

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2020-2039

Bijlage bij de Begrotingswijziging 2020
Maart 2020
Provincie Zuid-Holland



Samenvatting

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI is de financiële uitwerking van de ambitie van het bestuur van de provincie Zuid-Holland om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze ambitie is neergelegd in het omgevingsbeleid (voorheen de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en het Programma Mobiliteit) en de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Infrastructuur (NOK). Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2020-2023) is opgenomen voor aanleg, verbetering en beheer van infrastructuur. Het geeft daarnaast een doorkijk van het budget dat is gereserveerd voor de periode daarna (2023 en verder). Ook geeft het een overzicht van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit en de bijbehorende inzet van de beschikbare middelen voor de Subsidieregeling Mobiliteit.

Het biedt solide informatie om de ambities ter verbetering van de bereikbaarheid integraal af te wegen, rekening houdend met de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van kapitaal- en beheerlasten op de lange termijn. Dit leidt tot een effectievere inzet van schaarse financiële middelen. In het PZI is geen nieuw beleid opgenomen, er zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan passend binnen het bestaande beleidskader. Conform het coalitieakkoord 2019-2023 is de looptijd van het PZI (voor instroom van investeringsmiddelen) met 4 jaar verlengd (t/m 2039).

Financieel kader

De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is ruimte/flexibiliteit om budgetten in het PZI te heroverwegen bijvoorbeeld bij het Kaderbesluit Infrastructuur. Daarnaast is flexibiliteit belangrijk om tegenvallers in afzonderlijke projecten op te vangen. De flexibiliteit verschilt per nieuwbouwproject en per projectfase (initiatief, voorbereiding, realisatie) en wordt bepaald door verplichtingen die al zijn aangegaan. Bij een grotere mate van verplichting zijn de gevolgen van heroverweging over het algemeen groter. Van de actuele projecten voor aanleg en verbetering van infrastructuur is 73 % juridisch verplicht of bestuurlijk gecommitteerd. De budgetten voor beheer en onderhoud van het bestaande areaal zijn meerjarig beklemd. Deze middelen zijn immers nodig om het vastgesteld kwaliteitsniveau te behalen en te voorkomen dat achterstanden in onderhoud ontstaan.

De langjarige ontwikkeling van de structurele lasten is opgebouwd uit kapitaal- en beheerlasten. Bestaande kapitaal- en beheerlasten zijn van dekking voorzien. De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal zijn in 2016 geactualiseerd in de vastgestelde Nota Budgetbehoefte (NBB). De toekomstige beheerlasten van het (nieuw) te ontwikkelen areaal zijn ook gedekt, op basis van een inschatting. Jaarlijks wordt bij Kaderbesluit Infrastructuur beoordeeld of deze dekking voldoende is.

In het coalitieakkoord 2019-2023 is opgenomen er prijscompensatie (indexering) plaats zal vinden op programmaniveau. En dat de indexatie binnen programma's alleen plaats vindt als hiervan de noodzaak is aangetoond. Indexatiemiddelen die niet nodig zijn voor indexering vallen vrij aan de algemene middelen.

Instandhouding, verbetering en nieuwe infrastructuur

De beheerlasten voor instandhouding van infrastructuur komen structureel ten laste van de exploitatie. Alleen als sprake is van vervangingsinvesteringen kunnen de uitgaven worden geactiveerd als investering.

De budgetbehoefte voor instandhouding van de bestaande infrastructuur wordt bepaald door drie factoren: de opbouw en omvang van het areaal (Q), de gemiddelde frequentie van de uit te voeren

beheermaatregelen om het areaal op het gewenste onderhoudsniveau te houden (F), en het bedrag per eenheid van de beheermaatregel (P).

Eens in de vier jaar worden de NOK en de NBB geactualiseerd. Eind 2018 is het proces van actualisatie gestart zodat Provinciale Staten de nieuwe nota's voor de periode 2020-2023 in 2020 kunnen vaststellen. Bij de actualisatie zullen aan Provinciale Staten scenario's worden voorgelegd ten aanzien van het prestatieniveau van de infrastructuur en de aan de scenario's verbonden beheerlasten in relatie tot de beschikbare financiële middelen.

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken en verkenningen. Voor het Kaderbesluit 2020 is gewerkt aan een actualisatie van de netwerkanalyses. Dit heeft niet geleid tot concrete aanpassingen in het PZI.

De huidige programma's, projecten en toekomstige reserveringen voor aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur zijn weergegeven per modaliteit.

Voor een deel van de ambitie voor aanleg en verbetering van infrastructuur ontbreekt nog dekking of is geen budget toegedeeld. De ongedekte ambities zijn voor het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten met betrekking tot wegen, vaarwegen, openbaar vervoer en fiets. Verkeersveiligheid wordt hierin standaard meegenomen.

Financiële sturing en risico's

In de vorige collegeperiode zijn in afwijking van het beleid, de budgetten niet gecorrigeerd voor prijsontwikkelingen (indexeren). Tot 2019 heeft dit niet geleid tot tekorten op projecten.

Echter de kosten voor bouwmaterialen en arbeid zijn sinds 2016 flink gestegen. Dit heeft bij een drietal projecten inmiddels gezorgd voor een indexeringstekort. Twee projectbudgetten zijn bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 (Rijnlandroute en Steekterbrug) verhoogd. De N213 centrale As wordt bij dit PZI van extra dekking voorzien. Voor de investeringsprojecten in het PZI wordt dit najaar daarom inzichtelijk gemaakt wat de (mogelijke) misgelopen indexering t/m 2019 is of zou kunnen zijn op de lopende projecten in de voorbereidings- en uitvoeringsfase. Op basis hiervan kan worden ingeschat of er nog meer indexeringstekorten zullen optreden en van welke financiële omvang.

Er wordt continu gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn verschillende maatregelen geïmplementeerd. Op programmaniveau wordt ook een risicobuffer gehanteerd. Door het optreden van risico's is het mogelijk dat projecten in de tijd vertragen en de daadwerkelijke realisatie in de jaarschijf 2020 lager uitvalt. Deze uitgaven worden dan in een later jaar gedaan. Daarom wordt op programmaniveau een risicobuffer ingebouwd van € 50,0 miljoen waarmee de prognose voor 2020 wordt bijgesteld. Omdat vertragingen in projecten doorgaans ook financiële consequenties hebben voor de kasritmes van de inkomsten, wordt ook dit volume neerwaarts bijgesteld met € 18 miljoen. De prognose voor 2020 komt daarmee op € 232 miljoen. Voor de jaren na 2020 wordt voorlopig een variabel percentage gehanteerd afhankelijk van de omvang van de prognose (de stelpost volgt daarmee het volume van uitgaven en inkomsten).

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt circa € 142 miljoen. Omdat de risicoreserveringen regelmatig worden geactualiseerd betreft dit een momentopname, de daadwerkelijke risicoreservering wijzigt door voortgang en afronding van projecten maar ook door het starten van nieuwe projecten. Ten opzicht van het vorige PZI is de totale omvang van de risicoreservering lager, voornamelijk door afronding van een aantal projecten. Naast de risicoreserveringen in projecten is er nog extra weerstandscapaciteit in het PZI. Dat zijn de middelen die beschikbaar zijn of gemaakt kunnen worden om financiële tegenvallers op te vangen. Dat is budget dat nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht is.

Inhoudsopgave

INLEIDING	5
1 BELEIDSMATIG KADER.....	7
1.1 PROVINCIAAL MOBILITEITSBELEID	7
1.2 INSTANDHOUDING PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR.....	9
1.3 PROGRAMMA VOOR AANLEG EN VERBETERING	12
1.4 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI	14
1.5 ROUTEKAART VAN STUREN EN EVALUEREN.....	16
2 FINANCIËEL KADER.....	17
2.1 DE ACHTERGROND VAN DEKKINGSBRONNEN	17
2.2 KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN.....	19
2.3 LANGJARIGE ONTWIKKELING VAN STRUCTURELE LASTEN	22
2.4 PRIJSONTWIKKELING.....	22
2.5 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S.....	22
2.6 RESERVES PROGRAMMA BEREIKBAAR EN VERBONDEN (EXPLOITATIE)	27
3 FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	30
3.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR.....	31
3.2 PARAGRAAF WEGEN.....	33
3.3 PARAGRAAF OPENBAAR VERVOER	37
3.4 PARAGRAAF FIETS	39
3.5 PARAGRAAF VERKEERSVEILIGHEID.....	40
3.6 PARAGRAAF VAARWEGEN	42
3.7 PROJECTEN NAZORG	43
3.8 ONGEDEKTE AMBITIES EN NOG BESCHIKBARE MIDDELEN.....	44
4. GEBIEDSGERICHTE WEERGAVE PROGRAMMA.....	46
4.1 DRECHTSTEDEN	48
4.2 ALBLASSERWAARD.....	50
4.3 GOEREE-OVERFLAKKEE	53
4.4 HOEKSCHE WAARD	55
4.5 HOLLAND RIJNLAND	58
4.6 MIDDEN- HOLLAND	61
4.7 METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG.....	64
BIJLAGEN	65
1: BEGRIPPENLIJST.....	65
2: LANGE TERMIJN OPGAVE BEHEER EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR EN BUDGETBEHOEFTE	66

Inleiding

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) dat jaarlijks tegelijk met de begroting van de provincie Zuid-Holland wordt vastgesteld. Het geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2020-2023) is opgenomen voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering en beheer van bestaande infrastructuur. Daarnaast geeft het weer welk budget daarvoor is gereserveerd voor de periode t/m 2039 voor nieuwe infrastructuur en de instandhouding van infrastructuur. In het coalitieakkoord 2019-2023 is de afspraak opgenomen om de looptijd van het PZI (voor instroom van investeringsmiddelen) met 4 jaar te verlengen (t/m 2039). In de periode daarna komen ook jaarlijks investeringsmiddelen beschikbaar voor aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande infrastructuur. Hoewel deze nog niet worden gelabeld aan projecten of programma's worden ze wel meegenomen in de kapitaal- en beheerlasten voor infrastructuur en het langjarig financieel perspectief van de provincie.

Aanleiding voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)

Het PZI geeft invulling aan het kaderstellend beleid in het omgevingsbeleid (voorheen de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en het Programma Mobiliteit) en de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Infrastructuur (NOK) die in 2016 is geactualiseerd. Het PZI omvat alle infrastructuurprojecten en activiteiten (nieuwbouw en instandhouding inclusief vervanging, dagelijks beheer en onderhoudsmiddelen) waarvoor de Provincie Zuid-Holland budget beschikbaar heeft gesteld. Het beheer van bestaande infrastructuur is erop gericht om de huidige functionaliteit van de infrastructuur te waarborgen, sober en doelmatig. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland de ambitie om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Het PZI geeft een compleet financieel beeld van de ambitie voor nieuwe infrastructuur, de instandhouding van de bestaande infrastructuur en de ontwikkeling van de uitgaven die daaruit voortvloeien. Het biedt solide informatie om de ambities integraal af te wegen rekening houdend met de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van kapitaal- en beheerlasten op de lange termijn (30 jaar vooruit). Er wordt al volop gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn verschillende maatregelen geïmplementeerd zoals dat prognoses op een later moment opgehaald worden en is de kans op vertraging door risico's verwerkt in de prognoses. Op programmaniveau wordt ook een risicobuffer gehanteerd.

In het PZI wordt geen nieuw beleid opgenomen. Wel vinden er budgetaanpassingen plaats als gevolg van het Kaderbesluit Infrastructuur of besluiten die passen binnen het bestaande beleidskader.

Het doel is een effectieve inzet van de schaarse middelen. Het verdelen van beschikbare middelen aan projecten en ontwikkelingen gebeurt via aparte besluiten. Dit zijn het Kaderbesluit Infrastructuur (hierna Kaderbesluit) dat jaarlijks tegelijk met de Kadernota wordt voorgelegd en inhoudelijke projectbesluiten (voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten) waarop de Regeling Projecten Zuid-Holland van toepassing is. Het Kaderbesluit 2020 (PS-besluit 3 juli 2019) is in dit PZI verwerkt.

In het Kaderbesluit 2020 is onder andere besloten om budget te reserveren of te verhogen voor:

- het aanpassen van provinciale wegen ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- het beter benutten van infrastructuur (o.a. ketenmobiliteit);
- Dynamisch Verkeersmanagement (vaar)wegen;
- wettelijk verplichte geluidsmaatregelen rondom provinciale wegen tot en met 2040;
- in voorbereiding of uitvoering zijnde projecten vanwege onder andere extra werkzaamheden (scope uitbreiding) en marktontwikkeling (prijsstijgingen/indexatie).

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt beschreven op welke wijze provincie Zuid-Holland invulling geeft aan de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren.

In hoofdstuk 2 wordt het financieel kader weergegeven voor aanleg van nieuwe en instandhouding van bestaande en toekomstige infrastructuur zoals het Besluit Begroten en Verantwoorden, actualisatie van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en de Budgetbehoefte Beheer Infrastructuur.

In hoofdstuk 3 is de financiële weergave opgenomen van het programma en de projectbudgetten die voortkomen uit het beleids- en financieel kader, het jaarlijkse Kaderbesluit en de genomen besluiten over infrastructuurprojecten.

In hoofdstuk 4 wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit en, indien mogelijk, de PZI-projecten en budgetten weergegeven. Programma's of budgetten die regio-overstijgend zijn worden bij meerdere regio's getoond.

1 Beleidsmatig kader

De instandhouding van bestaande en toekomstige infrastructuur, de verbetering van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt vormgegeven op basis van een beleidsmatig kader. Dit is de beleidsmatige vertaling van de ambitie van Provinciale Staten.

De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie te verbeteren. Deze ambitie is opgenomen in het door Provinciale Staten vastgestelde omgevingsbeleid en de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Infrastructuur (NOK). Deze ambities zijn uitgewerkt in projecten en programma's en opgenomen in het PZI. De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. In het PZI is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten en projecten te heroverwegen op basis van nieuwe inzichten en ambities. De inhoudelijke uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord 2019-2023 is nog niet verwerkt en volgt bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2021.

1.1 Provinciaal mobiliteitsbeleid

Omgevingsbeleid

Het omgevingsbeleid is op 1 april 2019 in werking getreden. In het omgevingsbeleid zijn alle sectorale beleidsplannen samengevoegd. Ook de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is hierin opgegaan. Het beleid biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland. Gestreefd wordt naar een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en vervoerder keuzevrijheid biedt door het:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Het Omgevingsbeleid vormt het langjarig kader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur uitgevoerd dienen te worden. Daarnaast worden elke vier jaar na de verkiezingen keuzes gemaakt door een nieuw college in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord. Dit is weergegeven in figuur 1. Het beleid en keuzes in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord worden uitgewerkt in analyses, verkenningen en onderzoeken. Dit leidt tot projecten in bijvoorbeeld het PZI of aanpassingen in de openbaar vervoer concessies. Ontwikkelingen in de maatschappij en

nieuwe inzichten op het gebied van mobiliteit vereisen een continue beschouwing en uitwerking van dit kader. Het is steeds belangrijker om de ambities samen met andere partijen waar te maken.

Figuur 1: Mobiliteitskader



Coalitieakkoord 2019-2023

Het Coalitieakkoord stelt dat Zuid-Holland de toegangspoort is van Europa en de best bereikbare regio van Europa. Zowel voor personen- als voor goederenvervoer beschikken we over goede netwerken, waaronder de grootste en modernste haven van Europa. Iedereen in Zuid-Holland moet op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kunnen reizen, waarbij voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is.

Bij mobiliteitsoplossingen worden de klimaatambities, ruimtelijke vraagstukken, verkeersveiligheid, een gezonde en inclusieve samenleving, innovatie en de energietransitie betrokken. De oplossingen betreffen integraal maatwerk, waarbij per locatie bekeken wordt welke mix van van hoogwaardig OV, fietsverkeer, wandelwegen en automobilititeit passend is. Daarbij wordt eerst naar slimme oplossingen en het beter benutten van bestaande infrastructuur gezocht, voordat we nieuwe infrastructuur aanleggen. Aanleg van nieuwe infrastructuur wordt niet uitgesloten. Hiervoor worden ook alternatieve manieren van bekostiging beschouwd (marktpartijen). Met betrekking tot woningbouw worden gemeenten gevraagd om eerst op goed bereikbare locaties (bijvoorbeeld bij hoogwaardig OV-locaties) te bouwen en dat de bereikbaarheid gewaarborgd is: eerst bewegen, dan pas bouwen. Aanleg, beheer en onderhoud moet zo efficiënt mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.

Er wordt doorgedaan met de snelle uitvoering van eenvoudige verbeteringen aan wegen, busbanen, fietspaden en spoor en verbetering van veilige fiets- en wandelpaden met oog voor het landschap. Daarnaast wordt ingezet op de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes, meer overstappunten en OV-hubs, versterking van drukke buslijnen, stimlering en uitbreiding

personenvervoer over water (waterbus) en meer treinen op drukke railverbindingen (R-net). Dit gebeurt met aandacht voor specifieke doel- groepen als ouderen, sociale minima en mensen met een beperking. Ook worden mogelijkheden onderzocht die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie. Verder wordt vrachtvervoer over water waar mogelijk gestimuleerd en werken we samen met Europese partnerregio's (kwaliteit internationale verbindingen).

Met betrekking tot duurzaamheid worden, mits haalbaar en betaalbaar, succesvolle pilots voor circulair bouwen en CO2-neutraal beheer en onderhoud de komende 4 jaar de standaard bij aanleg, beheer en onderhoud. Door middel van waterstof wordt getracht het openbaar vervoer en de binnenvaart te verduurzamen

In paragraaf 3.8 is op basis van netwerkanalyses, (gebieds)verkenningen en onderzoeken een schatting opgenomen van de totale ongedekte ambities die voorafgaand aan het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 zijn geactualiseerd. Deze ambities tellen op tot € 573,1 miljoen aan investeringen en € 10,9 miljoen per jaar aan exploitatie. Hiervoor zijn nog geen dekkingsvoorstellen gedaan. Per saldo passen deze ongedekte ambities momenteel ook niet in het PZI en de programmareserves. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en energietransitie (infrastructuur en openbaar vervoer).

1.2 Instandhouding provinciale infrastructuur

In het omgevingsbeleid en de NOK staan de begrippen *bereikbaarheid*, *veiligheid* en *omgevingskwaliteit* centraal. Het beheer van de Zuid-Hollandse infrastructuur is gericht op instandhouding van de functie van de bestaande infrastructuur tegen minimale kosten, waarbij de infrastructuur maximaal beschikbaar en veilig is. De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de Provincie Zuid-Holland heeft als missie: 'Vlot en veilig over weg en water, samen met anderen'. Het PZI bevat ruim 200 onderhoudsprojecten en reguliere dagelijkse onderhoudsactiviteiten

Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Infrastructuur 2016-2019 (NOK)

De NOK beschrijft welke prestaties worden verwacht van de provinciale infrastructuur en welk budget hiervoor benodigd is. De Nota Budgetbehoefte Beheer Zuid-Hollandse Infrastructuur (NBB) onderbouwt deze budgetbehoefte voor de instandhouding van bestaand areaal. Op 29 juni 2016 hebben Provinciale Staten beide nota's vastgesteld.

Uit hoofde van het toezicht op de provinciale financiën ziet het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties mede aan de hand van de NOK toe op voldoende dekking van beheerlasten voor een voldoende staat van onderhoud van de provinciale infrastructuur. De onderbouwing van de beheerlasten en de daarmee samenhangende budgetbehoefte is vastgelegd in de NBB. Daarnaast wordt jaarlijks, bij Kaderbesluit Infrastructuur, de budgetbehoefte bijgesteld. De bijstelling betreft een toename door nieuwe infrastructuur die in beheer komt en een afname omdat eigendom en beheer van bestaand areaal wordt overgedragen aan derden.

Nota Budgetbehoefte Beheer Zuid-Hollandse infrastructuur (NBB)

De NBB onderbouwt de budgetbehoefte om het areaal in stand te houden binnen de kaders van de NOK. De hoogte van de budgetbehoefte wordt bepaald door de beheerstrategie. De beheerstrategie is een afweging tussen de prestaties die van de infrastructuur worden verwacht, de risico's op verstoringen die worden aanvaard, en de frequentie van de beheermaatregelen die nodig zijn om de risico's te beheersen en de prestaties te leveren. Prestaties zijn bijvoorbeeld de

beschikbaarheid van een weg voor het verkeer. Risico's zijn ongewenste verstoringen, zoals een groeiende file als gevolg van een niet goed sluitende beweegbare brug. Beheermaatregelen zijn alle activiteiten die worden verricht om de prestaties te leveren, van inspecties en onderzoek tot het plegen van onderhoud aan objecten en vervangen van objecten aan het einde van de levensduur.

