring van het gehele systeem veroorzaakt.

Alleen met een veilig, robuust en toekomstbestendig mobiliteitssysteem (weg, spoor- en vaarwegen) kan Zuid-Holland haar rol als economische motor en (inter)nationaal strategisch knooppunt blijven vervullen. Met een bijdrage van 21% aan het BNP en een sterke concentratie van industrie, logistiek en innovatieve bedrijvigheid levert Zuid-Holland een substantiële bijdrage aan het nationale verdienvermogen. De haven en het tuinbouwcluster leveren samen ruim € 30 miljard aan toegevoegde waarde. In het licht van geopolitieke ontwikkelingen en de toenemende aandacht voor strategische relevantie, zoals ook benadrukt in het rapport-Wennink, neemt het belang van leveringszekerheid, innovatiekracht en het verminderen van ongewenste afhankelijkheden van het buitenland alleen maar verder toe.



5. Beheer en onderhoud uitvoeren met de blik vooruit

Bij het beheren en onderhouden van bestaande infrastructuur is het essentieel om vooruit te kijken naar het toekomstig gebruik van onze netwerken. Ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, economische groei en klimaatverandering hebben grote invloed op de manier waarop onze wegen, vaarwegen en spoorwegen worden belast en functioneren.

Dit betekent dat infrastructuur niet alleen veilig en betrouwbaar moet zijn, maar ook voldoende capaciteit, flexibiliteit en klimaatbestendigheid moet hebben om toekomstige mobiliteitsstromen te kunnen verwerken. Bij de herprioritering moet daarom niet uitsluitend worden gekeken naar het oplossen van achterstallig onderhoud en 1-op-1 vervanging van bestaande infrastructuur, maar moet ook ruimte zijn voor tijdige aanpassingen en innovaties die het netwerk voorbereiden op de mobiliteitsbehoefte van de komende decennia. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld de Haringvlietbrug. Dit hoeft niet altijd veel meer te kosten. Voorbeelden zijn het anders inrichten van rijstroken of middenberm waardoor ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld een doorfietsroute of een busbaan.

6. Beheer en onderhoud uitvoeren met minder hinder

Bij het plannen en uitvoeren van beheer- en onderhoudswerkzaamheden gaat het niet alleen om voldoende middelen voor het technische werk zelf. Er moet ook financiële en organisatorische ruimte zijn voor het beperken van hinder voor weggebruikers en OV-reizigers tijdens de werkzaamheden. Het netwerk in Zuid-Holland behoort tot de drukst bereden infrastructuur van Nederland, waardoor werkzaamheden zonder goede hinderbeperkende maatregelen direct leiden tot forse maatschappelijke schade, economische vertraging en afnemende leefbaarheid. Samenwerkingsverbanden tussen Rijk en regio zoals Zuid-Holland Bereikbaar laten zien hoe effectief het is wanneer overheden en wegbeheerders gezamenlijk investeren in hinderbeperkende maatregelen en duidelijke communicatie tijdens werkzaamheden. Dit vraagt om structurele budgetruimte binnen beheer- en onderhoudsprogramma's.

Ook is het van belang dat binnen het beheer- en onderhoudsbudget niet alleen middelen worden gereserveerd voor geplande werkzaamheden, maar dat er ook voldoende middelen beschikbaar zijn voor direct optreden bij onvoorzien onderhoud. In een netwerk dat zo intensief gebruikt wordt als dat van Zuid-Holland, leidt het niet uitvoeren van onvoorzien onderhoud tot een stapeling van problemen.

7. Coalitieakkoord belooft overleg en afstemming. Dus ook in dit prioriteringsvraagstuk.

Het coalitieakkoord onderstreept dat het Rijk besluiten in nauwe samenwerking met medeoverheden neemt. Ook de Kamerbrief van 16 maart 2026 benadrukt dat het ministerie van IenW de prioritering samen met regio's vormgeeft en dat medeoverheden actief worden geïnformeerd en geconsulteerd tijdens het proces. Wij verzoeken de Tweede Kamer die lijn volledig te omarmen: betrek ons, stem met ons af en laat ons gezamenlijk tot een afgewogen prioritering komen die recht doet aan het nationale én regionale belang. De provincie Zuid-Holland nodigt u uit om samen op te trekken in deze cruciale fase, zodat de keuzes die genomen worden breed gedragen, goed onderbouwd en uitvoerbaar zijn.