De te treffen beheermaatregelen en de frequentie hiervan binnen het dagelijks beheer en onderhoud en het planmatig onderhoud kunnen goed worden bepaald. Door de vierjaarlijkse evaluaties uit het verleden en kennisdeling met kennisinstituten is veel informatie beschikbaar over het uitgevoerde onderhoud en de effectiviteit van de maatregelen.

Over de vervangingsfrequentie van civiele kunstwerken, oevers, en wegfunderingen is minder informatie beschikbaar. Ervaring, inspecties en onderzoek geven tot nu toe aan dat civiele constructies, bij voldoende onderhoud, langer functioneren dan de ontwerplevensduur.

Voor het vervangen van oevers, funderingen van wegen en vaste kunstwerken wordt daarom rekening gehouden met een langere levensduur dan de theoretische ontwerplevensduur. Dit beperkt de budgetbehoefte.

Beweegbare kunstwerken (bruggen) worden meestal om functionele redenen vervangen. Dit gebeurt bijvoorbeeld om de doorvaarthoogte te vergroten of het brugdek te verbreden voor het verkeer. Deze functionele verbeteringen zijn opgenomen in de paragrafen voor aanleg en verbetering infrastructuur. In de budgetbehoefte voor instandhouding wordt daarom alleen rekening gehouden met vervanging van onderdelen (elektrische installatie, aandrijving brug of sluis) in plaats van volledige vervanging van beweegbare kunstwerken.

De jaarlijkse budgetbehoefte is te vangen in een formule: Bedrag per beheermaatregel (P) * Areaal (Q) * Frequentie maatregel (F). In onderstaand tekstblok zijn deze criteria uitgewerkt.

Jaarlijkse budgetbehoefte = Bedrag per beheermaatregel (P) * Areaal (Q) * Frequentie beheermaatregel (F)

Jaarlijkse budgetbehoefte

De jaarlijkse budgetbehoefte is het bedrag dat nodig is voor instandhouding van de provinciale infrastructuur op basis van de bestaande functionaliteit en het afgesproken kwaliteitsniveau.

Bedrag per beheermaatregel

Voor elke beheermaatregel zijn bedragen per eenheid bepaald. De hiervoor gebruikte kostengegevens zijn prijsgegevens uit provinciale projecten, bestekken en aanbestedingen van de afgelopen jaren, aangevuld met informatiebronnen zoals beschikbare kennis en ervaring binnen de provincie en adviezen van externe deskundigen, CROW en beheersorganisaties.

Areaal

Het areaal is het geheel van objecten dat samen de provinciale infrastructuur vormt, zoals fysieke autowegen, viaducten, bruggen en oevers alsmede alle installaties, apparatuur, huurovereenkomsten, gebruiksrechten en andere voorzieningen die nodig zijn om de infrastructuur te laten functioneren.

De gegevens van het areaal worden actueel bijgehouden en toegankelijk gemaakt in een areaalbeheersysteem. De gegevens bestaan uit een beschrijving van elk object en resultaten van inspecties en nadere onderzoeken. De omvang van het areaal verandert door toevoeging van nieuwe infrastructuur of overdracht naar of van derden.

Frequentie beheermaatregel

De frequentie geeft aan hoe vaak een bepaalde beheermaatregel moet worden uitgevoerd. De frequentie geeft ook aan wanneer het object aan het einde van de levensduur vervangen moet worden.

Actualisatie Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Nota Budgetbehoefte

Eens in de vier jaar worden de NOK en de NBB geactualiseerd. Eind 2018 is het proces van actualisatie gestart zodat Provinciale Staten in 2020, bij het Kaderbesluit 2021, de nieuwe nota's voor de periode 2020-2023 kunnen behandelen. Bij de vaststelling van de NOK en de onderliggende NBB zullen aan Provinciale Staten voorstellen worden gedaan ten aanzien van het prestatieniveau van de infrastructuur, de hieruit voortkomende beheerlasten en de beschikbare financiële middelen. De financiële effecten van dit besluit worden verwerkt in het Kaderbesluit 2021.

Prestaties van de infrastructuur kunnen gedifferentieerd worden naar bijvoorbeeld de verkeersintensiteit of belang voor het bedrijfsleven. Ook kunnen ambities en doelen uit andere beleidsvelden en wensen vanuit de maatschappij een prominenter plaats krijgen binnen het kader van de NOK. Energietransitie, klimaatadaptatie, informatiemanagement en omgevingskwaliteit (geluid, groen en ruimtelijke inpassing) zijn voorbeelden van ambities en doelen die bij het onderhouden en verbeteren van de infrastructuur kunnen worden nagestreefd en gerealiseerd.

Bij het beheer en onderhoud aan de infrastructuur worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *Waarborgen van een veilige infrastructuur;*
- *Beperken van hinder voor gebruiker en omgeving;*
- *Instandhouding van de infrastructuur tegen minimale kosten en aanvaardbare risico's,*
- *Beter benutten door maatregelen mee te nemen in planmatig onderhoud;*

In de volgende alinea's zijn deze uitgangspunten uitgewerkt.

Waarborgen van een veilige infrastructuur

De provinciale infrastructuur moet veilig zijn voor alle gebruikers. De veiligheid is geborgd in veiligheidseisen die zijn vastgelegd in wet- en regelgeving. Zo moet bijvoorbeeld de stroefheid van het asfalt van een weg voldoende zijn om de verkeersveiligheid te garanderen.

Beperken van hinder voor gebruiker en omgeving

Bij het uitvoeren van beheer en onderhoud wordt de hinder zoveel mogelijk beperkt. Dit betekent dat dagelijkse verstoringen en calamiteiten zo snel mogelijk worden verholpen. Het gaat daarbij om het opruimen van de gevolgen van aanrijdingen, herstel van schade en het verhelpen van storingen aan beweegbare kunstwerken en gladheidsbestrijding op de wegen. Dit betekent ook dat planmatig onderhoud integraal en trajectgewijs plaatsvindt; het onderhoud wordt op een bepaald traject geclusterd en in één keer uitgevoerd.

Instandhouding infrastructuur tegen minimale kosten en aanvaardbare risico's

Het juiste moment van onderhoud wordt zo nauwkeurig mogelijk bepaald aan de hand van de technische staat. Dit is het moment dat kort ligt voor het moment waarop een object zijn functie niet meer goed zou vervullen. Om dit moment te bepalen worden regelmatig inspecties en onderzoeken uitgevoerd en worden risico-afwegingen gemaakt. Door op het juiste moment onderhoud uit te voeren worden achterstallig onderhoud en kapitaalvernietiging voorkomen en functioneert de infrastructuur optimaal tegen minimale kosten.

Beter benutten door maatregelen mee te nemen in planmatig onderhoud

Bij de uitvoering van onderhoud worden kleinschalige functionele verbeteringen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit direct meegenomen. Hierdoor kunnen deze verbeteringen kostenefficiënt worden uitgevoerd en wordt de hinder voor gebruikers en omgeving beperkt. Het budget voor beheer voorziet niet in dekking van functionele verbeteringen. Deze verbeteringen worden gedekt uit de budgetten voor nieuwbouw en verbetering. Bij wegen gaat het

bijvoorbeeld om aanleg van rotondes of verkeersregelininstallaties, bermverhardingen en fietstunnels. Bij vaarwegen valt te denken aan lokale vaarwegverbredingen, bochtverbeteringen, lokale verdiepingen, of de realisatie van nieuwe wacht- (voor recreanten) en passeerplaatsen.

1.3 Programma voor aanleg en verbetering

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken en verkenningen. Zo voert de provincie gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit en participeert zij in diverse MIRT-onderzoeken gericht op het versterken van de bereikbaarheid en agglomeratiekracht van de hele provincie. De provincie doet dit steeds vaker gebiedsgericht om knelpunten en kansen voor de toekomst te inventariseren en mogelijke verbetermaatregelen te definiëren. De focus ligt hierbij op de toekomstvastheid van het mobiliteitssysteem zoals in de corridor Rotterdam - Antwerpen, het Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag, Werkplaats Metropolaan OV en de goederencorridors. Deze onderzoeken moeten leiden tot afspraken met onder andere het Rijk over programma's en vervolgonderzoeken om te komen tot maatregelpakketten.

Het PZI bevat circa 70 nieuwbouwprojecten, programma's en reserveringen voor aanleg van nieuwe- en verbetering van bestaande infrastructuur. Deze zijn nu onderverdeeld in de paragrafen: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Vaarwegen en Verkeersveiligheid. Deze worden financieel weergegeven in hoofdstuk 3. Het is mogelijk om de projecten en budgetten op een andere manier te presenteren bijvoorbeeld per fase of budgetomvang.

Daarbij is ook een overzicht opgenomen in de bijlage van de geplande (grotere) projecten voor nieuwbouw en onderhoud van zowel Rijk als provincie. Een aantal provinciale projecten is beschreven in bijlage 2: projectenatlas. Een overzicht van provinciale projecten en onderzoeken voor (vaar)wegen, fiets en openbaar vervoer is te vinden in de netwerkvier. Zie voor meer informatie <https://arcg.is/bue8P>.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en Smart Mobility

DVM is het reguleren en beter benutten van de weg- en vaarweginfrastructuur door de inzet en bediening van systemen. De term Smart Mobility wijst op innovaties en nieuwe kansen op het gebied van DVM. Deze innovaties en kansen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de ambitie om de best bereikbare provincie te worden. De mogelijkheden liggen zowel op technologisch vlak als op het vlak van intensievere samenwerking met andere netwerkbeheerders zoals binnen het platform Bereik!.

Wegen

Inzet is om het totale wegennet van provinciale wegen én de wegen in beheer van anderen als netwerk zo efficiënt mogelijk te laten functioneren. Samenwerking met de regionale partners en het Rijk is daarvoor een vereiste. De basisbehoefte ligt, zoals voor alle provinciale netwerken bij het onderhouden van wat er nu is. Versterking van de belangrijkste verbindingen in het (boven)regionale wegennet en verbetering van de aansluiting op het hoofdwegennet hebben prioriteit waarbij de ontwikkeling van de mainport, greenports en stedelijke regio's wordt beschouwd.

Openbaar Vervoer

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor diverse vormen van openbaar vervoer: het stad- en streekvervoer per bus, de contracten voor openbaar vervoer over het water (Waterbus), het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) en twee regionale treindiensten, namelijk Dordrecht-Geldermalsen (MerwedeLingelijn) en Gouda-Alphen aan den Rijn.

Voor de Provincie Zuid-Holland ligt qua infrastructuur de nadruk op openbaar vervoer over de weg (bus) en over het spoor (trein/lijndienst). Tevens is de ontwikkeling van de R-net formule een belangrijk instrument. Er zijn kansrijke mogelijkheden voor uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en R-net in onder andere de concessies DMG en in HWGO waarbij de verschillende door Provinciale Staten aangenomen moties worden meegenomen. Ook ketenmobiliteit en het verbinden van de netwerken (OV, water, fiets en weg) bieden kansen om het openbaar vervoer te versterken.

Fiets

Na herijking is het nieuwe fietsplan 2016 – 2025 vastgesteld en in overleg met externe partners zijn de ambities verder uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda “Samen verder fietsen”. De ambities zijn dat:

- vaker en verder gefietst wordt,
- de fietsveiligheid wordt vergroot;
- innovatieve, energieneutrale fietspaden worden gerealiseerd.

De provincie draagt hieraan bij door in te zetten op het verbeteren van fietsnetwerken, de versterking van de fiets in de mobiliteitsketen en het realiseren van innovatieve en energieneutrale fietspaden.

Verkeersveiligheid

Om het regionale wegennet te versterken wordt naast het verbeteren van de capaciteit van de wegen, ook sterk ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het centrale doel voor verkeersveiligheid is de reductie van slachtoffers en ziekenhuisgewonden. Zowel het aantal verkeersdoden als ziekenhuisgewonden vertoont de laatste paar jaar geen dalende lijn meer. De uitgangspunten om het hoofddoel te bereiken zijn samengevat in het landelijk afgesproken beleidskader Duurzaam Veilig. Dit kader is erop gericht om menselijke fouten en overtredingen minder gemakkelijk op te laten treden en toch optredende consequenties hiervan op te vangen. Op landelijk niveau is eind 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) verschenen met een gezamenlijke visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid.

De provincie blijft zich inspannen om haar wegen optimaal Duurzaam Veilig in te richten en voert als wegbeheerder een systematische, trajectgewijze aanpak uit.

Vaarwegen

Vervoer over water, zowel personen- als goederenvervoer, biedt veel mogelijkheden. Op de Gouwe, Delftse Schie en het Merwedekanaal heeft de binnenvaart prioriteit, maar blijft samen varen met recreanten mogelijk. Het is de ambitie om deze vaarwegen zoveel mogelijk aan te passen aan de kwaliteitscriteria voor beroepsvaart. Op de overige vaarwegen zijn de recreatie- en binnenvaart gelijkwaardig of ligt de prioriteit bij de recreatievaart. De aantrekkelijkheid voor recreatief gebruik wordt op deze vaarwegen vergroot.

De “Blauwe Golf” zorgt voor een betere afstemming tussen het verkeer op de weg en het scheepvaartverkeer op het water. Door beter zicht te verkrijgen op de verdeling en spreiding van het type scheepvaart op de vaarweg kan efficiënter verkeersmanagement op weg en water worden toegepast. Ook wordt verder gewerkt aan het verschonen van de binnenvaart via een Europees samenwerkingsverband en een slimmere en autonome logistiek op het water via Smart Shipping (schepen op afstand, het slimmer delen van informatie, het optimaliseren van vaarwegonderhoud en het (semi) autonoom varen van schepen).

Goederenvervoer

Het goederenvervoer maakt gebruik van zowel provinciale- als niet provinciale (vaar)wegen waaronder ook Rijks(vaar)wegen en spoor. In het vervoer van goederen over de weg zijn nog veel

optimalisaties mogelijk door middel van nieuwe technieken en betere afstemming met en tussen bedrijven.

De vaarwegen spelen daarbij een belangrijke rol in de aan- en afvoer van en naar de Rotterdamse haven en verschillende bedrijventerreinen maar ook in de verstedelijking. Naast het investeren in onze eigen vaarwegen is het belangrijk om vervoer over water breed te stimuleren. Dit kan door de goederenstromen slim te organiseren en bedrijven die via het water goederen willen vervoeren te faciliteren.

Daarbij is het essentieel dat in Zuid Holland ook voldoende geschikte locaties aan het water beschikbaar zijn om goederen tussen weg, spoor en water over te slaan. Deze locaties zijn vaak ook interessant voor woningbouw en andere functies. Functiemenging kan hier wellicht uitkomst bieden.

1.4 Flexibiliteit van het PZI

De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten in het PZI te heroverwegen. Jaarlijks worden bij Kaderbesluit Infrastructuur strategische keuzes gemaakt rond aanpassing en verdeling van financiële ruimte binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) voor zowel instandhouding van infrastructuur als de aanleg van nieuwe infrastructuur. De flexibiliteit is tevens belangrijk om tegenvallers in afzonderlijke projecten op te vangen.

De flexibiliteit verschilt per project. Het PZI bevat nieuwbouwprojecten en ontwikkelingen in alle projectfasen (initiatief, voorbereiding, realisatie). Sommige projecten zijn al aanbesteed en worden gerealiseerd (juridisch verplicht), bij andere is nog slechts een budget gereserveerd voor een bepaalde doelstelling en worden de onderdelen nog uitgewerkt.

Verder bevat het PZI het beheerbudget voor de provinciale infrastructuur. Uit de Provincie-, Wegen- en Scheepvaartverkeerswet vloeit voort dat de provincie Zuid-Holland verplicht is de bestaande provinciale infrastructuur in stand te houden. Daaruit volgt dat het budget voor beheer van de provinciale infrastructuur juridisch verplicht is. De NOK bevat de met Provinciale Staten afgesproken beleidsuitgangspunten voor het beheer en onderhoud van het bestaand areaal. In de NBB zijn de financiële middelen hiervoor onderbouwd.

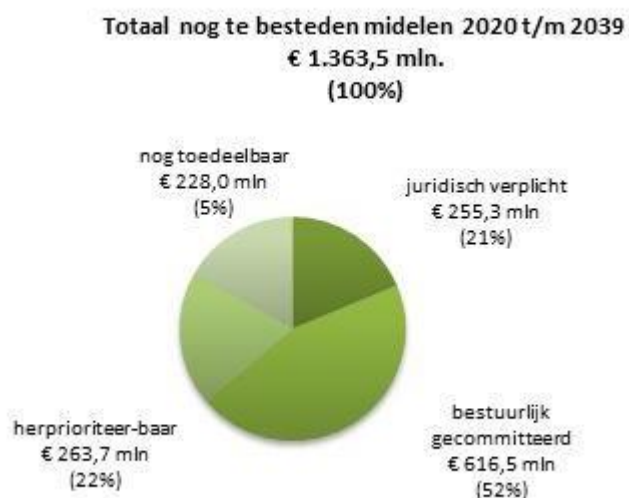
Als heroverweging aan de orde is, dan moet eerst worden voldaan aan juridische verplichtingen bijvoorbeeld aanneemovereenkomsten of contracten. Deze zijn niet of zeer beperkt flexibel. Daarna kunnen in afnemende mate van verplichting en toenemende mate van flexibiliteit de mogelijkheden worden (her)overwogen beginnend bij bestuurlijk gecommiteerd (openbaar besluit of bestuurlijke overeenkomst voor specifiek project), herprioriteerbaar (openbaar besluit om middel te reserveren voor een doel of thema) en beschikbaar voor toedeling (vrije middelen in het PZI zonder specifiek doel of thema). Tot slot zijn er ook ongedekte ambities op basis van bestaand beleid. Dit is een optelsom van de verwachte kosten voor realisatie van de gewenste ambities zonder dat hieraan budget is toegekend. Het effect van de mate van verplichting op de flexibiliteit wordt weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: Principe onderverdeling van de flexibiliteit van projecten in het PZI

Mate van verplichting	Betreft	Flexibiliteit
Juridisch verplicht	Wettelijk afdwingbaar door andere partijen, bijvoorbeeld aanneemovereenkomsten en beheer van de bestaande infrastructuur.	Klein Groot
Bestuurlijk gecommiteerd	De provincie heeft een openbaar besluit genomen om het budget voor een specifiek project beschikbaar te stellen.	
Herprioriteerbaar	De provincie heeft een openbaar besluit genomen om het budget voor een ontwikkeling of doel te reserveren, maar heeft nog geen koppeling gemaakt met specifieke projecten.	
Beschikbaar voor toedeling vrije middelen	Aan het budget is geen andere doelstelling opgelegd dan dat het beschikbaar is voor Mobiliteit.	
Ongedekte ambitie	Alle projecten die gewenst zijn en passen binnen de mobiliteitsambities, maar waaraan nog geen budget is toegedeeld.	

In figuur 3 zijn de financiële consequenties van de mate van verplichting van het nieuwbouwbudget weergegeven. De bijdragen van derden zijn gekoppeld aan specifieke projecten en zelden beschikbaar voor inzet buiten deze projecten. De schatting beperkt zich tot nieuwe en lopende projecten voor aanleg en verbetering met een reikwijdte van 15 jaar vooruit (2020 t/m 2039). Projecten die gereed maar nog niet financieel afgerond zijn worden niet meegerekend. In het overzicht van de langjarige ontwikkeling realisatie van aanleg en verbetering infrastructuur (tabel 2 op pagina 21) zijn deze wel meegenomen. Van de totaal nog te besteden middelen t/m 2039 (€ 1,36 miljard) is grofweg 21% of € 255 miljoen juridisch verplicht en 52% of € 616 miljoen bestuurlijk gecommiteerd. Daarnaast is 22% of € 264 miljoen herprioriteerbaar en tot slot 5% of € 228 miljoen is nog toedeelbaar.

Figuur 3: Mate van verplichting voor nieuwbouw en verbetering in totaalbedragen en percentages (juridisch verplicht, bestuurlijk gecommiteerd, herprioriteerbaar of nog toedeelbaar)



1.5 Routekaart van sturen en evalueren

Figuur 4 geeft de routekaart weer van bepalende jaarlijkse planning en controlproducten voor het PZI. In mei vindt de verantwoording plaats over de realisatie van het vorige begrotingsjaar. Dat is inclusief een Voortgangsrapportage Infrastructuur. Vervolgens wordt in juni bijgesteld bij de Kadernota en in het Kaderbesluit Infrastructuur (meerjarig, strategisch) tegelijk en de Voorjaarsnota (bijstelling lopend begrotingsjaar). In oktober wordt nogmaals het lopende begrotingsjaar bijgesteld waarna in november de nieuwe Begroting wordt opgesteld inclusief het PZI.

Figuur 4: Routekaart van sturen en evalueren via de jaarlijkse planning en controlproducten



2 Financieel kader

Dit hoofdstuk geeft de financiële kaders weer waarbinnen de provinciale ambities gerealiseerd dienen te worden. Het PZI geeft inzicht in het beschikbare budget voor instandhouding en verbetering van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur van de provincie Zuid-Holland. Ook geeft het de ontwikkeling weer van de structurele lasten die voortkomen uit beheer en aanleg van de infrastructuur over een termijn van 30 jaar. Dit is relevante informatie bij het beoordelen en vaststellen van de meerjarenbegroting 2020 – 2023.

Daarnaast geeft het informatie over de sturing op de (financiële) programmering, onzekerheden en risico's.

2.1 De achtergrond van dekkingsbronnen

Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV).

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut geactiveerd. Uitzondering hierop vormen bijdragen aan infrastructuur van derden waarvoor activering optioneel is (zie *bijdragen aan derden*). Dit betekent concreet dat ook kleine nieuwbouwprojecten en verbeteringen aan de functionaliteit van de infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Het onderdeel aanleg en verbetering bestaat alleen uit investeringen en bevat geen exploitatieprojecten.

Exploitatie:

De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.

Investering (activeren):

Het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Voorbeelden hiervan zijn een uitgave voor de aanleg van nieuwe, of het vervangen van bestaande infrastructuur, Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingslasten vormen samen met de rentelasten van de lening de kapitaallasten. De kapitaallasten komen ten laste van de exploitatie.

Budget voor beheer

Het budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur wordt eens in de vier jaar geactualiseerd (dit wordt in paragraaf 1.2 toegelicht). In dit PZI is de budgetbehoefte van dekking voorzien.

Egalisatiereserve

De NBB gaat uit van een ideaalcomplex, waarin ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investerings). Door de toestandsafhankelijke aanpak van het onderhoud, waarbij het areaal op het economisch meest rendabele moment wordt onderhouden, ontstaan pieken en dalen in de jaarlijkse uitgaven. Bij het Kaderbesluit infrastructuur 2016 is besloten een egalisatiereserve te vormen om deze schommelingen in de exploitatielasten op te vangen en voor de provinciale begroting een gelijkmatige lastenontwikkeling te presenteren (zie hoofdstuk 3 paragraaf 1).

Budget voor aanleg en verbetering

Projecten voor aanleg en verbetering in het PZI worden vanaf 2017 geheel gerealiseerd met investeringsmiddelen. Een groot deel van de investeringsmiddelen voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur is incidenteel beschikbaar gesteld met impulsen in de hoofdlijnenakkoorden van 2007 en 2011:

- 2007 € 100 miljoen impuls
- 2011 € 300 miljoen impuls

Daarnaast is bij kaderbesluit 2017 € 6 miljoen beschikbaar gesteld als impuls voor versnelling energietransitie mobiliteit en bij de begroting 2018 nog € 8 miljoen voor impuls fiets (amendement 577 cofinanciering Rijksmiddelen). Via amendement 650 (Investeren in snel fietsen) is bij de begrotingsbehandeling op 14 november 2018 door Provinciale Staten € 3,5 miljoen extra investeringskrediet beschikbaar gesteld. Met Motie 812 is bij de Voorjaarsnota 2019 dit krediet aangevuld tot € 7,0 miljoen.

Jaarlijks is een structureel budget beschikbaar van € 39,2 miljoen voor nieuwbouwprojecten. Van dit budget wordt € 1,5 miljoen per jaar ingezet voor toekomstige extra beheerlasten als gevolg van nieuwbouwprojecten, € 1,5 miljoen per jaar voor het uitvoeren van onderzoek en verkenning (projecten in de initiatieffase) en € 2,3 miljoen voor het niet meer doorbelasten van kosten voor overhead. Per saldo is er € 33,9 miljoen per jaar beschikbaar.

Het grootste deel van het investeringsbudget is t/m 2039 al toegedeeld aan projecten, programma's of doelen. Na verwerking van het Kaderbesluit 2020, de recente bijstellingen en de afspraak uit het Hoofdlijnenakkoord om het PZI t/m 2039 te verlengen resteert er nog € 228,0 miljoen aan vrije middelen t/m 2039.

Het toedelen van beschikbaar budget gebeurt langjarig vanwege de lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten. De vrije middelen, incidentele meevallers/aflagingen en structurele instroom, zijn beschikbaar in het PZI voor dekking van nieuwe en ongedekte ambities. De vrije middelen zijn beschikbaar in de periode 2033 t/m 2039 en niet zonder meer inzetbaar op de korte termijn. Indien dit nodig of gewenst is betekent dit dat de bijbehorende kapitaallasten ook eerder optreden.

Indexeren

In de Nota Investeren, Waarderen en Afschrijven (IWA) is opgenomen dat budgetten standaard worden gecorrigeerd voor prijsontwikkelingen. In het Coalitieakkoord 2019-2023 is aangegeven dat prijscompensatie plaats zal vinden op programmaniveau. De indexatie binnen programma's vindt alleen plaats als hiervan de noodzaak is aangetoond. Indexatiemiddelen die niet binnen het programma nodig zijn voor indexering vallen vrij aan de algemene middelen.

Bijdragen van derden

De bijdragen van derden zijn alle inkomsten op projecten die worden uitgekeerd aan de provincie Zuid-Holland en bestaan vrijwel geheel uit projectspecifieke bijdragen van het Rijk, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, gemeenten en waterschappen. In overeenkomsten zijn de voorwaarden voor de bijdragen vastgelegd. Middelen van het Rijk kunnen voortkomen uit een bijdrage uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT van het Rijk geeft een overzicht van de aanleg- en benuttingsprojecten op het terrein van natte en droge infrastructuur. Deze bijdragen kunnen voortkomen uit een gedeeld belang, bijvoorbeeld bij aansluitingen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet of als een regionaal project effectiever is voor het

oplossen van een probleem op het hoofdwegennet. Deze projecten kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit MIRT-verkenningen en studies.

Bijdragen aan derden

De provincie Zuid-Holland levert ook bijdragen aan infrastructuur die, na realisatie, door anderen in beheer wordt genomen of verbeteringen van bestaande infrastructuur van anderen. Voorbeelden zijn fietspaden die niet langs provinciale wegen liggen en bijdragen aan Rijksprojecten. In dat geval zijn er geen beheerlasten voor de provincie.

In het geval dat wij bijdragen aan investeringen van derden, zoals het Rijk of gemeenten, dan geldt dat het voor de provincie op grond van de BBV optioneel is om de bijdrage te activeren. In onze eigen nota IWA is vastgelegd dat bijdragen aan derden worden geactiveerd en afgeschreven. Daarbij mag onze afschrijvingstermijn niet langer zijn dan de afschrijvingstermijn die de ontvangende derde partij hanteert. Indien deze in de toekomst niet meer geactiveerd worden, maar direct ten laste van de exploitatie worden genomen is voor de dekking de inzet van reservemiddelen noodzakelijk.

Beheertaken voor derden

De provincie Zuid-Holland voert enkele beheertaken uit voor derden, zoals brugbediening en gladheidsbestrijding. Deze taken komen niet ten laste van de provinciale financiële middelen omdat de kosten volledig worden doorberekend aan de betreffende beheerder.

2.2 Kapitaal- en beheerlasten

Voor het PZI worden de totale lasten voor infrastructuur in beeld gebracht. Bestaande kapitaal- en beheerlasten als gevolg van het PZI (alle budgetten; lopende en in voorbereiding zijnde projecten en toekomstige reserveringen) zijn van dekking voorzien vanaf het verwachte moment van activering. De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal zijn in 2016 geactualiseerd. De volgende actualisatie vindt in 2020 plaats. De toekomstige beheerlasten van het te ontwikkelen areaal zijn ook gedekt op basis van een inschatting. Jaarlijks wordt bij Kaderbesluit Infrastructuur beoordeeld of deze dekking voldoende is en standaard wordt eenmaal in de vier jaar de dekking aangepast aan de nieuwe NBB. Dit is weergegeven in figuur 5. Het overzicht van de projecten per fase (onderhoud, nieuwbouw en verbetering) is opgenomen in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 3.

Figuur 5: Dekking structurele kapitaallasten en mate van vermijdbaarheid per projectfase

Projectfase	Kapitaallasten van geactiveerde projecten	Beheerlasten van nieuwe infrastructuur
Bestaand	Dekking	Dekking
Realisatie na Uitvoeringsbesluit	Dekking	Dekking
Verkenning na Voorbereidingsbesluit	Dekking	Dekking Per jaar 1% van het budget
Initiatief na Kaderbesluit Infrastructuur	Dekking	Dekking Per jaar 1% van het budget
Ongedekte ambities o.b.v. bestaand beleid	Geen dekking	Geen dekking

Bestaand:

- a. Beheerlasten van de bestaande infrastructuur;
- b. Kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen;
- c. Kapitaallasten van geactiveerde projecten tot 2019;

De beheerlasten zijn structureel, omdat de provincie verplicht is de bestaande infrastructuur te onderhouden. Dat is inclusief vervanging van de bestaande infrastructuur. De vervangingsinvesteringen en de beheerlasten van wegen en vaarwegen worden in de begroting geraamd in doel 2-1 voor de jaren 2020 t/m 2023 en zijn weergegeven in tabel 1. Geactiveerde projecten voor aanleg en vervanging van infrastructuur tot 2019 leiden tot structurele kapitaallasten, zolang deze investeringen nog niet (volledig) zijn afgeschreven.

Tabel 1: Meerjarig netto exploitatiebudget en investeringen voor beheer en onderhoud wegen en vaarwegen (exclusief kapitaal- en apparaatslasten) (zie ook bijlage 3)¹

(bedragen x € 1 miljoen)	2020	2021	2022	2023
Dagelijks beheer en onderhoud	27,8	28,9	29,1	32,1
Planmatig onderhoud	27,8	34,0	56,9	51,2
Totaal netto exploitatie-uitgaven	55,6	62,9	86,0	83,3
Storting in (+) of onttrekking uit (-) de egalisatiereserve beheer en onderhoud	22,4	8,5	-18,0	-7,0
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) ²	37,8	62,9	30,2	41,5

Realisatie na uitvoeringsbesluit:

- d. Kapitaallasten van investeringen voor nieuwe infrastructuur;
- e. Beheerlasten van nieuwe infrastructuur;

Met een uitvoeringsbesluit nemen Provinciale Staten het besluit om investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuwbouwproject met een netto provinciaal investeringsbedrag van minimaal € 10 miljoen (conform de Regeling Projecten Zuid-Holland). De daarmee beschikbaar gekomen investeringsmiddelen voor de aanleg of verbetering van de infrastructuur worden geactiveerd nadat het project gereed is. De dekking van beheerlasten van nieuwe infrastructuur maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsbesluit. De beheerlasten zijn zichtbaar als toekomstige structurele lasten op de provinciale begroting.

Verkenning na voorbereidingsbesluit:

- f. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar zijn gesteld voor nieuwe infrastructuur;
- g. Inschatting van de beheerlasten;

Met een voorbereidingsbesluit nemen Provinciale Staten het besluit om een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor het starten van een verkenning voor aanleg of verbetering van infrastructuur. Daarmee zijn ook de investeringsmiddelen gereserveerd voor de uitvoeringsfase van een project. In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten zijn de toekomstige beheerlasten - mocht het project worden gerealiseerd – van dekking voorzien. Omdat de nieuwe

¹ De budgetten voor functionele verbeteringen aan bestaande infrastructuur die gelijktijdig met het planmatig onderhoud worden opgepakt zijn in deze tabel niet opgenomen.

² Het grillige verloop wordt veroorzaakt door het moment van activeren van een onderhoudsproject.

infrastructuur nog niet gedetailleerd is uitgewerkt worden de beheerlasten geschat op 1% van de totale aanlegkosten (van dat project) per jaar.

Initiatief na Kaderbesluit Infrastructuur:

- h. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar zijn gesteld voor nieuwe infrastructuur;**
- i. Inschatting van de beheerlasten;**

Met het Kaderbesluit Infrastructuur nemen Provinciale Staten in meer algemene termen het besluit om budget toe te delen, terwijl de specifieke projecten nog moeten worden uitgewerkt. Als het initiatief leidt tot aanleg of verbetering van infrastructuur, dan wordt het gedekt uit investeringsmiddelen. In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten is dekking opgenomen voor de toekomstige beheerlasten op basis van de inschatting van 1% van de totale aanlegkosten (van dat project) per jaar. Bij de overgang naar de realisatiefase wordt duidelijk wat de daadwerkelijke toekomstige beheerlasten van nieuwe infrastructuur zijn. In bijlage 4 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatieffase zichtbaar. De langjarige ontwikkeling van budgetten voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn weergegeven in tabel 2. Voor de projecten in de uitvoeringsfase is een deel van het projectbudget al besteed. De projecten en budgetten worden in hoofdstuk 3 weergegeven. De budgetten voor nieuwbouw en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn opgenomen in de begroting onder doel 2-1. Voor projecten die niet onder de Regeling Projecten Zuid-Holland vallen wordt via het Kaderbesluit of het PZI budget beschikbaar gesteld inclusief dekking voor de toekomstige beheerlasten.

Tabel 2: Langjarige ontwikkeling budgetten voor aanleg en verbetering infrastructuur

<i>(bedragen x € 1 miljoen)</i>	<i>Budget</i>	<i>Netto PZH</i>	<i>Derden overig</i>
Wegen	1.647,9	1.009,0	639,0
Openbaar vervoer	719,0	376,1	342,8
fiets	127,4	113,0	14,4
Verkeersveiligheid	148,2	110,0	38,3
Vaarwegen	115,9	106,1	9,7
Nog beschikbaar voor toedeling	228,0	228,0	0,0
Totaal	2.986,4	1.942,2	1.044,2

Voor verkenningen en projecten in de initiatieffase is binnen het PZI onderzoeksbudget (exploitatie) beschikbaar. Dit budget wordt niet besteed aan beleidsverkenningen en beleidsvorming op het gebied van Mobiliteit maar aan onderzoeken en werkzaamheden ten behoeve van toekomstige infrastructuurprojecten waarvoor (nog) geen voorbereidingskrediet beschikbaar is. In de regel gaat het om projecten waarvoor nog geen voorbereidings- of voorkeursbesluit is genomen. Ook werkzaamheden voor projecten van derden die in voorbereiding zijn kunnen hieruit worden gedekt. Zo is er voor de jaren 2020 en verder jaarlijks budget beschikbaar voor onder andere de Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg), Metropolaan OV, Programmatische aanpak Gouwe (Beter Bereikbaar Gouwe), Gebiedsuitwerking Westland, Goederencorridor-Oost (A15), Verkenning Hoeksche Waard, Corridor Rotterdam – Antwerpen en A16 Rotterdam en Blankenburgverbinding.

Ambities op basis van het Programma Mobiliteit:

- j. Inschatting van potentiële beheerlasten als dekking wordt gevonden voor de ambitie om nieuwe infrastructuur te realiseren;**

k. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar moeten komen om de geambieerde nieuwe infrastructuur te realiseren.

Voor een deel van de ambities op basis van bestaan beleid voor aanleg van infrastructuur ontbreekt (nog) dekking: de ongedekte ambitie. De schatting van de ambities zijn bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 aangepast ten opzichte van het vorige PZI op basis van nieuwe inzichten. De ongedekte ambitie omvat momenteel een geschatte budgetbehoefte van € 573,1 miljoen (zie tabel 17 in paragraaf 3.8).

Doordat het budget hiervoor ontbreekt of nog niet is toegedeeld vloeien uit deze categorie geen structurele lasten voort. Voor de ongedekte ambitie is t/m 2034 beperkt investeringsruimte beschikbaar vanuit de structurele jaarlijkse instroom en de incidenteel beschikbare middelen (zie paragraaf 2.1 onder *Budget voor aanleg en verbetering*).

2.3 Langjarige ontwikkeling van structurele lasten

In de langjarige ontwikkeling van structurele lasten van infrastructuur wordt rekening gehouden met alle structurele lasten (a. tot en met i. uit paragraaf 2.2) en met de structurele instroom van nieuwe investeringsmiddelen vanaf 2034 en verder. Daarbij wordt vanaf 2034 gerekend met de aanname dat de instroom aan investeringsmiddelen worden geactiveerd in het jaar waarin ze beschikbaar komen. Als de middelen bij latere besluitvorming worden toegekend aan projecten die eerder worden geactiveerd, nemen de structurele lasten eerder toe. Andersom geldt dat als middelen worden toegekend aan projecten die op een later moment worden geactiveerd, de structurele lasten later stijgen.

2.4 Prijsontwikkeling

Tot medio 2016 was als gevolg van de economische crisis de prijsontwikkeling beperkt. De marktsituatie heeft in de jaren daarvoor geleid tot scherpe inschrijvingen (met bijbehorende meerwerkclaims). Door op deze marktsituatie te anticiperen met moderne contractvormen, goed risicomanagement en adequaat contractmanagement heeft dit in enkele gevallen financieel voordeel opgeleverd en zijn de projecten doorgaans binnen het projectbudget gebleven. De trend van het scherp inschrijven neemt sinds medio 2016 echter af door het aantrekken van de markt. Ook valt op dat het aantal inschrijvers afneemt omdat de marktpartijen selectiever zijn. In de periode van 1 januari 2016 tot 1 januari 2018 zijn de kosten voor bouwmaterialen en arbeid binnen de grond-, weg- en waterbouw met gemiddeld 7% gestegen. Diverse signalen wijzen in de richting van een verdere stijging van de kosten en aanbestedingen in de komende jaren. Voor de Rijnlandroute en Steekterbrug zijn inmiddels tekorten (t/m 2019) opgetreden en is vervolgens extra dekking opgenomen in het PZI via het Kaderbesluit Infrastructuur 2020. Voor de N213 is ook een tekort opgetreden van € 4,5 miljoen waarvoor in dit PZI extra dekking wordt opgenomen vanuit de vrije middelen. Voor de investeringsprojecten in het PZI wordt dit najaar nog inzichtelijk gemaakt wat de (mogelijke) misgelopen indexering op projecten t/m 2019 en daarna is of zou kunnen worden. Op basis hiervan zal een inschatting worden gemaakt of er nog meer indexeringstekorten zullen optreden en de financiële omvang daarvan.

2.5 Financiële sturing en risico's

De provincie Zuid-Holland werkt continu aan een betere sturing op de (financiële) programmering. Zo wordt op project- en programmaniveau gestuurd op totaalbudget en planning en wordt bij grote projecten zogenaamd probabilistisch gepland en geraamd waarbij risico's worden vertaald in de

prognose en de planning. Dit zorgt voor accurate prognoses. Daarbij wordt jaarlijks een Kaderbesluit Infrastructuur gemaakt als sturingsinstrument voor aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het PZI. Ook is meerjarig dekking opgenomen voor de extra beheerlasten als gevolg van lopende en in voorbereiding zijnde nieuwbouwprojecten en wordt gewerkt met een egalisatiereserve beheer en onderhoud om het verschil tussen het beschikbare budget (gebaseerd op een gemiddelde budgetbehoefte) en de daadwerkelijke realisatie (gebaseerd op wat gezien de onderhoudsplanning op jaarschijf nodig is) te verevenen.

Met ingang van het PZI 2018-2047 wordt meer informatie opgenomen over risico's en risicoreserveringen in projecten en programma's. Deze paragraaf geeft als eerste inzicht in het voorspellend vermogen in het programma en de projecten. Ten tweede geeft het een inventarisatie van de risicoreserveringen.

Voorspellend vermogen

Er wordt volop gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn de volgende verbeterpunten geïmplementeerd:

- Meer op output sturen en toelichten in de P&C producten (vertellen). De sturing en verantwoording over projecten is gekoppeld aan mijlpalen en niet aan de (financiële) realisatie in een (begrotings)jaar. De sturing is dus jaargrensoverschrijdend in tegenstelling tot de jaarlijkse verantwoording op concernniveau via de jaarrekening. Een onderbesteding in een jaarschijf betekent dus niet direct dat een project vertraagd is maar dat het kasritme van uitgaven is veranderd;
- Het probabilistisch plannen en ramen (waarbij risico's worden vertaald in planning en budget) wordt jaarlijks verder uitgerold. Dit leidt tot een beter inzicht in de spreiding in de tijd en kosten (voorspellen);
- Koppeling risicoreserveringen in projectbudgetten (zoveel mogelijk) aan planning (fases en mijlpalen) en budget, zodat deze vaker en op vaste momenten worden geanalyseerd en geactualiseerd. De risicoreserveringen kunnen in de toekomst mogelijk opgeknipt worden in een projectdeel en een programmadeel. Niet alle risico's zullen immers optreden;
- Anders omgaan met risico's door meer systematisch te kijken naar risico's en de afdekking hiervan. Hiervoor wordt gewerkt aan een kader waarmee de mate van risicobereidheid wordt bepaald;
- Het ophalen van de prognoses voor het volgende jaar vindt plaats in juni (voorheen april) om de lange periode tussen de initiële begroting en de uiteindelijke jaarrekening (anderhalf jaar) te verkorten en zo accuratere prognoses te krijgen;
- Vertalen van de kans op vertragingen door het optreden van risico's naar de totale prognose voor 2020 en het op basis daarvan opnemen van een risicobuffer (stelpost) op programmaniveau waarmee de prognose wordt verlaagd;
- Het werken met een overprogrammering voor functionele verbeteringen wegen waarbij er meer knelpunten en mogelijke projecten worden onderzocht dan waarvoor budget beschikbaar is. Het budget wordt uiteindelijk besteed aan de projecten die binnen afzienbare tijd (t/m 2023) en kosten (maximaal € 5 miljoen) kunnen worden uitgevoerd totdat het budget is uitgeput.

Prognose 2020

De totale verwachte uitgaven van de nieuwbouwprojecten in het PZI bedragen voor 2020 circa € 282 miljoen. Dit betreft het onderhanden werk en niet het te activeren investeringskrediet in dat jaar. Zoals opgenomen in de nota IWA wordt immers pas in het jaar van realisatie het volledige investeringskrediet in een keer geactiveerd. De totale prognose voor het onderhanden werk zijn van invloed op het beluit om (extra) leningen aan te trekken en daarmee ook op de netto schuldquote van de provincie. Om te voorkomen dat onnodig leningen worden aangetrokken en dat

er een onnodig negatieve schuldquote ontstaat is het van belang om accurate prognoses af te geven.

De afgegeven prognoses van de projecten worden daarom geanalyseerd om in te schatten waar risico's kunnen leiden tot een specifieke kans op vertraging. Hierdoor kan er uitloop van uitgaven over de jaargrens optreden. Dit betekent overigens niet dat er op het totale project vertraging optreedt. Het jaar van realisatie kan hetzelfde blijven waarbij alleen de prognose van het kasritme per jaar (onderhanden werk) wijzigt.

Ook de forse uitgaven voor de Rijnlandroute zijn hierin meegenomen. Bij dit complexe en dynamische project is het mogelijk dat er uitloop plaatsvindt van uitgaven over de jaargrens zonder dat het totaalproject vertraagt. De prognose van uitgaven wordt regelmatig gewijzigd door de vele ontwikkelingen binnen het project. Uitgaven kunnen later gedaan worden vanwege risico's in grondverwerving en kabels en leidingen. Het is echter ook mogelijk dat een deel van de uitgaven nog gedaan wordt in 2019.

Op basis van deze analyse is het mogelijk dat de daadwerkelijke uitgaven (onderhanden werk) in 2020 circa € 50,0 miljoen lager kunnen uitvallen dan de afgegeven prognose. Deze uitgaven worden dan in een later jaar gedaan of al in 2019. Daarom wordt op programmaniveau een correctie opgenomen van € 50 miljoen waarmee de prognose voor 2020 is bijgesteld naar € 231 miljoen. Deze prognose is hoger dan de realisatie in voorgaande jaren voornamelijk vanwege de verwachte uitgaven voor de Rijnlandroute. Omdat vertragingen in projecten doorgaans ook financiële consequenties hebben voor het moment dat de inkomsten binnenkomen, wordt ook dit volume neerwaarts bijgesteld met € 15 miljoen naar € 93 miljoen. Voor de jaren na 2020 wordt voor de uitgaven en de inkomsten voorlopig een onzekerheidsmarge aangehouden van 15% (ervaringscijfer). Dit betekent dat de meerjarige prognoses met 15% worden verlaagd. De werkwijze wordt jaarlijks gemonitord en indien noodzakelijke bijgesteld.

Voor de onderhoudsprojecten in het PZI wordt eenzelfde werkwijze toegepast, waarbij de prognose voor het volgende jaar wordt geanalyseerd, vergeleken met voorgaande jaren en indien nodig aangepast.

Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten

Voor infrastructuur moet onderscheid worden gemaakt in calamiteiten aan bestaande infrastructuur en risico's in projecten voor onderhoud, aanleg en verbetering. Het reserveren van budget voor risico's kan vervolgens op drie niveaus plaatsvinden (zie figuur 6), namelijk:

- op concernniveau (paragraaf weerstandsvermogen in de begroting);
- op programmaniveau (vrije middelen in PZI);
- op projectniveau (projectbudget o.b.v. risicodossier).

Figuur 6: werkwijze reserveren voor risico's



De paragraaf weerstandsvermogen van de provincie Zuid-Holland (zie begroting) is een standaard werkwijze en heeft op dit moment geen directe functie voor het opvangen van financiële tegenvallers in infrastructuurprojecten. Binnen het PZI is apart weerstandscapaciteit beschikbaar voor het opvangen van deze financiële tegenvallers. Binnen afzonderlijke projecten vormen financiële tegenvallers een risico. Specifiek bij de uitvoering kunnen incidenten optreden die niet waren voorzien (zoals bijvoorbeeld ernstig bouwfalen, calamiteiten als gevolg van de werkzaamheden, faillissementen van uitvoerende partijen). Voor projecten in het PZI worden deze risico's zoveel mogelijk afgedekt binnen het projectbudget maar het is niet doelmatig om alle risico's af te dekken. Projectrisico's worden vooralsnog niet opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen.

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn wel voorzien in de risicoparagraaf, zodat daarvoor wel een beroep zou kunnen worden gedaan op het weerstandsvermogen. Daar is echter aan gekoppeld dat de calamiteit in eerste aanleg wordt gedekt uit het PZI. De omvang van het PZI en de weerstandscapaciteit in het programma is voldoende robuust, zodat in de praktijk (nog) geen gebruik wordt gemaakt van het weerstandsvermogen.

Het beheer- en onderhoudsdeel (instandhouding) van het PZI bevat een risicoreservering op programmaniveau. De beheerlasten van de bestaande infrastructuur zijn structureel. De budgetbehoefte voor instandhouding is gebaseerd op de kosten van in het verleden uitgevoerde projecten. Extra kosten vanwege uitgaven die bij de start van projecten onvoorzien en onzeker waren zijn hierin verdisconteerd. In de afzonderlijke planmatig onderhoudsprojecten wordt daarom gewerkt met een risicoreservering van 10%. Ervaring uit het verleden leert dat dit voor sommige projecten te laag is (tegenvaller), en voor andere projecten te hoog (meevaller). Op het niveau van beheer- en onderhoudsprogramma middelen de mee- en tegenvallers uit.

De totale risicoreservering binnen de projecten voor aanleg en verbetering bedraagt circa € 116 miljoen. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. Deze budgetten maken dus geen onderdeel uit van de projectbudgetten. Het betreft € 99,0 miljoen voor de Rijnlandroute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. De reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze grote projecten. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen deze budgetten weer beschikbaar komen in het PZI als vrije middelen.

Voor beide projecten worden de risicodossiers regelmatig geactualiseerd. De omvang van de risico's en de kans van optreden bepalen daarbij hoeveel risicoreservering binnen het project nodig is en hoeveel weerstandsvermogen nodig is op programmaniveau (excessieve risico's). Om de noodzaak voor het aanhouden van een weerstandsvermogen te bepalen zijn er drie ijkmomenten:

- bij gunning van contracten;
- wanneer er geen werkzaamheden meer onder maaiveld plaatsvinden (daar zitten de grootste risico's);
- een rest reservering (tot einde werkzaamheden).

De risicoreserveringen en weerstandsvermogens kunnen jaarlijks indien nodig via het Kaderbesluit worden bijgesteld.

Het weerstandsvermogen Rijnlandroute is opgebouwd uit drie delen namelijk A4 - N434 - A44, Tjalmaweg en Europaweg. Het eerste deel is inmiddels aanbesteed en de noodzaak om daarvoor apart een weerstandsvermogen voor aan te houden is daarmee vervallen. Bij Kaderbesluit 2019 is daarom een eerste tranche van € 24,0 miljoen vrij gevallen ten behoeve van de vrije middelen in het PZI.

Het weerstandsvermogen HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk spoor Leiden – Utrecht, spoor Alphen – Gouda en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk. De verwachting is dat ook

dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen echter wordt hiermee gewacht totdat er meer zekerheid is over spoorcorridor Leiden – Utrecht.

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt dus circa € 260 miljoen. Omdat de risicoreserveringen regelmatig worden geactualiseerd betreft dit een momentopname, de daadwerkelijke risicoreservering wijzigt door voortgang en afronding van projecten maar ook door het starten van nieuwe projecten. Ten opzichte van het vorige PZI is de totale omvang van de risicoreservering lager voornamelijk door afronding van een aantal projecten. In tabel 3 is ter informatie een overzicht opgenomen van risicoreserveringen in projecten met een netto provinciale bijdrage van meer dan € 10,0 miljoen.

Tabel 3: Overzicht risicoreserveringen in projectbudgetten met bijdrage PZH > € 10 miljoen

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering x € 1 miljoen
B120756	N 207-Corridor, aanleg Vredenburglaan	0,5
B120761	N 207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan	3,4
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	1,4
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	8,1
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	1,6
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie	0,1
EVW081202	Vervangen Steekterbrug	1,0
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	27,0
B210071	Merwedelingelijn	0,08
B263500	HOV Drechtsteden Molenlanden Gorinchem	3,2
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange Broekweg	0,7
B100631	N206 Rijnlandroute	53,6

Naast de risicoreserveringen in projecten is er nog extra weerstandscapaciteit in het PZI. Dat zijn de middelen die beschikbaar zijn of gemaakt kunnen worden om financiële tegenvallers op te vangen. Dat is budget dat nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht is. Het betreft de herprioriteerbare en vrije middelen (nog beschikbaar voor toedeling), zie 1.4 flexibiliteit in het PZI. De inzet van de herprioriteerbare en vrije middelen voor opvang van een optredend risico, waarvoor geen dekking binnen een project is, gaat dan ten koste van andere ambities (toekomstige projecten) binnen het programma.

Er wordt gewerkt om de totale weerstandscapaciteit in beeld te brengen zowel in het PZI als concernbreed. Hierbij zal worden gekeken naar de balans tussen het bedrag voor de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt. Met die informatie kan op programmaniveau een risicoanalyse worden gemaakt op basis waarvan de risicobereidheid kan worden gekozen. Dit is de verhouding tussen enerzijds de omvang van de risico's en anderzijds de omvang van reserveringen.

De totale risicoreservering zal niet op programmaniveau kunnen worden beïnvloed zo lang een risicoreservering volledig deel is van het projectbudget. Wel kan een prognose worden gemaakt van vrijval van reserveringen in de tijd op basis van de gekozen risicobereidheid. Dat levert aanvullende informatie voor een betrouwbaarder prognose van bestedingen en over mogelijke vrijval van budget zodat tijdig geprogrammeerd kan worden.

2.6 Reserves programma Bereikbaar en Verbonden (exploitatie)

In het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 zijn naast infrastructuur ook voorstellen opgenomen voor inzet van exploitatiebudget (programmareserves) voor uitvoering van bestaand beleid op bredere mobiliteitsthema's zoals zero emissie en autonoom openbaar vervoer en effectuering van genomen besluiten. Daarmee heeft het betrekking op een steeds groter deel van Programma 2 Bereikbaar en Verbonden in plaats van alleen het PZI. Dit is een logisch vervolg op het breder kijken naar opgaven vanuit het opgabegericht werken. De inzet van financiële middelen komt daarmee voort uit de integrale opgaven.

Totaal is er bij Kaderbesluit besloten om incidenteel € 26,8 miljoen exploitatie (2019-2023) en structureel om € 43,0 miljoen t/m 2034 beschikbaar te stellen. De komende jaren zijn nog structurele stortingen voorzien in de reserve Bereikbaarheid en Exploitatieprojecten PZI. In het kader van de coalitieonderhandelingen is € 17,5 miljoen van het onbeklemde deel in de reserves toegevoegd aan de financiële ruimte. Op basis van de huidige inzichten is er over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 26,7 miljoen aan onbeklemde reserves (bereikbaarheid en exploitatieprojecten PZI). In de reserve mobiliteit (openbaar vervoer) is nog € 19,2 miljoen vrij besteedbaar t/m 2034. Voor de egaliseringsreserve beheer- en onderhoud wordt verwezen naar hoofdstuk 3.1. Daarin wordt het verloop van deze reserve geschetst (figuur 7).

Programmareserves (exploitatie) kunnen conform het BBV niet ingezet worden voor nieuwe infrastructurele maatregelen maar wel voor:

- extra (beleids)onderzoek;
- extra (tijdelijke) personele capaciteit;
- voorbereidingskosten van projecten (zonder uitvoeringsbesluit);
- dagelijks- en planmatig beheer en onderhoud inclusief handhaving, inspectie en flankerende maatregelen;
- gedragsbeïnvloeding;
- extra ICT middelen voor Dynamisch Verkeersmanagement/Smart mobility;
- mobiliteitsdiensten;
- publiekscampagnes;
- informatievoorziening.

Als gevolg van het Coalitieakkoord 2019-2023 worden bij de Begrotingswijziging 2020 een aantal maatregelen voorgesteld die (deels) in 2020 worden uitgevoerd. Deze maatregelen worden gedekt vanuit het vrije deel binnen de programmareserves waardoor deze met € 12,9 miljoen afneemt (tabel 4b). In tabel 4a zijn de maatregelen (en dekking) weergegeven.

Tabel 4a: Overzicht extra maatregelen 2020 met dekking vanuit programmareserves

(x € 1 miljoen)	Project-omschrijving	Budget exploitatie (gesloten circuit PZI)			lasten in jaar	omschrijving verschuiving
		was	wordt	verschil		
E1a	Algeracorridor KTA (exploitatiedeel)	0,0	0,9	0,9	2020-2022	Bijdrage conform BO-MIRT afspraak aan korte termijn maatregelen Algeracorridor. € 0,3 miljoen per jaar (2020-2022), totaal € 0,9 miljoen. Dekking vanuit reserve exploitatieprojecten PZI.
E1b	Werkplaats Metropolaan OV	0,0	0,5	0,5	2020	Conform afspraak BO-MIRT uitvoering onderzoek naar aanpak 25 OV knooppunten in Zuid-Holland, dekking vanuit Reserve mobiliteit
E1c	Korte termijn aanpak - werkgeversaanpakken Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden	0,0	1,8	1,8	2020-2021	Bijdrage conform BO-MIRT afspraak aan werkgeversaanpakken in deze regio's als onderdeel van de KTA. € 0,9 miljoen per jaar (2020-2021), totaal € 1,8 miljoen. Dekking vanuit reserve exploitatieprojecten PZI.
E2a	Bijdrage voor pilot Connected Transport in het Westland (Greenport) inclusief konvooi matching tool en digitalisering plus verkeerskundig onderzoek	0,0	0,5	0,5	2020	Conform afspraak BO-MIRT 20 november 2019. Onderdeel KTA (buiten MoVe). Totaalkosten € 1,0 miljoen, waarvan € 0,5 miljoen ten laste van bereikbaar Zuid-Holland (overige € 0,5 miljoen vanuit Economie en bijdrage BZK). Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
E2b	Krachtenbundeling Smart mobility	0,0	0,2	0,2	2020-2024	Conform BO-MIRT, circa € 40 K per jaar bijdrage PZH startend in 2020 en doorlopend t/m 2024. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid.
E2c	Digitalisering overheden ten behoeve van Smart Mobility	0,0	0,2	0,2	2020	Aanvullende bijdrage aan ontwikkeling Smart Mobility conform BO-MIRT 2019. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
E3a	OV-reizigers verleiden om buiten de spits te reizen	0,0	0,1	0,1	2020	Proef om het gebruik van het OV in de piekperiodes uit te smeren om overvolle bussen te voorkomen. Dekking vanuit reserve mobiliteit
E3b	extra capaciteit in OV concessies (proefprojecten)	0,0	5,2	5,2	2020-2021	Budget voor tijdelijke proefmaatregelen om de drukte in het OV te verminderen door extra capaciteit aan te bieden. Dekking vanuit reserve mobiliteit
E4	Energietransitie mobiliteit	6,0	6,0	0,0	2020	Overheveling van de bij Kaderbesluit infrastructuur 2017 beschikbaar gestelde middelen voor maatregelen bij beheer en onderhoud naar de reserve bereikbaarheid zodat deze breder kan worden ingezet voor energietransitie. In 2020 gaat het voorsnag om het aanbrengen van zonnepanelen in fietspaden en de Tjalmaweg (Rijnlandroute)
E5	Bijdrage proces MIRT verkenning Oeververbinding Rotterdam	0,0	0,5	0,5	2020	De provincie is medeopdrachtgever voor deze MIRT verkenning en draagt in die hoedanigheid bij aan de proceskosten. Dekking vanuit reserve exploitatieprojecten PZI (loopt via B000001)
verschil		6,0	18,9	12,9		Totaal exploitatie ten laste van vrije/niet verplichte deel reserves

Tabel 4b:Overzicht verloop programmareserves na aanpassingen begrotingswijziging

(x € 1 miljoen)	Vrije/niet verplichte deel reserves (gesloten circuit PZI)				
Projectomschrijving	was	wordt	verschil		omschrijving verschuiving
Vrije/niet verplichte deel reserves bereikbaarheid en exploitatieprojecten PZI (t/m 2034)	26,7	22,6	4,1		netto resultaat na aanpassingen Begrotingswijziging
Vrije/niet verplichte deel reserve mobiliteit PZI (t/m 2034)	19,2	13,4	5,8		netto resultaat na aanpassingen Begrotingswijziging

3 Financiële weergave programma

De ambities en verschillende opgaven leiden tot nieuwbouwprojecten op het gebied van (vaar)wegen, fiets, openbaar vervoer. Daarbij is integraal aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarnaast vinden er ook reguliere onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur plaats. Gezamenlijk zorgt dit dat de provincie ook in de toekomst goed bereikbaar is.

In dit hoofdstuk wordt de financiële weergave van het programma gegeven. Dit is opgebouwd uit twee onderdelen namelijk het beheer (paragraaf 1) en de aanleg en verbetering (paragraaf 2 t/m 7) van provinciale infrastructuur. De regeling projecten is alleen van toepassing op de paragrafen voor aanleg en verbetering. In paragraaf 8 is een overzicht uit het Kaderbesluit 2020 opgenomen van de ambities waar nog geen financiële dekking voor is (ongedekte ambities) en de nog beschikbare middelen.

Voor instandhouding van de provinciale infrastructuur is de budgetbehoefte en het beschikbare budget van het totale bestaande en nieuwe areaal van de provincie Zuid-Holland voor de komende 15 jaar (2020-2034) weergegeven. De paragraaf voor beheer van provinciale infrastructuur beschrijft de opbouw en de dekking van de onderhoudsbudgetten. De paragraaf omvat dagelijkse onderhoudsactiviteiten en ruim 200 onderhoudsprojecten.

Voor wat betreft de maatregelen voor nieuwe en verbeterde infrastructuur zijn de projecten onderverdeeld in de paragrafen: wegen, openbaar vervoer, fiets, vaarwegen en verkeersveiligheid. De paragrafen voor aanleg en verbetering bevatten circa 70 projecten en programma's, een aantal bestaat uit (een groot aantal) deelprojecten. Ook de relevante financiële mutaties worden weergegeven of beschreven ten opzichte van vorig jaar. Het kan daarbij gaan om het toevoegen van nieuwe projecten, het afronden dan wel annuleren van projecten of het in betekenende mate wijzigen of muteren van projecten (voorkomend uit het Kaderbesluit). Reeds afgeronde projecten kunnen nog voorkomen omdat bijvoorbeeld het project boekhoudkundig nog niet is afgesloten.

Voor een inhoudelijke toelichting op een selectie van de projecten voor aanleg, verbetering en planmatig onderhoud wordt verwezen naar bijlage 3 Projectenatlas PZI.

Overzicht projecten Rijk en regio

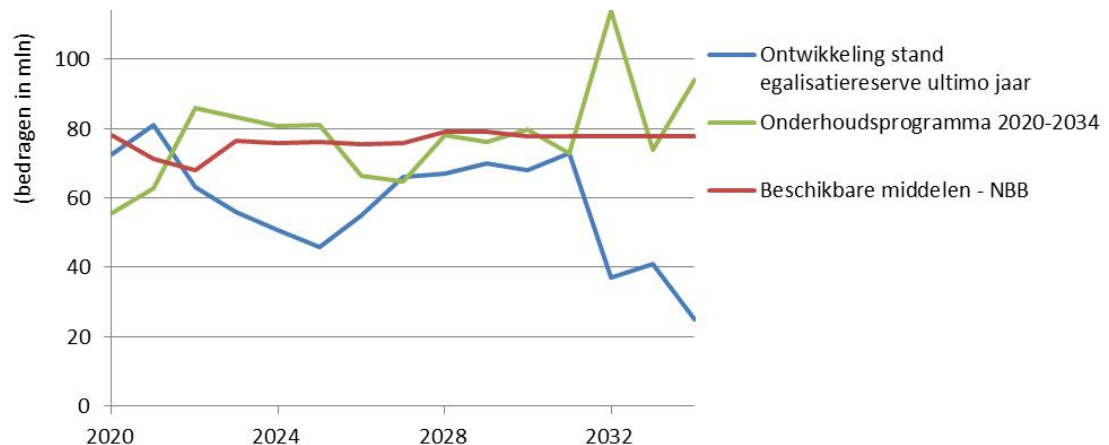
Ook andere overheden voeren projecten uit aan infrastructuur. Daarover vindt voortdurend afstemming plaats. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de grotere (onderhouds)projecten aan weg en vaarweg van Rijk en provincie voor de komende 15 jaar. Naast de grote nieuwbouwprojecten, zoals de Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam, A4 Passage Poorten en Inprikkers (Den Haag), A27 Houten – Hooipolder, RijnlandRoute, N207 zuid en N211 Wippolderlaan, is er een flinke onderhouds- en vervangingsopgave. Dit betekent naast regulier onderhoud aan het wegdek ook de renovatie (of vervanging) van bruggen en tunnels. Een overzicht van provinciale projecten en onderzoeken voor (vaar)wegen, fiets en openbaar vervoer is te vinden in de netwerkvier: <https://arcg.is/bue8P>. Deze is in concept en nog in ontwikkeling.

3.1 Beheer provinciale infrastructuur

De NBB gaat er van uit dat ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). De daadwerkelijke behoefte aan middelen in enig jaar wordt bepaald door de werkelijke conditie van het areaal en wordt opgenomen in het meerjarenonderhoudsprogramma 2020-2029. Omdat die daadwerkelijke behoefte afwijkt van het gemiddelde, ontstaan jaarlijks schommelingen in de uitgaven voor exploitatie- en investeringsmiddelen. Schommelingen in de exploitatielasten worden opgevangen in de egaliseringsreserve beheer en onderhoud. Dit zorgt ervoor dat in de begroting voor de exploitatiemiddelen gelijkmatige lasten worden gepresenteerd. Schommelingen in de investeringsmiddelen zijn rechtstreeks zichtbaar als kapitaallasten in de begroting, voor deze middelen vindt op concernniveau reservering plaats via de algemene middelen.

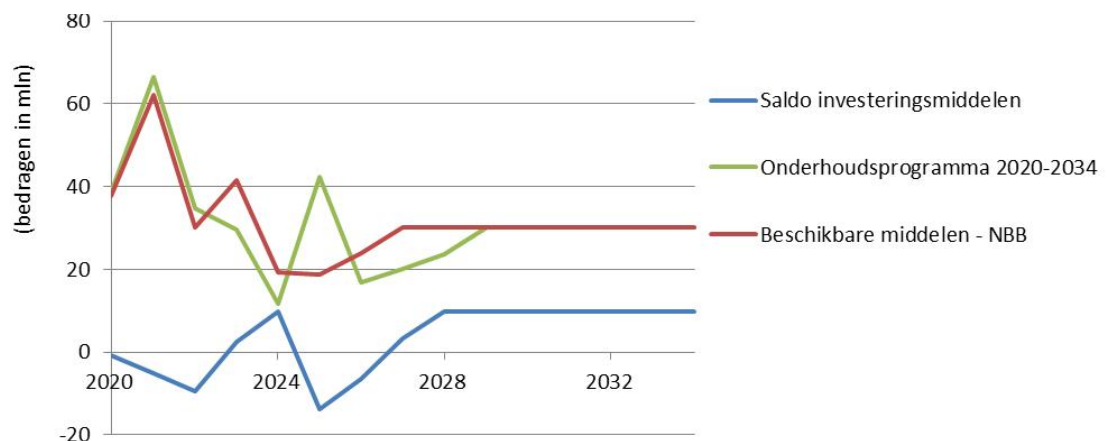
In figuur 7 wordt het verloop van de reserve beheer en onderhoud getoond. Hierin is te zien dat op basis van de verwachte programmering de reserve schommelt rond de € 60 miljoen tot 2030 en daarna snel afneemt tot € 20 miljoen in 2034.

Figuur 7: Verloop beschikbare exploitatiemiddelen versus programmering en effect op egaliseringsreserve 2020-2029



In figuur 8 wordt de ontwikkeling van investeringsmiddelen weergegeven. Naar verwachting zijn de beschikbaar gestelde investeringsmiddelen voldoende om het vervangingsprogramma (oeveren en funderingen) te kunnen uitvoeren.

Figuur 8: Verloop beschikbare investeringsmiddelen versus programmering 2020-2029



Dekking van het beheer

In bijlage 4 is de lange termijn opgave voor beheer en onderhoud van de infrastructuur en de geprognosticeerde bijbehorende budgetbehoefte weergegeven voor de komende 30 jaar.

Deze tabel bestaat uit vijf groepen:

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | Budgetbehoefte | Benodigde middelen voor beheer en onderhoud, gebaseerd op huidig (NBB) en toekomstig areaal, bedragen per eenheid van de beheermaatregelen en de frequentie van onderhoud |
| 2 | Dekking | Beschikbare middelen op basis van besluiten van PS |
| | | Verschillen tussen de budgetbehoefte en dekking worden jaarlijks in het Kaderbesluit Infrastructuur aan de orde gesteld. |
| 3 | Onderhoudsprogramma 2020-2029 (exploitatie) | Benodigde exploitatiemiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2019 tot en met 2028, |
| | | Verschillen tussen het onderhoudsprogramma en de dekking worden toegevoegd of onttrokken aan de egalisatiereserve. |
| 4 | Onderhoudsprogramma 2020-2029 (investeringen) | Benodigde investeringsmiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2019 tot en met 2028 |
| 5 | Dekking | Beschikbare investeringskredieten op basis van besluiten van PS |

Jaarlijks zullen bij Kaderbesluit de verschillen tussen het onderhoudsprogramma en de dekking indien noodzakelijk bijgesteld worden.

3.2 Paragraaf wegen

De paragraaf wegen betreft de aanleg van nieuwe wegen ter ontsluiting van woon-, werk- en recreatiegebieden en de reconstructie van bestaande provinciale wegen ten behoeve van het verbeteren van de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit is inclusief het aanpassen van kruisingen tussen wegen en vaarwegen (bruggen) indien dit uit het belang van de weg noodzakelijk is. De functionele verbeteringen die worden meegenomen in het onderhoud van wegen en vaarwegen zijn ook opgenomen in deze paragraaf. De budgetten zijn weergegeven in tabel 4.

Tabel 4: Overzicht budgetten en projecten wegen

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatiefase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk	5,3	0,0	5,3	2023
B120753	N207-N456 Ronde 't Weegje (irt Westergouwe)	0,6	0,0	0,6	2023
	N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16	32,7	0,0	32,7	2029
	Geluidsmaatregelen SWUNG II	25,0	0,0	25,0	2034
	Programmatiese Aanpak Rotterdam - Den Haag	42,8	0,0	42,8	2032
	Programmatiese Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	28,0	0,0	28,0	2032
	Aanpak A12 corridor	30,0	0,0	30,0	2033
	Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug	26,2	0,0	26,2	2027
Voorbereidingsfase					
B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)	48,6	0,0	48,6	2026
B120756	N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan	35,1	7,0	28,1	2022-2025
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	83,5	7,4	76,1	2024-2025
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	19,6	0,0	19,6	2023
B195900	N59 Energy Highway	15,2	5,0	10,2	2024
	Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024 ³	0,4	0,0	0,4	2024
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)	30,0	0,0	30,0	2019-2028
	Programma goederenvervoer (o.a. overslagterminal Bergambacht)	15,9	3,7	12,2	2025
Uitvoeringsfase					
B100650	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen	99,0	0,0	99,0	2023
B100651- B100660	N434/N206 Rijnlandroute	923,6	597,1	326,5	2023
B120761	N207 Zuid	39,9	2,1	37,8	2025
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	19,0	0,6	18,4	2023
B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)	2,9	0,0	2,9	2019
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg	26,6	3,4	23,2	2019-2020

³ Jaarlijks wordt een uitvoeringsplan opgesteld. Welke maatregelen in 2020 worden uitgevoerd is op dit moment nog niet bekend. Voor een aantal locaties wordt onderzoek verricht of en welke maatregelen nodig zijn. Dit is enerzijds gekoppeld aan klachten (o.a. N210, N206, N219, N451 en N216) en anderzijds aan groot onderhoud (N211, N215, N228, N468 en N480).

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)	17,2	0,0	17,2	2021
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)	13,8	0,0	13,8	2021
B490011	Energietransitie infrastructuur	10,6	0,9	9,7	2019-2020
B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland	20,2	10,7	9,5	2020
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	19,4	1,2	18,2	2020-2021
EN2311201	Bijdrage aan GO traject N231 a	3,7	0,0	3,7	2019
F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers	8,0	0,0	8,0	2021
	Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443)	5,3	0,0	5,3	2019-2020

Tabel 5 geeft weer welke projecten sinds vorig jaar zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd.

Tabel 5: Veranderingen budgetten t.o.v. vorig PZI

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
B120764	Brug Leidschevaart (corridor N207 Noord)	Project is gerealiseerd, financiële afwikkeling via nazorg
B120760	N207 Verbeteren doorstroming Alphen - Kruisweg	Project is gerealiseerd
B120761	N207 Corridor bereikbaarheid Greenport Boskoop	Project is vervangen door N207 Zuid. Projectbudget is deels geactiveerd
IN GROTE MATE GEWIJZIGD		
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag	Bij kaderbesluit 2020 is het budget verlaagd
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/N216	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) INV	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
B100651-B100660	N434/N206 Rijnlandroute	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
TOEGEVOEGD		
	Geluidsmaatregelen SWUNG II	Toegevoegd op basis van kaderbesluit 2020
B195900	N59 Energy Highway	Voor het project is een bestuursovereenkomst gesloten met daarin een afgebakende projectscope.

Overprogrammering functionele verbeteringen wegen

In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is eind 2017 gestart met een overprogrammering voor functionele verbeteringen wegen. Momenteel zijn er al verschillende functionele verbeteringen voor wegen en vaarwegen geprogrammeerd die zoveel mogelijk tegelijk met groot onderhoud zullen worden uitgevoerd. Door middel van de overprogrammering kunnen er in de periode t/m 2024 een aantal projecten uitvoeringsgereed worden gemaakt zonder dat daar al direct budget voor beschikbaar gesteld is in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). De projecten richten zich op zowel doorstroming als verkeersveiligheid op provinciale wegen. Bij deze knelpunten worden ook meekoppelkansen voor fiets en openbaar vervoer, voor zover mogelijk en relevant, meegenomen. Er zijn ook bijdragen en projecten opgenomen voor de Korte Termijn Aanpak Rotterdam – Den Haag in het kader van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). De overprogrammering wordt tweemaal per jaar geactualiseerd via het Kaderbesluit Infrastructuur en het PZI. Er is voorlopig nog voldoende budget aanwezig voor de projecten die 2021 en 2022 uitvoeringsgereed komen. Het gat tussen het totaal aan mogelijke bijdragen en wat er aan dekking beschikbaar is wordt wel ieder jaar iets groter. Het overzicht wordt weergegeven in tabel 8.

Voor de volgende projecten zijn er op dit moment ontwikkelingen te melden:

- De projectvoorbereiding voor de N207 rondom Westergouwe is in volle gang. Er is in overleg met de gemeente Gouda besloten een nader onderzoek te doen naar de bestendigheid van de voorgestelde korte termijnmaatregelen in relatie tot mogelijke lange termijn infrastructurele aanpassingen;
- De eerder gerealiseerde maatregelen aan de N216 Wilgenweg zijn geëvalueerd. In overleg met de omgeving wordt gekeken naar mogelijkheden voor snelheidsremmende maatregelen op korte termijn;
- Voor de realisatie van de rotonde op de N460/N461 is subsidie verleend aan de gemeente Nieuwkoop. Oplevering van de rotonde is voorzien in 2020;
- Voor de N451 en de N219/A12 wordt gestart met het ontwerp van infrastructurele aanpassingen (zoals een vrije rechtsaf strook) om de doorstroming te verbeteren. Deze maatregelen worden genomen als onderdeel van de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Gouda;
- Er zijn afspraken gemaakt met de omgeving om bij de herinrichting van de N228 de verkeersveiligheid te verbeteren met behoud van de doorstroming van de weg;
- Er zijn afspraken gemaakt over een nieuwe aansluiting op de N217 om het Suikerunie terrein wat herontwikkeld wordt, te ontsluiten. De provincie zal € 0,4 miljoen bijdragen aan het project;
- De realisatie van een rotondedoseerinstallatie (RDI) in de N206 bij Stompwijk zal worden uitgevoerd in het Kader van het HOV-net Zuid-Holland Noord (onderdeel uitrol R-net).

Tabel 6: Overzicht overprogrammering functionele verbeteringen wegen

Nummer	Omschrijving	Indicatie mogelijke PZH bijdrage	Dekking opgenomen in PZI	Verwacht jaar gereed
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>				
Overprogrammering functionele verbeteringen (na Kaderbesluit 2020)				
1	N209 geluidsscherm Bergschenhoek – Bleiswijk	2,9	2,9	2021
2	N207 rondom Westergouwe	5,2		2021
3	N223 aansluiting oostelijke randweg De Lier	3,5		2021
4	Kruising N208/N443 Sassenheim.	4		2025
5	Fietstunnel N459 (verbinding N11-A12, Bodegraven)	2		2021
6	N216 Wilgenweg (korte termijn)	0,2	0,2	2020
7	Rotonde N460/N461	0,9	0,9	2020
9	N451/A12 (KTA)	0,2		2022
10	N219/A12 (KTA)	0,2		2022
11	Verkanting N470	0,5	0,5	2020
12	N470 geleiderail met barrier (verkeersveiligheid)	1	1	2020
13	Lekkages in dijken en kwellen	2		2022
13a	N207 Julianasluis/Coenecoop	1	1	2020
14	Smart mobility en IVRI's (o.a. KTA)	3,5		2021
15	Rotondoseerinstallatie N206 Stompwijk R-net (KTA) – onderdeel HOV-net Zuid-Holland Noord	0,2	0,2	2021
16	N209 Benthuisen-Heerewegh	2		2022
17	N217 (ikv onderhoud Heinenoortunnel)			
17a	Opstelstroken vrouwehuisjesweg	0,7		2022
17b	fietstunnel vrouwehuisjesweg	3		2022
17c	rotonde 's Gravendeel	0,4		2022
17d	Herinrichting voorplein Oud-Beijerland - Spijkenisse	0,2		2022
17e	N217 parallelweg s 'Gravendeel	3,5		2023
18	N228 Herinrichting wegprofiel	1	1	2020
19	Geluidschermen Triangel (N451)	0,9	0,9	2020
20	Aansluiting N217 Suikerunie terrein	0,4	0,4	2020
21	Bijdrage rotonde N444 randweg Voorhout	0,5	0,5	2020
22	Korte termijn maatregelen N207/N208	0,9	0,9	2020
23	OV viaduct N217/A29	4		2022
24	N443 parallelweg en rotonde N450	2		2024
25	N443-N206 aanpassen kruising	1		2022
26	N444/N206 parallelweg + verberding fietspad	1,5		2022
27	optimalisatie kruispunten met verkeerslichten voor de fiets	0,6	0,6	2020
28	Toepassing van kantmarkering op fietspaden (plus- en hoofdroutes) langs provinciale wegen	0,6	0,6	2020
totaal overprogrammering		47,9		
waarvan gedekt		11,6		
nog ongedekt		36,3		
nog beschikbaar		5,3		

3.3 Paragraaf openbaar vervoer

De paragraaf bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer. In principe is het R-net Kwaliteitsconcept van een frequente (6x per uur per richting in de spits, 4x per uur per richting in de daluren en 2x per uur per richting 's avonds), betrouwbare, snelle en comfortabele reis daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors en het leveren van een bijdrage aan het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer-Drechtsteden. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is hierin niet opgenomen. Tabel 8 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van vorig jaar.

Tabel 7: Overzicht budgetten en projecten openbaar vervoer

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatiefase <i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
B20001	Ontwikkeling buscorridors: Algemeen	3,3	8,3	-5,0	2028
	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	19,4	0,0	19,4	2024-2034
	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag	4,9	0,0	4,9	2028
Vorbereidingsfase					
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse Lijn	15,1	0,0	15,1	2022
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	8,6	0,0	8,6	2025
Uitvoeringsfase					
B200010	Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn - Schiphol	25,8	7,9	17,9	2019
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam	4,0	0,0	4,0	2019-2020
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol	38,5	21,0	17,5	2019-2023
B210071	Merwede Linge Lijn	47,1	17,0	30,1	2022
B230100	Programma P+R Voorzieningen	5,0	4,0	1,0	2019-2025
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	460,6	284,6	176,0	2019-2025
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	5,9	0,0	5,9	20121
B263500	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn)	24,4	0,0	24,4	2025
B265000	HOV-Net Zuid-Holland Risicoreservering	42,8	0,0	42,8	2023
B590010	HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde)	13,7	0,0	13,7	2021

Tabel 8: Veranderingen projecten/budgetten t.o.v. vorig PZI

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
B200010	Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn - Schiphol	Project is gerealiseerd
IN GROTE MATE GEWIJZIGD		
	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	Bij Kaderbesluit 2020 is budget aangepast. Daarnaast is op basis van overeenkomsten € 8,6 miljoen toegeedeeld aan Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoeren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant (zie projecten voorbereidingsfase)
	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag	Op basis van subsidiebesluit is € 15,1 miljoen beschikbaar gesteld voor bijdrage verlenging Hoekse lijn
TOEGEVOEGD		
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	Voor deze bijdrage een subsidiebesluit genomen.
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoeren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	Voor deze bijdragen zijn overeenkomsten gesloten. Het budget is toegeedeeld vanuit het budget 'Beschikbaar voor OV'

3.4 Paragraaf Fiets

De opgave voor de fiets is de focus te verleggen van meer kilometers fietspad naar de verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur. De uitgangspunten van het fietsbeleid zijn verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen". Het budget voor de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen bestaat uit diverse deelbudgetten. Deze bestaan uit fietsprojecten uit het Uitvoeringsprogramma 2012-2016 die al vergevorderd zijn in de voorbereiding en in 2017-2020 tot realisatie komen, snelfietsroutes en fietsparkeerprojecten. Bij de uitvoering van deze fietsprojecten zal worden gekeken naar kansen voor innovatie en duurzaamheid. Tabel 10 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van vorig jaar.

Tabel 9: Overzicht budgetten uitvoeringsfase

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Uitvoeringsfase <i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011	29,5	7,4	22,1	2018-2020
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016	17,0	0,1	16,9	2018-2019
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	80,9	6,9	74,0	2018-2021

Tabel 10: Veranderingen projecten uitvoeringsfase t.o.v. vorig PZI

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
	Diverse fietsprojecten Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016	Projecten zijn gerealiseerd en subsidies zijn vastgesteld.

3.5 Paragraaf Verkeersveiligheid

Om het regionale wegennet te versterken wordt naast het verbeteren van de doorstroming op wegen, ook sterk ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het centrale doel voor verkeersveiligheid is de reductie van het aantal slachtoffers en ziekenhuisgewonden. De paragraaf Verkeersveiligheid richt zich op verbetermaatregelen die kunnen worden meegenomen in de systematische, trajectgewijze aanpak van de provincie Zuid-Holland. Wanneer een verkeersveiligheidsmaatregel wat groter in omvang is, kan deze ook als een los project worden uitgevoerd.

Ook in de overige paragrafen zitten projecten die bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid, maar dat niet als hoofddoel hebben. Verkeersveiligheid is namelijk standaard onderdeel (randvoorwaarde) als er werkzaamheden plaatsvinden voor bijvoorbeeld doorstroming (weg/fiets/OV). Daarbij worden verbeteringen aan bestaande infrastructuur maar ook nieuwe wegen, fietspaden en kruisingen zoveel mogelijk conform richtlijnen Duurzaam Veilig ontworpen en aangelegd. Mooie voorbeelden hiervan zijn de verbreding van fietspaden en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met wegen. Hier wordt zowel het fietspad als de weg veiliger. Ook vormen nieuwe wegen vaak een beter alternatief voor een bestaande wellicht minder veilige weg. Omdat verkeersveiligheid zo is ingebed in projecten is het daarom niet altijd nodig om apart budgetten en projecten op te nemen in de paragraaf verkeersveiligheid. De paragraaf verkeersveiligheid geeft dus geen totaalbeeld van de financiële inspanningen die worden geleverd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het apart weergeven van alle kosten voor verkeersveiligheid in projecten is niet doelmatig. Tot slot hebben de verschillende regio's in de regionale gebiedsagenda's Mobiliteit specifiek projecten en budgetten opgenomen voor duurzaam veiligheidsprojecten op gemeentelijke of waterschapswegen. Deze zijn geen onderdeel van de paragraaf verkeersveiligheid maar komen terug in hoofdstuk 4. Tabel 12 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van vorig jaar.

Tabel 11: Budgetten en projecten Verkeersveiligheid

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Voorbereidingsfase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
EN2140801	Parallelweg N214B	5,3	0,0	5,3	2022
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp	1,0	0,9	0,1	2022
Uitvoeringsfase					
EN2101202	Rotondes Ammerstol en Wetering	6,2	3,5	2,7	2019
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turboronde N211/N465 (Monster)	5,4	2,2	3,2	2020
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	4,2	0,0	4,2	2023
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	17,4	6,4	11,0	2020
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	21,0	2,1	18,9	2023
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	43,4	20,4	23,0	2019-2021
EN4840801	Reconstructie N484	4,5	0,0	4,5	2020
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev investering	17,3	0,0	17,3	2019-2021
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen investering	5,7	1,7	4,0	2022-2023

Tabel 12: Veranderingen budgetten t.o.v. vorig PZI

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EN0000012	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev. investering	Programmabudget is volledig gerealiseerd
IN GROTE MATE GEWIJZIGD		
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	Budget verhoogd bij kaderbesluit 2020
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	In de projectscope is het vervangen van een brug toegevoegd.
TOEGEVOEGD		
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen	Toegevoegd bij kaderbesluit 2020

3.6 Paragraaf Vaarwegen

De provincie Zuid-Holland is een waterrijke provincie. Personen- en goederenvervoer over water maar ook recreatievaart, hebben nog veel onbenutte mogelijkheden. In de paragraaf Vaarwegen is het samengaan van beroepsvaart met de recreatievaart een aandachtspunt. Het doel is een veilige en vlotte afwikkeling van alle scheepvaart.

De paragraaf Vaarwegen bevat verbeterprojecten die voortvloeien uit het omgevingsbeleid. In de paragraaf wegen is ook budget opgenomen voor (aanpassing van) kruisingen tussen weg en water (bruggen) primair vanuit het belang van de weg.

De onderhoudsprojecten zijn opgenomen in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 3.1). De huidige verbetermaatregelen aan onder andere de Schie en de Oude Rijn worden gefinancierd uit de middelen voor Functionele verbeteringen Vaarwegen (verbredingen, bochtverbetering, verdiepingen, nieuwe wachtplaatsen etc.). Momenteel wordt verder onderzoek gedaan worden naar verbetering van de belangrijkste vaarweg voor de beroepsvaart de Gouwe als onderdeel van de Programmatische Aanpak Beter Bereikbaar Gouwe. Tabel 13 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van vorig jaar.

Tabel 13: Budgetten en projecten vaarwegen

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatieffase <i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
EVW091601	Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop	20,6	0,0	20,6	2030
	Verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	6,0	3,5	2,5	2023
Vorbereidingsfase					
EVW081202	Vervangen Steekterbrug	30,1	2,4	27,7	2022
Uitvoeringsfase					
EVW000011	Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW)	20,1	0,0	20,1	2019-2023
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)	13,0	0,5	12,5	2019-2021
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	17,8	3,3	14,5	2019
EVW010802B	Verv.St.Sebastiaansbrug Delft	8,4	0,0	8,4	2021

Tabel 14: Veranderingen budgetten t.o.v. vorig PZI

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
IN GROTE MATE GEWIJZIGD		
EVW081202	Vervangen Steekterbrug	Conform kaderbesluit 2020
TOEGEVOEGD		
	Verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	Komt voort uit budget functionele verbeteringen vaarwegen

3.7 Projecten nazorg

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van projecten die gerealiseerd zijn maar nog niet financieel zijn afgerond. Bij de fysieke oplevering van projecten voor nieuwe of aangepaste infrastructuur zoals een (vaar)weg, fietspad, bushalte, station, brug etc. is vaak het project nog niet financieel afgerond. Bij de financiële afronding kan gedacht worden aan betalingen aan de aannemer, het afrekenen en vaststellen van subsidies maar ook het overdragen van grond of infrastructuur. Omdat zich regelmatig complexe situaties voordoen en de provincie vaak afhankelijk is van derden, kan de financiële afronding soms langer op zich laten wachten.

Voorheen bleven projecten vaak nog lang onderdeel van de reguliere overzichten in het PZI terwijl ze fysiek al in gebruik waren. Om verwarring te voorkomen worden al gerealiseerde projecten die nog niet financieel zijn afgerond apart weergegeven in deze paragraaf in tabel 11.

Tabel 15: Projecten nazorg, nog te activeren

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkom- sten	Netto PZH
Nazorgfase		<i>bedragen x € 1 miljoen</i>		
B120933	N209 Reconstructie knoop A13 - N209	0,1	0,1	0
B121742	N217 Omleiding Stougjesdijk	0	-0,1	0,1
B121829	HWN/OWN aansluiting N57/N218	-0,3	0,6	-0,9
B122237	WPW algemeen	0,9	0	0,9
B120764	Brug Leidschevaart (corridor N207 Noord)	0,1	0,1	0

3.8 Ongedekte ambities en nog beschikbare middelen

In deze paragraaf wordt een schatting gegeven van de financiële omvang van de ongedekte ambities op basis van het huidige beleidskader. Ook de nog beschikbare (vrije) middelen worden weergegeven. De schatting van ambities is in aanloop naar het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 geactualiseerd. De basis ligt in het omgevingsbeleid en de knelpunten die voortkomen uit de netwerkanalyse. De omgeving is voortdurend in ontwikkeling en daarom is de totale ongedekte ambitie altijd een momentopname. Lopende en nog op te starten vervolgonderzoeken en/of verkenningen zullen jaarlijks aanleiding geven voor een actualisatie van de knelpunten en de ongedekte ambities.

Tabel 16 is een indicatie van mogelijke (bijdragen aan) projecten die bij het toedelen van investeringsruimte (vrije middelen) in aanmerking kunnen komen. De bedragen in de tabel zijn indicatief en niet limitatief. Het vormt geen besluit over de scope of status van de genoemde projecten en programma's. Ook wordt hiermee geen voorschot genomen op welk aandeel in de financiële dekking van de provincie of andere partijen verwacht mag worden.

Tabel 16: Schatting financiële omvang ongedekte ambities infrastructuur

Omschrijving	Totale ambitie bedragen x € 1 miljoen
Bijdrage infrastructuur voor ontwikkeling Drechtsteden	13,0
MIRT projecten optimalisatie wegennetwerk	47,2
MIRT projecten optimalisatie openbaar vervoernetwerk	15,4
Programmatische aanpak Gouwe (Vlot en Veilige vaarweg)	70,0
Programmatische aanpak Gouwe (Ontsluiting Greenport en kernen)	110,0
Programma Goederenvervoer: Regionale stedelijke distributie over water, doorontwikkeling Coolport (Waal-Eemhaven) en Railterminal Bleiswijk	25,0
OV knoop Leiden (ketenmobiliteit)	7,5
Knelpunten Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	60,0
Realisatie toekomstagenda snelfietsroutes	60,0
Doorstroming OV over de weg o.a. benutting weginfra en haltes	50,0
Capaciteitsverruiming (regionaal) spoor (o.a. Merwedelingelijn)	100,0
Extra Geluidsmaatregelen provinciale wegen (Actieplan geluid) bovenop SWUNG II na 2023	15,0
Totaal ambities waarvoor nog dekking gevonden moet worden	573,1

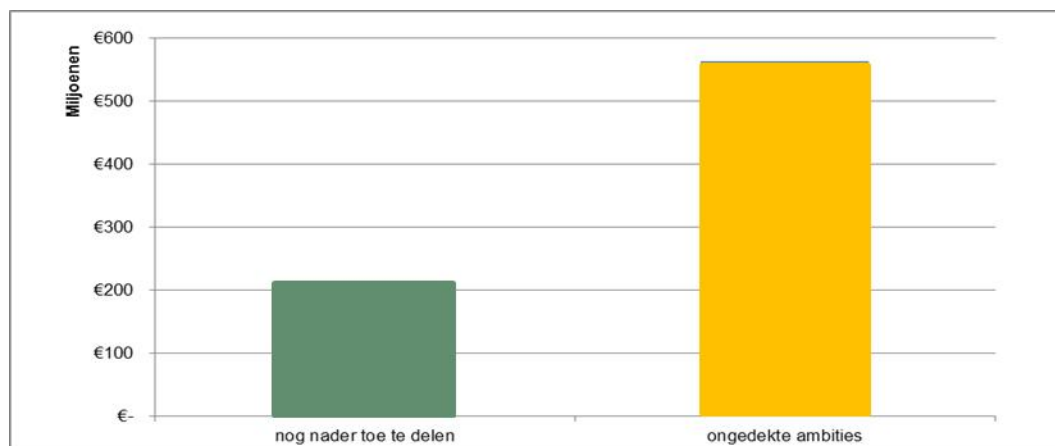
Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven zijn er nog middelen beschikbaar voor toedeling. Na verwerking van het Kaderbesluit infrastructuur 2020 en de recente bijstellingen resteert er nog € 58,5 miljoen aan vrije middelen t/m 2034. Dit is weergegeven in tabel 17.

Tabel 17: Overzicht nog vrije middelen

Projectnr	Omschrijving	Budget	Inkom- sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Vrije middelen PZI <i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
	Beschikbaar voor toedeling bij instroom in begrotingsjaren o.b.v. structurele middelen Investerings	225,0	0,0	225,0	nvt
	Nog toe te delen incidentele vrijval investeringen	3,0	0,0	3,0	nvt

De ongedekte ambities tellen op tot € 573,1 miljoen aan investeringen. Hiervoor is nog geen dekking aanwezig. Per saldo passen deze voorstellen momenteel niet in het PZI omdat er maar € 228 miljoen aan vrije middelen is. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en CO2-reductie (infrastructuur en openbaar vervoer). In figuur 9 is de verhouding weergegeven tussen de ongedekte ambities en de nog beschikbare (vrije) middelen.

Figuur 9: Verhouding ongedekte ambities en nog beschikbare (vrije) middelen



In de Kadernota 2019-2022 zijn daarnaast twee strategische lange termijn issues opgenomen die mogelijk financiële gevolgen hebben voor de provincie. Het betreft autonoom vervoer en smart infrastructuur en toename gebruik E-bikes. Omdat nog onduidelijk is wat de financiële gevolgen precies zijn (ordegrootte € 110 – 280 miljoen) en op welke termijn deze gaan optreden zijn ze nu nog niet opgenomen als ongedekte ambitie.

1. Gebiedsgerichte weergave programma

In dit hoofdstuk wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit en de PZI-projecten weergegeven. Programma's of budgetten die regio-overstijgend zijn worden bij meerdere regio's getoond.

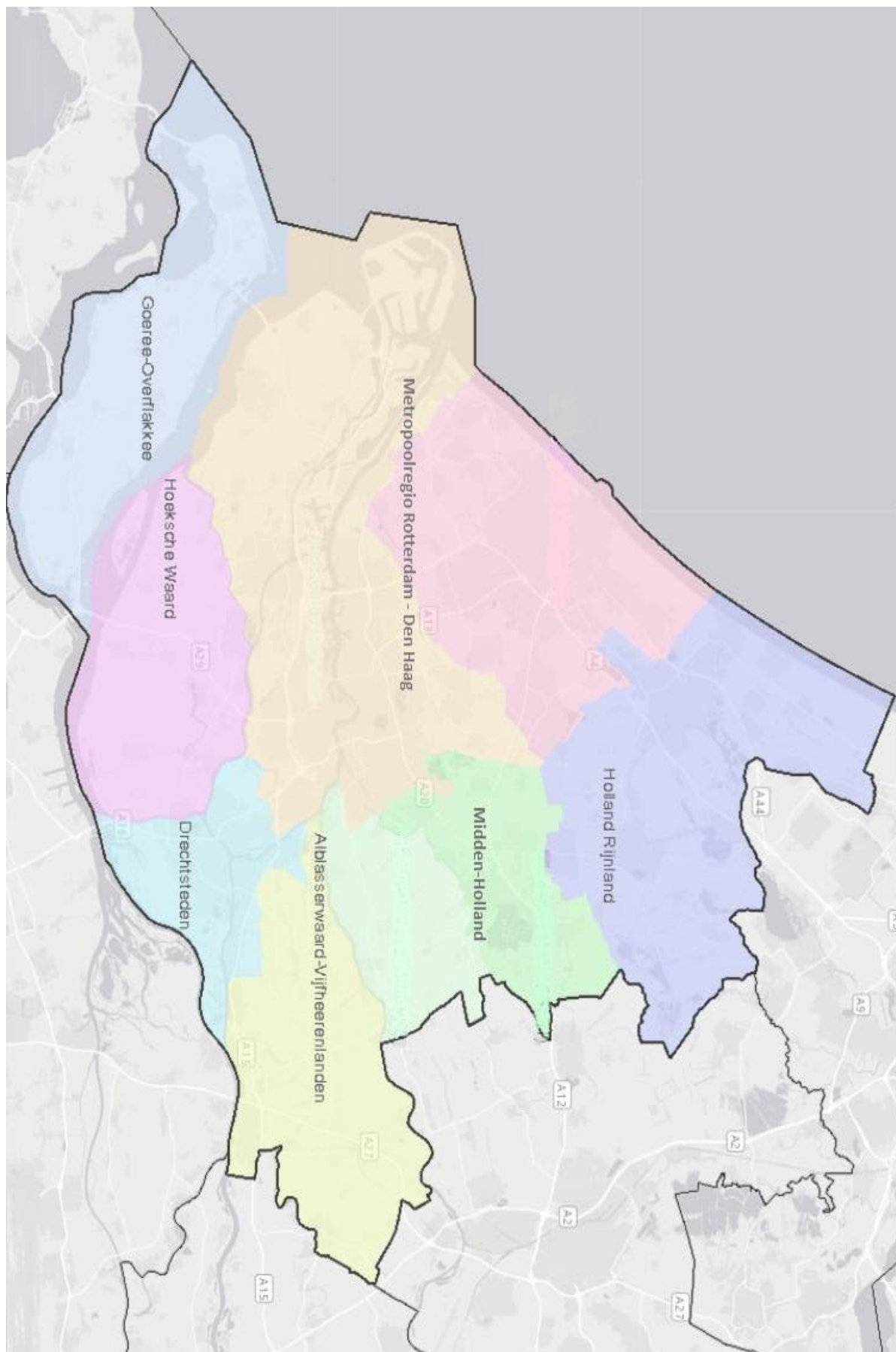
De regionale gebiedsagenda mobiliteit is met ingang van 2018 opgenomen in het PZI. Het zijn integrale uitvoeringsprogramma's per regio waarin maatregelen uit verschillende paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) worden geïntegreerd. Zij vormen het nieuwe toetsingskader voor toekenning van de voorheen BDU-middelen aan gemeenten voor regionale projecten. Door de afschaffing van de BDU in 2014 is dit omgezet in een jaarlijkse Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds (decentralisatieuitkering). De SRM is het uitvoeringsinstrument om de provinciale bijdrage aan de projecten te kunnen verstrekken aan de realiserende partij.

Om als gemeente of waterschap in aanmerking te komen voor een subsidie vanuit de SRM-middelen moet een project opgenomen zijn in de regionale gebiedsagenda. Gemeenten dan wel waterschappen kunnen jaarlijks voor de regionale gebiedsagenda uitvoeringsgerede en toekomstig uitvoeringsgerede (reservering) projecten opvoeren. In regionaal verband wordt geprioriteerd en bepaald welke projecten worden opgenomen binnen het beschikbare budget per regio waarbij maximaal 40% mag worden gereserveerd voor toekomstig uitvoeringsgerede projecten. Het vertrekpunt voor de prioritering zijn vaak de beleidskaders van zowel de provincie als de regiopartijen. De projecten worden daarbij getoetst aan de provinciale doelstellingen uit het omgevingsbeleid. De gebiedsagenda is dan ook een gezamenlijk product van de provincie en de regio.

De SRM-middelen (exploitatie) maken geen onderdeel uit van de paragrafen voor nieuwbouw en instandhouding en worden apart weergegeven. Het betreft een specifieke jaarlijkse Rijksbijdrage voor regionale verkeer en vervoer projecten die gekoppeld is aan een subsidieregeling. Voor de opgegeven uitvoeringsgerede projecten wordt een budgetpost opgenomen in de begroting waarna de gemeenten subsidies kunnen aanvragen. Dit is minimaal 60% van het totaal beschikbare budget conform de eis dat maar 40% mag worden gereserveerd. Het gereserveerde deel wordt als beklemd budget toegevoegd aan de reserve Mobiliteit. Wanneer op enig moment een of meerdere gemeenten subsidies gaan aanvragen voor deze gereserveerde budgetten dan worden deze middelen weer onttrokken aan de reserve.

De aanleiding om te werken met regionale gebiedsagenda's op het gebied van mobiliteit is om met de regio's een constructiever gesprek te voeren over besteding van middelen. Daar hoort een integrale afweging over de verschillende beleidsthema's binnen mobiliteit (zoals OV, regionale infra, fiets) bij. Daarbij wordt elk jaar gekeken of ontschotting van middelen binnen de SRM op deze thema's mogelijk en doeltreffend is, om zo meer flexibiliteit te bieden aan de regio's in de besteding van middelen.

Voor de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag wordt geen regionale gebiedsagenda mobiliteit opgesteld omdat deze regio eigen (BDU) middelen ter beschikking heeft.



Figuur 10: Overzichtsk kaart regio's

4.1 Drechtsteden

De ambities van de regio Drechtsteden zijn opgenomen in de Groeiagenda en/of het regionale Mobiliteitsplan Drechtsteden (Op één kompas varen) en sluiten aan bij die van de provincie Zuid-Holland. De opgaven in het woon-en werkgebied van de regio vragen om bijstelling van de huidige aanpak. Een van de sleutels naar succes is een goede bereikbaarheid. De regio kan zich alleen ontwikkelen indien de verbindingen voor woon-/werkverkeer en goederenvervoer goed functioneren. De bereikbaarheid per weg, over het spoor en over het water moet verbeteren. Nieuwe woon- en werklocaties die de komende jaren worden ontwikkeld krijgen een goede koppeling aan een hoogwaardig openbaar vervoersysteem. De congestie op de wegen wordt aangepakt door een betere benutting van de wegcapaciteit. Innovaties als intelligente verkeersregelinstanties dragen hier aan bij.

Voor de regionale gebiedsagenda zijn zes concrete projecten opgevoerd voor 2020 en één toekomstig uitvoeringsgereed project. Dit betreffen projecten die voortvloeien uit de Groeiagenda en/of het regionale Mobiliteitsplan Drechtsteden (Op één kompas varen). Hierin zijn de belangrijkste hoofdthema's opgenomen voor de regio waaronder een goede bereikbaarheid en verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. De projecten richten zich enerzijds op doorstroming en verkeersveiligheid op wegen en fietspaden (van en naar scholen) maar bieden ook kansen voor investeringen in een hoogwaardig woonmilieu (vermindering verkeersdruk in wijken en autoluw maken routes). Essentieel hierbij is ook de bijdrage die projecten zoals Spoorzone Dordrecht en Leerpark leveren aan de economische ontwikkeling van de regio. Voor de periode 2020-2023 zijn nog geen concrete projecten vastgesteld maar is een overzicht opgenomen van mogelijke projecten.

Tabel 18: Overzicht projecten gebiedsagenda 2020 en doorkijk 2021-2023

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	
G20012	Dordrecht	Verslimmen verkeerslichten (VRI's) fase 1	185,0	2020
G20013	Dordrecht	Verbeteren doorstroming Dordtse Mijl	327,0	
G20014	Zwijndrecht	Ontwikkeling Spoorzone (TUG)	327,0	
G20015	Alblasserdam	Visitormanagement Kinderdijk	30,0	
G20016	Hardinxveld-Giessendam	Aanpassen Spoorweg	298,0	
G20017	Hendrik-Ido-Ambacht	Reconstructie kruispunt Reeweg - Weteringsingel	175,0	
G20018	Sliedrecht	Verbeteren verkeersafwikkeling kruispunt Parallelweg – A15	150,0	
ntb	Sliedrecht	Fietsroute Station centrum	ntb	2021-2023
		Kruispunt Rivierdijk / Thorbeckelaan		
		Reconstructie Parallelweg Nijverwaard		
	Zwijndrecht	Verlengde Brugweg ihkv Spoorzone		
		Fiets- en P&Rvoorziening bij station Zwijndrecht		
	Papendrecht	Waterbushalte Westeind		
	Hardinxveld-Giessendam	Nieuw wegtrace voor de Nieuweweg		
Langzaam verkeersverbinding van bedrijventerrein 't Oog naar het station Hardinxveld-Blauwe Zoom				
TOTAAL			1.492,0	

Voor 2020 is het beschikbare budget paragraaf 2 Infrastructurele projecten volledig ingevuld. Voor de jaren 2021 en verder zal het budget worden aangewend voor nieuwe projecten waaronder die genoemd in tabel 18. Een aantal toekomstige projecten zullen van dusdanig grote aard dat zijn daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet door het middel van het reserveren van budget (toekomstig uitvoeringsgerede projecten).

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 19.

Tabel 19: Overzicht PZI projecten regio Drechtsteden

Projectnummer	Omschrijving
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)
B590010	HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde)
B210071	Merwedeling lijn
	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn)
F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
B590014	Programma goederenvervoer
	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)

4.2 Alblasserwaard

Samen met de provincie, waterschap Rivierenland en de twee regiogemeenten is de regionale gebiedsagenda mobiliteit geactualiseerd. Dit op basis van onder andere het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP AV) 2030 en de Regionaal Maatschappelijke Agenda (RMA). Hierin vormen de opgaves werken aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid de belangrijkste uitgangspunten.

De economische kracht in de regio rust met name op drie pijlers, namelijk de agrarische sector, de maritieme Industrie en de maakindustrie. Op het terrein van vrijetijdseconomie wordt ingezet om de potentie te vergroten en meer omzet te halen uit activiteiten op dit gebied. Verder blijft een belangrijk aandachtspunt voor de economie als geheel het ervoor zorgen dat er voldoende gekwalificeerd personeel is voor de bedrijven in onze streek en dat het onderwijs daar goed op aansluit. Een belangrijke voorwaarde voor economische voorspoed is dat onze streek goed bereikbaar is en congestie binnen redelijke perken blijft. De toenemende drukte op de Rijkswegen A15 en A27 leidt tot sluipverkeer en congestie op regionale en lokale wegen. Er wordt daarom door de regiogemeenten in samenwerking met de provincies, BEREIK!, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat een gezamenlijke visie- op het wegennet in de regio in 2030 ontwikkeld. Hieruit komt een afgestemd programma voort met betrekking tot de planning van het onderhoud en verbeteringen van de wegen.

Daarnaast worden door de regiogemeenten afspraken gemaakt in een bedrijventerreinenstrategie over de vestiging van transportbedrijven en kunnen er door de regiogemeenten afspraken gemaakt worden met het bedrijfsleven om gericht mobiliteits- en vervoersmanagement in te zetten en gedragsveranderingen te stimuleren om de wegen te ontlasten. Ook wordt de overstap naar vervoer over water gestimuleerd. Ook wordt er door de regiogemeenten, Qbuzz en provincie geïnvesteerd in de overstap naar het openbaar vervoer met behulp van de nieuwe DMG-concessie. Daartoe worden de HOV-haltes zoveel mogelijk voorzien van fietsenstallingen, fietskluizen, P&R plaatsen en K&R plaatsen. Voor een optimale bereikbaarheid van de haltes worden ook fietspaden van en naar de haltes waar nodig verbeterd. Ook worden er door de gemeente Gorinchem en de provincie Zuid-Holland in het kader van de OV-corridor A27 Breda-Gorinchem-Utrecht in samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Utrecht en I&W de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van een OV-knooppunt Gorinchem West. De regiogemeenten en de provincie Zuid-Holland bevorderen ketenmobiliteit en het gebruik van personenvervoer over water (overzetveren/ Waterbus).

Daarbij wil men ervoor zorgen dat de streek, ondanks demografische, mobiliteits- en klimaatontwikkelingen, leefbaar blijft. De regiogemeenten willen in samenwerking met de provincies, BEREIK!, Waterschap Rivierenland, politie / OM, maatschappelijke organisaties, scholen en bedrijfsleven de aantrekkelijkheid van ons landschap behouden. We willen een goed aanbod van woningen, voldoende verkeersveiligheid in ons gebied en we willen goede zorg tegen aanvaardbare kosten.

In de dynamische gebiedsagenda mobiliteit worden de genoemde opgaves verder geconcretiseerd. Belangrijkste doel van de agenda is om te komen tot strategische mobiliteitskeuzes in de regio om de bereikbaarheid te verbeteren om de regio meer economisch krachtig te maken en daarbij voldoende verkeersveiligheid in acht te nemen om de regio leefbaar en aantrekkelijk te houden. Voor de gebiedsagenda is specifiek gewerkt vanuit de vastgestelde doelen in het RVVP namelijk:

1. invulling te geven aan de kwaliteiten van de regio, zoals bijvoorbeeld langzaam vervoer en onthaasten;
2. de strategische ligging van de regio aan de hoofdassen A15, A27 en A2 te benutten en uit te bouwen;

3. de interne bereikbaarheid binnen de regio maximaal te garanderen voor alle modaliteiten;
4. een opening te bieden voor innovatieve bereikbaarheidsoplossingen.

Hierbij is ook rekening gehouden met trends als wijziging van de bevolkingssamenstelling, de economische structuur, globalisering & individualisering en meer diversiteit en differentiatie in leefstijlen.

Om tot projecten te komen zijn 10 grensoverschrijdende corridors en twee gebieden geformuleerd zoals de A15 en A27, N214 en N216, de verbindingen tussen de kernen en gebiedsontsluiting Gorinchem en Leerdam (thans provincie Utrecht). Voor elke corridor/gebied is een strategie opgesteld wat heeft geleid tot een meerjarig programma aan projecten de periode 2020 en verder. In onderstaande tabel 20 zijn de corridors/gebieden benoemd met de bijhorende strategie.

Tabel 20: Overzicht corridors en strategie

Corridor/gebied	Strategie
1. Corridor A15 / Merwede	Samenwerking met partijen voor doorstroming en verkeersveiligheid A15. Daarnaast stimuleren mobiliteitsmanagement, OV (MerwedeLingeLijn), watervervoer en fiets in deze corridor
2. Corridor A27	Lobby doorstroming en aanpak A27 en N214. Daarnaast aanpak sluipverkeer Vianen – Meerkerk – Arkel opstellen en alternatieve vervoerwijzen in de corridor.
3. Corridor N214 (A15 – A27)	Kleine capaciteitsaanpassingen ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid N214, vol inzetten op doorstroming en veiligheid A15 en A27 corridor.
4. Corridor N216 (A15 – Schoonhovenseveer)	Lobby richting provincie voor doorstroming en verkeersveiligheid N216
5. Corridor ontsluiting Kinderdijk, Nieuw-Lekkerland, Streefkerk, Groot-Ammers	Lobby richting RWS, provincie, Drechtsteden voor doorstroming A15, N214 en N3. Daarnaast stimuleren gebruik water- en fietsvervoer in deze corridor, verkeerscampagnes en verkeerseducatie.
6. Corridor Lekdijk (Nieuw-Lekkerland – Vianen)	Stimuleren gebruik water- en fietsvervoer in deze corridor, verkeerscampagnes, verkeerseducatie en onderzoek naar alternatieve routes doorgaand verkeer Groot-Ammers en Nieuwpoort.
7. Corridor Molenwaard Lint (Alblasserdam – Goudriaan)	Lobby voor doorstroming op hoofdwegennet. Daarnaast stimuleren mobiliteitsmanagement in deze corridor en gedragsacties op sluiproutes.
8. Corridor Slidrecht – Bleskensgraaf	Aandacht voor oversteeksituaties voor fietsverkeer bij Wijngaarden, N214 en Wervenkampweg en verkeerseducatie
9. Corridor Gorinchem – Hoornaar – Noordeloos - Ameide	Lobby voor doorstroming op A27 en N216. Monitoring leefbaarheid kernen in corridor
10. Corridor Gorinchem – Arkel – Meerkerk – Lexmond -Vianen	Lobby voor doorstroming op A27. Monitoring doorstroming en verkeersveiligheid kernen Meerkerk, Bazeldijk en Arkel.
11. Gebiedsontsluiting Gorinchem	Lobby voor doorstroming op A27 en A15. Mobiliteitsmanagement van / naar de stad Gorinchem door. Leefbaarheid in wijken Gorinchem.
12. Gebiedsontsluiting Leerdam en omgeving	Lobby doorstroming op A27, A15, A2 en provinciale wegen. Stimulering van fiets, OV, MerwedeLingeLijn, innovatie en watervervoer gebruik in en van / naar Leerdam. Monitoring verkeersveiligheid in de wijken van Leerdam en omliggende kernen als Schoonrewoerd, Nieuwland, enz.

Uiteindelijk zijn er meerdere projecten aangedragen voor de gebiedsagenda 2020. Vervolgens zijn deze projecten geprioriteerd op basis van de corridors/gebieden en effectiviteit doorstroming en verkeersveiligheid (weg en fiets). Dit heeft geleid tot drie projecten die zijn voorgedragen voor 2020. Het beschikbare budget voor paragraaf 2 Infrastructuurle projecten is € 673.055,00 per jaar. Voor 2020 is deze volledig ingevuld voor de twee projecten. Aanvullend zijn voor de jaren 2021-2023 mogelijke projecten opgenomen.

Tabel 21: Overzicht projecten gebiedsagenda 2020 en doorkijk 2021-2023

bedragen x € 1.000

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Weg-beheerder	Omschrijving	Totaal	
G20019	Gorinchem	Herinrichting Banneweg Gorinchem	133,6	2020
D20026	Waterschap Rivierenland	Verbetering bermen waterschapswegen	60,0	
G20020	Molenlanden	Herinrichting Dorpsstraat centrum Giessenburg	270,0	
ntb		Nieuwe verkeersstructuur Nieuw-Lekkerland	ntb	2021
		Herinrichting Molenstraat-Lekdijk Kinderdijk		
		Realisatie regionale fietstraat Noordzijde Molenwaards Lint		
		Herinrichting Molenaarsgraaf incl. Dorpsstraat		
		Herinrichting Goudriaan Noord		
		Herinrichting Gijbelandsedijk		
		Herinrichting Dorpsstraat Giessenburg		
		Herinrichting Wouter van Langeraklaan Langerak		
		Herinrichting Ammerse Kade bij Groot-Ammers		
		Herinrichting Hoogaarslaan Nieuw-Lekkerland		
		Herinrichting Hoogaarslaan Nieuw-Lekkerland		
		Verbetering bermen		
Rivierenland	Natuurlijke snelheidsremmende maatregelen	ntb	2021-2022	
	Verbeteren regionaal fietsnetwerk			
	Realisatie elipsrotonde Peilmolenbrug (N481)			
	Realisatie elipsrotonde Peilmolenbrug (N481)			
Gorinchem	Herinrichting Gildeweg	ntb	2023	
	OV knooppunt Gorinchem-West			
	Op- en afrit A27 bedrijventerrein Gorinchem-Noord			
	Vervanging Concordiabrug			
TOTAAL			463,6	

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 22.

Tabel 22: Overzicht PZI projecten/budgetten regio Alblasserwaard

Projectnummer	Omschrijving
B121400	(On)gelijkvloerse kruising N214/216
EN2140801	Parallelweg N214B
B210071	Merwedelingelijn
	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn)
	Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)

4.3 Goeree-Overflakkee

De regiogemeente heeft 9 projecten opgenomen in de gebiedsagenda voor de periode 2020-2023 (zie tabel 19). Deze komen voort uit knelpunten en doelstellingen met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Er zal in de huidige collegeperiode nog een nieuwe integrale visie worden opgesteld. Goeree-Overflakkee is een sociaal en economisch vitaal eiland. De afgelopen jaren hebben gemeente, provincie, ondernemers en maatschappelijke organisaties zich ingezet om de regionale economie een extra impuls te geven. Die samenwerking heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. De ambities zijn neergelegd in het Gebiedsprogramma Goeree-Overflakkee. Om deze ambities te kunnen realiseren, is een efficiënt verkeerssysteem nodig. De ontsluiting van het eiland, de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid zijn daarom belangrijke items.

Zo'n 45% van onze beroepsbevolking werkt in de regio Rotterdam. Het is daarom niet verwonderlijk dat het autobezit hoog is. Een goed functionerend hoofdwegennet (de rijkswegen N57 en N59 en de provinciale weg N215) is dan ook essentieel. Dat heeft in ieder geval tot concrete verbeterplannen voor de N215 geleid. Naar het verbeteren van de N57 en N59 vindt nog onderzoek plaats. Sinds enkele jaren is er een prima R-net verbinding tussen Rotterdam-Zuidplein en het ziekenhuis te Dirksland. Het streven is de R-net verbinding uit te breiden, zodat ook het westelijk deel van de gemeente over deze hoogwaardige vorm van openbaar vervoer kan beschikken. Het recreatieve verkeer neemt nog steeds toe. Dit manifesteert zich met name aan de westkant van de gemeente. Om dit verkeer goed te kunnen faciliteren, zijn extra verkeersvoorzieningen nodig.

Tabel 23: Overzicht projecten gebiedsagenda 2020 en doorkijk 2021-2023

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	
D20020	Goeree- Overflakkee	Verkeersmaatregelen ivm nieuwe campus Sommelsdijk	251,0	2020
D20022		Herinrichting Oranjeslaan/Nieuwstraat Stad aan het Haringvliet	60,0	
D20021		Fietsstraat Westergweg Ouddorp	63,0	
		Herinrichting Kaai/Schelpenpad Dirksland	ntb	2021-2023
		N215 Middelharnis rotonde met fietstunnel		
		Rotonde N215/N498 Oude-Tonge		
		Verbeteren N59 Energy Highway, fase 1		
		Rotonde kruising N498/Oudelandsedijk		
	Ruychrockstraat Oude Tonge			
TOTAAL			373,5	

Het beschikbare budget voor 2019 is € 373.501,00 en wordt volledig ingezet. Voor 2020 en verder is een meerjarige doorkijk opgesteld op basis van het Gebiedsprogramma Goeree-Overflakkee.

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 24.

Tabel 24: Overzicht PZI projecten regio Goeree-Overflakkee

Projectnummer	Omschrijving
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam
B195900	N59 Energy Highway
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
EN0000012	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev
	Geluidsmaatregelen SWUNG II

4.4 Hoeksche Waard

Gemeente Hoeksche Waard is op 1 januari 2019 ontstaan uit een samenvoeging van de gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen. Gemeente Hoeksche Waard kent een grote opgave waar het mobiliteit betreft. Momenteel leggen zij de laatste hand aan een Programma Mobiliteit waarin wij de visie op de verschillende onderdelen van mobiliteit wordt vastgelegd en wordt voorzien van concrete uitvoeringsprojecten. Dit programma stellen zij na het zomerreces vast en vormt het uitgangspunt van onze inzet op het gebied van mobiliteit voor de eerstvolgende jaren.

In deze regio hebben de voormalige wegbeheerders 4 projecten opgenomen in de regionale gebiedsagenda. Deze projecten komen voort uit het verkeer en vervoersbeleid Hoeksche Waard.

Een goede bereikbaarheid van Hoeksche Waard en behoud van de leefbaarheid van de kernen, vormt de basis voor het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente. Voor alle maatschappelijke en economische processen die in een land afspelen is een goede bereikbaarheid niet alleen van belang, maar kan zelfs een noodzakelijk te vervullen voorwaarde worden genoemd. En dat geldt in het bijzonder voor Hoeksche Waard omdat het sterk afhankelijk is van slechts enkele cruciale verbindingen met omliggende regio's. Verstoringen in deze verbindingen hebben direct grote consequenties voor de mobiliteit met en bereikbaarheid van de gemeente.

Samen met de provincie Zuid-Holland heeft de regiogemeente een Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard opgesteld waarin wordt erkend dat de vitaliteit van Hoeksche Waard onder druk staat, dat voor verbetering van de bereikbaarheid een impuls nodig is en deze impuls gericht moet zijn op alle modaliteiten. In deze Mobiliteitsagenda namen wij 19 projecten op die de gemeente samen met de provincie de komende jaren uitvoert. Projecten in deze Mobiliteitsagenda zijn kernoverstijgend. Naast de Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard vervolgen wij de uitvoering van de verkeer- en vervoerprogramma's van de voormalige vijf gemeenten. Hierbij ligt de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de kernen en maken wij de komende jaren een grote slag waar het aanpassing van de infrastructuur naar Duurzaam Veilig betreft.

Opgaven

Uitdaging voor gemeente Hoeksche Waard op het terrein van verkeer en vervoer is om intelligente en creatieve oplossingen te vinden, oplossingen die de gewenste economische groei mogelijk maken en tegelijkertijd passen binnen de context van een duurzame samenleving. Invulling van de mobiliteitsopgave is randvoorwaardelijk voor realisatie van de andere vier opgaven in Hoeksche Waard (economie, wonen, vitaliteit en duurzaamheid).

De Hoeksche Waard heeft een ambitieuze economische agenda. Ingezet wordt op de volgende vijf pijlers:

- Een vitale arbeidsmarkt: een goed functionerende arbeidsmarkt met voldoende arbeidsaanbod (van binnen en buiten), zodat werkgevers kunnen voorzien in hun behoefte aan personeel.
- Sterk ondernemersklimaat: behoud van economische dynamiek (vestiging, starters, innovatie, duurzaam ondernemen, nieuwe ontwikkelingen), zodat de economische structuur competitief en vitaal blijft.
- Bloeiende vrijetijdseconomie: groei van de vrijetijdseconomie en daarmee groei van lokale consumptieve bestedingen, zodat er voldoende (commercieel) draagvlak blijft voor voorzieningen die bijdragen aan de vitaliteit.
- Innovatieve landbouw: behoud en de versterking van onze positie in de duurzame en innovatieve landbouw, waarmee onze concurrentiepositie wordt versterkt.
- Gebiedsmarketing: de Hoeksche Waard vanuit een eenduidige marketingstrategie en in relatie tot de verschillende beleidsthema's onderscheidend profileren.

Om deze ambities te realiseren is een goede bereikbaarheid van en binnen Hoeksche Waard noodzakelijk.

Wat rechtstreeks invloed heeft op de mobiliteitsopgave is de *woningopgave*. Verschillende nieuwe grote woongebieden zijn geprojecteerd bij een aantal kernen. Voor de gehele gemeente gaat het om zo'n 3.000 woningen tot 2025-2030 voor de reguliere eigen behoefte en voor de vitaliteit van het gebied is het van belang om aanvullend nog eens in deze periode 3.000 woningen te realiseren. Deze gebieden dienen te ontsluiten op het hoofdwegennet waarbij de gemeente ook inzet op het gebruik van openbaar vervoer. Door het aanbieden van openbaar vervoer bij oplevering van de eerste woning wordt nieuwe bewoners direct gewezen op de mobiliteitsmogelijkheden, ervaring leert dat introductie van een ov-verbinding na afronding van een woonwijk een minimaal effect heeft. Niet alleen de ontsluiting van deze nieuwe woongebieden op het hoofdwegennet is daarbij belangrijk, ook de ontsluiting naar de voorzieningen binnen de dorpskernen is hierbij essentieel. Realisatie van korte en verkeersveilige verbindingen voor voetganger, fiets en automobilist heeft daarbij prioriteit. Dit betekent realisatie van nieuwe verbindingen en optimalisatie van bestaande verbindingen door een Duurzaam-Veilige weginrichting.

Een andere opgave die invloed heeft op de mobiliteitsopgave is het *behouden van de leefbaarheid* van de dorpskernen. Enerzijds door het economische klimaat te behouden dan wel te verbeteren, anderzijds door de bereikbaarheid van voorzieningen te waarborgen en het faciliteren van ontmoetingen (inclusieve samenleving). Hierbij gaat het om voorzieningen binnen de kernen maar ook om voorzieningen die een rol vervullen voor meerdere kernen. De verbindingen tussen de dorpen en de mogelijkheid te kiezen uit verschillende modaliteiten speelt daarbij een rol. Bij een inclusieve samenleving waarbij het mogelijk maken van de ontmoeting centraal staat, zijn goede verbindingen naar de 'grotere voorzieningen' (bijvoorbeeld gezondheidscentra) noodzakelijk. Gemeente Hoeksche Waard heeft als doelstelling energieneutraal te zijn in 2040. Dit is verwoord in de Energievisie Hoeksche Waard 2016-2020 en het bijbehorend Regionaal Uitvoeringsprogramma Energievisie 2016-2020. De Energievisie gaat uit van de Trias Energetica. De derde pijler hiervan richt zich op duurzame mobiliteit. Diverse acties zoals stimulering van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen en het slimmer laden van vrachtwagens moeten bijdragen aan een afname van deze energievraag.

De logistieke sector in de Hoeksche Waard is altijd een belangrijke schakel geweest tussen de agrarische sector, de veiling en het achterland. Daarnaast vinden in de Hoeksche Waard veel vervoersbewegingen met de auto plaats. Al deze bewegingen leggen een te zware druk op het milieu. De uitdaging is om zowel de logistieke sector als de mobiliteitsbewegingen te verduurzamen, zonder dat dit ten koste gaat van de concurrentiepositie of de leefbaarheid. Momenteel is daar al een aantal initiatieven voor, vooral gericht op het rijden op alternatieve brandstoffen. Daarnaast is het een grote wens om de kernen in de Hoeksche Waard te verbinden met elkaar en met het omliggende stedelijk gebied door middel van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Tegelijkertijd bieden innovaties in de transportsector grote kansen om ook de logistieke sector grootschalig te verduurzamen.

De komende jaren wordt daarom het gebruik van duurzame vervoersmiddelen verder gestimuleerd. Het gaat hierbij om de (elektrische) fiets, elektrisch vervoer (zowel bussen, auto's als scooters), duurzaam openbaar vervoer (elektrische bus), vervoer over water (bijvoorbeeld de binnenvaart en watertaxi) en voertuigen die gebruik maken van waterstof. Verder wil de Hoeksche Waard zoveel mogelijk voorkomen dat vrachtverkeer half of niet geladen rondrijdt. Door de logistieke verhandelingen slimmer te organiseren en door meer in te zetten op de zogenoemde duurzame 'last mile' voorkomen we onnodig verspilling van brandstofgebruik. De overheid neemt een faciliterende rol, de markt neemt initiatief in deze ontwikkeling.

De Hoeksche Waard zet voor wat betreft Duurzame Mobiliteit in op:

- Groter aandeel fietsgebruik in het totaal aantal vervoersbewegingen
- Groter aandeel vervoer over water (watertaxi)
- Stimuleren elektrisch rijden (fiets, scooter, auto)
- Duurzaam en hoogwaardig Openbaar Vervoer
- Mogelijkheden voor rijden op waterstof (waterstofstation)
- Slimmer organiseren logistieke verhandelingen en duurzame 'last mile'.

Tabel 25: Overzicht projecten gebiedsagenda 2020 en 2021-2023

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheer der	Omschrijving	Totaal	
G20026	Hoeksche Waard	Ontsluiting Hoeksche Waard-West (TUG)	261,3	2020
D20023		Kruising Stougjesdijk - Beneden Oostdijk	56,2	2020
D20024		Goidschalxoordsedijk - Sluisendijk Heinenoord	74,5	2020
D20025		Bebouwde kom buurtschap Zinkweg	130,7	2020
		Diversen mobiliteitsagenda		2021-2023
TOTAAL			522,7	

Het beschikbare budget voor deze regio is € 522.676,00 en wordt volledig ingezet. Daarnaast is nog geen invulling gegeven aan het beschikbare budget t/m 2023 door middel van een meerjarige doorkijk vanwege de gemeentelijke herindeling.

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 26.

Tabel 26: Overzicht PZI projecten regio Hoeksche Waard

Projectnummer	Omschrijving
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)
B230100	Programma P+R Voorzieningen
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda
	'Samen verder fietsen'
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen investering
	Geluidsmaatregelen SWUNG II

4.5 Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland heeft op basis van de regionale ambities een gebiedsagenda opgesteld voor 2019. De vigerende regionale ambities zijn vastgesteld in de 'Inhoudelijke Agenda 2016-2020' van Holland Rijnland (16 december 2015). Deze agenda benoemt de speerpunten die in verschillende coalities worden opgepakt. De regio wil daarbij "koploper zijn in het toepassen van economische en technologische innovaties" en een "aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving" vormen. Enkele van de bijbehorende speerpunten van Holland Rijnland zijn het beter benutten van het regionaal mobiliteitsnetwerk. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem in de regio te garanderen zijn de (toekomstige) mobiliteitskansen en - knelpunten in beeld gebracht.

Hierbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zowel ruimtelijk-economisch als infrastructureel evenals met diverse trends en ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de knelpunten en kansen. Op basis van bovenstaande analyses en met het RVVP (inclusief uitvoeringsprogramma's) en het Regionaal InvesteringsFonds als kaders, is de Regionale gebiedsagenda ontwikkeld.

De bij het opstellen van de regionale gebiedsagenda betrokken trends zijn geclusterd in drie thema's te weten verduurzaming (duurzaamheid, natuur, gezondheid, kwaliteit van leven), E-maatschappij (technologische ontwikkelingen op allerlei terreinen) en verstedelijking (trek naar de stad en stedelijke gebieden, groei aantal huishoudens en inwoners).

Een van de algemene conclusie ten aanzien van mobiliteit is dat ondanks de ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor reizen de blijft de vraag naar mobiliteit groeit, zowel tijdens de spits als daarbuiten. En er komt meer diversiteit in mobiliteit, de verkeersvraag spreidt zich meer over de dag, over de verschillende vervoerswijzen en over verschillende routes. Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van het integrale verkeer- en vervoerssysteem.

Samengevat blijven door de toenemende mobiliteit en druk op hoofd- en onderliggend wegennet, de bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijke issues. De nadruk van de Regionale Mobiliteitsagenda ligt op de gezamenlijke afstemming en lobby.

Voor de projectenlijst is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig) en overige (grotere) infrastructurele projecten met een meer regionale uitstraling. Een groot deel van infrastructurele projecten (bijvoorbeeld Steekterburg, N207 Zuid) zijn toekomstige projecten van dusdanig grote aard dat daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet.

Het beschikbare budget voor 2020 is € 2.850.055,00 en wordt geheel ingezet. De budgetten zijn, zover al ingevuld, indicatief en nog niet definitief. Er is daarnaast een meerjarige doorkijk gemaakt voor de periode 2021-2023.

Tabel 27: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda 2020

bedragen x € 1.000			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
G20002	Alphen a/d Rijn	Verbeteren maatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp (TUG)	574,0
G20001		Aanleg fietspad Zierendeweg (TUG)	108,0
G20003		Kruising Hoogeveenseweg-Roemer (TUG)	61,0
G20004		PCT – Verlengde Bentwoudlaan (TUG)	61,0
G20005	Katwijk	Fietspad Westerbaan (tweede fase), onderdeel Snelfietsroute Leiden-Katwijk	194,0
G20008	Leiden	Fietscorridor Den Haag - West	124,0
G20007		Fietscorridor Noordwijk (deel Nachtegaallaan)	179,0
G20006		Verbeteren verkeersveiligheid Hoge Rijndijk (TUG)	336,0
G20009	Nieuwkoop	Herinrichten Westkanaalweg als fietsstraat	62,0
G20010		Kruising N231 - Industrierweg	112,0
G20011	Oegstgeest	Rijnzichtweg (west)- Rijnsburgerweg	398,0
TOTAAL			2.209,0

Tabel 28: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda 2020

bedragen x € 1.000			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D20001	Alphen a/d Rijn	Duurzaam Veilig inrichten Zijde Boskoop	150,0
D20002		Duurzaam Veilig inrichten Paddegat	129,0
D20003	Kaag en Braassem	Duurzaam Veilig inrichten Willem v/d Veldenweg	63,0
D20005	Leiderdorp	Herinrichting Leidsedreef	25,0
D20006		Herinrichting Mauritssingel	26,0
D20004	Leiden	Inrichten veilige schoolomgevingen	125,0
D20009	Zoeterwoude	Herinrichting Noordbuurtse weg	24,0
D20007	Nieuwkoop	Duurzaam Veilig inrichten woonstraten Ter Aar	74,0
D20008	Oegstgeest	Verbeteren verkeersveiligheid President Kennedylaan	25,0
TOTAAL			641,0

Tabel 29: Overzicht projecten regio Holland Rijnland 2021-2023

bedragen x € 1.000

bedragen x € 1.000			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
ntb	Nieuwkoop	Vrijliggend fietspad langs de Zevenhovenseweg	ntb
	Kaag en Braassem	Duurzaam Veilig inrichten Dr. Acacialaan	
		Duurzaam Veilig inrichten Bateweg	
		Duurzaam veilig inrichten Meerkreuk Oude Wetering.	
	Katwijk	Herinrichting Voorstraat	
		Reconstructie Molentuinweg-Tulpstraat	
		Vervangen Julianabrug	
		Houtkwartier fietscorridor Noordwijk	
	Leiden	Fietscorridor Alphen	
		Fietsparkeren station De Vink	
		Duurzaam veilige weginrichting Ir. Driessenstraat	
		Herinrichting Rijnzichtbrug en Morskwartier	
		Herinrichting Lammensschansweg, van Sitterlaan tot Lammensschansplein	
		Herinrichting Lage Rijndijk - Spanjaardsbrug	
		Fiertsverbinding Herensingel/Zijlsingel	
		Verlengde Velostrada-Groote Vink	
		Ir. Driessenstraat	
		Mors-kwartier en Rijnzicht-brug	
		Leiderdorp	
	Herinrichting Touwbaan		
TOTAAL			ntb

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 30.

Tabel 30: Overzicht PZI projecten regio Holland Rijnland

Projectnummer	Omschrijving
B100651-B100660	N434/N206 Rijnlandroute
B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk
B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord
	Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443)
	Programmatie Aanpak Rotterdam - Den Haag
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)
	Geluidsmaatregelen SWUNG II

4.6 Midden- Holland

De regiogemeenten hebben op basis van de huidige ambities en knelpunten projecten ingediend voor de regionale gebiedsagenda. De vigerende regionale ambities zijn vastgesteld in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) van Regio Midden-Holland uit 2017. Bij dit RVVP zijn naast verwachte trends en ontwikkelingen ook economische en ruimtelijke thema's die raken aan mobiliteit meegenomen. De ambitie is verwoord in drie hoofdpogaven voor mobiliteit in de regio: we willen een concurrerende regio zijn, die leefbaar, groen en veilig is voor de inwoners en we zijn adaptief t.a.v. ontwikkelingen die op ons afkomen. Als antwoord hierop zijn tien speerpunten benoemd zoals doorstroming, hoofdroutes en rond bruggen (weg en water), stimuleren OV-gebruik (ook in buitengebied) en ketenmobiliteit, veilige fietsroutes(ook in relatie tot zwaar landbouwverkeer) en deelgebruik mobiliteitsvoorzieningen.

Op basis van diverse analyses zijn de tien speerpunten gekoppeld aan concrete projecten. De kansrijke projecten zijn op basis van een gedragen afwegingskader opgenomen in het uitvoeringsprogramma waar de regionale partijen in de periode tot 2025 mee aan de slag gaan. Het uitvoeringsprogramma bestaat uit drie delen:

Lobby-agenda: waarbij het vooral belangrijk is dat het knelpunt hoog op de agenda van het Rijk en/of de provincie komt.

Samenwerkingsagenda: waarbij de belangrijkste taak is om als regio samen met andere partijen te werken aan de oplossing.

Uitvoeringsagenda: waarbij de regio (vrijwel) direct tot uitvoering kan overgegaan.

De projecten die voldoende uitgewerkt en concreet zijn worden opgenomen in de regionale gebiedsagenda mobiliteit voor 2020. Het beschikbare budget voor 2020 is € 1.207.032,00. Conform de bestuurlijke afspraak tussen de regio en de provincie over het versnellen van de verbreding van de A20, is een bedrag van € 100.000,00 op het beschikbare budget in mindering gebracht .

Tabel 31: Overzicht projecten regio Midden-Holland 2020

bedragen x € 1.000			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D20010	Bodegraven-Reeuwijk	Herinrichten Raadhuisweg - Zoutmansweg	118,7
D20011		Uitvoeringsprogramma Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk	34,2
G20021		Reconstructie Hoogeind – Laageind te Driebruggen en Weiweg te Bodegraven	157,2
G20022		Reconstructie Nieuwdorperweg te Reeuwijk-Brug	157,2
D20012	Gouda	Herinrichten W. van Pruissenlaan als 30 km/uur zone	27,6
D20013		Inrichten schoolzones	27,6
D20014	Krimpenerwaard	Extra/nieuwe aansluiting rotonde Galgoord	17,3
D20015		Vervangen flexdrempels bebouwde kom Vlist	9,8
G20023		Integraal ontwerp en optimalisatie Veerstoep Bergambacht	174,5
G20024		Snelfietsroute Rotterdam – Schoonhoven (TUG)	157,2
G20025	Waddinxveen	Verlengde Beethovenlaan (TUG)	157,2
D20016		Herinrichten Bomenwijk	25,1
D20017	Zuidplas	Duurzaam veilig inrichten Knibbelweg (zuid) te Zevenhuizen	14,5

bedragen x € 1.000

bedragen x € 1.000			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D20018		Duurzaam veilig inrichten Schielandse Hogezeedijk te Moordrecht	14,5
D20019		Duurzaam veilig inrichten Eendrachtslaan, Van der Duinweg en Bosweg te Zevenhuizen	14,5
TOTAAL			1.107,1

Daarnaast is een meerjarige doorkijk en selectie gemaakt van projecten die naar verwachting uitvoeringsgereed zijn in de periode 2021-2023 en na 2024. Voor de periode na 2024 zijn ook alvast thema's benoemd waarbinnen mogelijk projecten kunnen ontstaan zoals de A12 corridor, programmatische aanpak Gouwe, personenvervoer over water, verkeersveiligheid, combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, verbinding N11-A12 (ontsluiting Greenport en N207), verduurzaming van wegen (innovaties), landbouwverkeer en beter benutten.

Tabel 32: Overzicht projecten regio Midden Holland 2021 en verder

bedragen x € 1.000

			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	
ntb	Bodegraven-Reeuwijk	Herinrichten Polderbrink te Bodegraven	ntb	2021
	Gouda	Realiseren fietsroute Krugerlaan		2020-2022
		Realisatie fietsverbinding tussen de Voltaweg en de Tweede Moordrechtse Tiendweg		
		Snelfietsroute Rotterdam - Gouda		
	Krimpenerwaard	P&R Carpe Diem		2023 e.v.
		Extra oeververbinding		
		Proef extra veerverbinding tbv ontlasten		
		Algera-corridor		
		Snelfietsnetwerk		
	Waddinxveen	Project "mobiele data vaartijden veren"		2020-2022
		ontsluiting Greenport Boskoop A12/N11		
	Zuidplas	Verlengde Beethovenlaan		2023 e.v.
		Snelfietsroute Rotterdam - Gouda		
		Duurzaam Veilig inrichten Groenendijk		
		Duurzaam Veilig inrichten Batavierlaan		
		Duurzaam Veilig inrichten Hollevoeterlaan		
	HH Schieland en Krimpenerwaard	Toegankelijkheid verbeteren bushaltes		2020-2022
		Duurzaam Veilig KIJK		
	allen	Versnelling verbreding A20		
TOTAAL			ntb	

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 33.

Tabel 33: Overzicht PZI projecten regio Midden Holland

Projectnummer	Omschrijving
B120753	N207-N456 Ronde 't Weegje
B120756	N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan
B120761	N207 Zuid
EN2101202	Rotondes Ammerstol en Wetering
EVW081202	Vervangen Steekterbrug
EVW091601	Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop
	Aanpak A12 corridor
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
	Geluidsmaatregelen SWUNG II
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)

4.7 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Voor de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag wordt vooralsnog geen regionale gebiedsagenda opgesteld omdat deze regio een eigen BDU-uitkering kent en op dit moment niet onder de provinciale SRM valt. Voor deze regio wordt wel gewerkt aan een Programmatische Aanpak wat overeenkomsten vertoont met een gebiedsagenda.

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 34.

Tabel 34: Overzicht PZI projecten Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Projectnummer	Omschrijving
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg
B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turbotonde N211/N465 (Monster)
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)
EVW010802B	Verv.St.Sebastiaansbrug Delft
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)
B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)
	N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16
B490011	Energietransitie infrastructuur
	Programma goederenvervoer
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn
	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag o.a. Hoekse Lijn
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoelen Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant
	Verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)
EVW000011	Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW)
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
	Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024
	Geluidsmaatregelen SWUNG II
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten

Bijlagen

1: Begrippenlijst

Beheer	Alle inspanningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de verwachte prestaties, zoals het dagelijks beheer en onderhoud, het groot onderhoud, het levensduurverlengend onderhoud en de vervangingen.
Onderhoud	Uitvoering van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen.
Instandhouding	Alle inspanningen die nodig zijn om de functionaliteit van het infrastructuurnetwerk gedurende de levensduur te behouden.
Beheerstrategie	De wijze waarop het provinciale infrastructuurnetwerk wordt beheerd binnen de kaders van het vastgestelde beleid en de wet- en regelgeving.
Areaal	De fysieke onroerende zaken en alle installaties, apparatuur, huurovereenkomsten, gebruiksrechten en andere voorzieningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de overeengekomen prestaties.
Normkosten	De gemiddelde kosten die over lange periode of grote hoeveelheden richting geven aan de te verwachten kosten van planmatig onderhoud, vervangingen of het dagelijks beheer en onderhoud. De normkosten worden eens in de vier jaar geëvalueerd en geactualiseerd. De normkosten worden getoetst door een extern deskundig bureau.
Budgetbehoefte	Het jaarlijks gemiddelde benodigde budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur. De budgetbehoefte bestaat uit exploitatie- en investeringsuitgaven.
Beheerlasten	Door PS beschikbaar gestelde exploitatie- en investeringsmiddelen voor beheer en onderhoud. De investeringsmiddelen leiden tot kapitaallasten.
Kapitaallasten	De rente- en afschrijvingslasten van de investering in (een) kapitaalgoed(eren).
Exploitatie	De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.
Investering	Het vastleggen van vermogen in een object, door bijvoorbeeld een uitgave voor de aanleg van nieuwe, of het vervangen of het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud aan bestaande infrastructuur, waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt.
Stelsel van baten en lasten	In het stelsel van baten en lasten worden uitgaven en inkomsten toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben.
Planmatig onderhoud	Het projectmatig aanpakken van groot onderhoud, vervanging en levensduur verlengend onderhoud aan provinciale infrastructuur.

Programma onderhoud 2020-2034

EXPLOITATIE

INVESTERINGEN