

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2023-2039

Bijlage bij de Begroting 2023
november 2022
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 en het coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft aanvullende informatie ten opzichte van de begroting (2023-2026) voor aanleg en verbetering van infrastructuur (beleidsdoel 2.1 Snel van A naar B), beheer van bestaande infrastructuur (beleidsdoel 2.2 Beheer en onderhoud op orde) en verkeersveilige en duurzame infrastructuur (beleidsdoel 2.3 Veilig en duurzaam).

Het PZI geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2023-2026) is opgenomen voor aanleg, verbetering en beheer van infrastructuur. Het geeft daarnaast een doorkijk naar het budget dat is gereserveerd voor de periode daarna (t/m 2039). Conform het coalitieakkoord 2019-2023 is de looptijd van het PZI voor de instroom van investeringsmiddelen voor aanleg en verbetering verlengd (t/m 2039). Ook geeft het een overzicht van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit en de bijbehorende inzet van de beschikbare middelen voor de Subsidieregeling Mobiliteit. In het PZI is geen nieuw beleid opgenomen, wel zijn verschuivingen en aanpassingen gedaan passend binnen het bestaande beleidskader.

Financieel kader

De budgetten en kredieten in het PZI komen voort uit afzonderlijke project- en programmabesluiten en besluiten in de Kadernota (voorheen jaarlijkse kaderbesluit bereikbaarheid). Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten in het PZI te heroverwegen. De flexibiliteit is belangrijk om gewenste en onvoorziene ontwikkelingen in afzonderlijke projecten op te kunnen vangen. De flexibiliteit verschilt per project. Van de projecten voor aanleg en verbetering van infrastructuur in het PZI is 63% juridisch verplicht of bestuurlijk gecommiteerd. 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 wettelijk verplicht onderhoud ontstaan.

Investerings in nieuwe infrastructuur en functionele verbeteringen of vervanging van bestaande infrastructuur moeten worden geactiveerd en afgeschreven. Dit leidt in de exploitatie tot structurele kapitaallasten (rente- en afschrijving). Ook de beheerlasten voor instandhouding van bestaande en toekomstige infrastructuur komen structureel ten laste van de exploitatie.

De kapitaal- en beheerlasten op basis van het huidige PZI zijn van dekking voorzien. De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal komen voort uit de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) waarin Provinciale Staten elke vier jaar het gewenste minimale onderhoudsniveau van de provinciale (vaar)wegen vaststellen. In de NOK 2021-2024 zijn financiële knelpunten geconstateerd. Deze zijn veroorzaakt door prijsontwikkeling van bijvoorbeeld de benodigde grondstoffen en areaalontwikkeling. In de begroting 2022 zijn hiervoor incidenteel middelen beschikbaar gesteld om deze knelpunten op te lossen. De NOK wordt momenteel geactualiseerd en in 2023 voorgelegd aan Provinciale Staten.

Prijsontwikkeling

In het hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is afgesproken om budgetten niet te compenseren voor prijsontwikkeling (indexatie). In het huidige coalitieakkoord 2019-2023 is afgesproken om te indexeren op programmaniveau en alleen prijscompensatie toe te passen indien dit noodzakelijk is.

Bij de Begroting 2022 is besloten om vanaf 2022 jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen. Hiervoor zijn stelposten opgenomen in de provinciale begroting. Het toevoegen van middelen aan het PZI vanuit de stelpost in de begroting vindt plaats bij Kadernota of begroting op basis van centraal vastgestelde percentages. Voor infrastructuur geldt de index voor Grond- Weg en Waterbouw (GWW).

Het beheer- en onderhoudsbudget wordt bij de begroting 2023 en najaarsnota 2022 met ingang van 2022 structureel verhoogd met € 16 miljoen vanuit de bijbehorende stelpost voor indexering in de begroting. Dit bedrag bestaat uit € 6,0 miljoen vanaf 2022 en aanvullend € 10,0 miljoen vanaf 2023.

Voor aanleg en verbetering is de verwachting op basis van een nieuwe berekening met centraal vastgestelde percentages dat prijsontwikkeling voor 2022 t/m 2027 hoger uitvalt dan de omvang van de bestaande reserveringen voor prijsontwikkeling in het PZI.

Voor nu wordt uitgegaan van een prijsontwikkeling tussen de € 123 en € 155 miljoen waar nog geen dekking voor is. Bij de begroting 2023 wordt € 123 miljoen investeringskrediet toegevoegd aan het PZI (reservering prijsontwikkeling 2022-2027) vanuit de stelpost prijscompensatie in de begroting om het nog verwachte toekomstige tekort op te kunnen vangen. Vervolgens worden tekorten op projecten als gevolg van prijsontwikkeling vanuit deze reservering in het PZI gedekt.

Daarnaast is er nog een verwacht tekort van € 15 miljoen t/m 2021. Deze tekorten zijn nog niet binnen projecten opgetreden omdat recent geen faseovergang of projectbesluit heeft plaatsgevonden. Een kostenraming wordt normaliter alleen geactualiseerd bij faseovergangen of projectbesluiten. Het financiële tekort wordt echter wel verwacht en vraagt daarom om dekking. Tot dit moment is al € 1,4 miljoen meer aan prijsontwikkeling opgetreden dan dat gereserveerd was t/m 2021. Vanwege de huidige extreme prijsstijging wordt daarom bij de begroting 2023 eenmalig € 16,4 miljoen investeringskrediet toegevoegd aan het PZI (reservering prijsontwikkeling t/m 2021) vanuit de stelpost prijscompensatie in de begroting om het nog verwachte tekort t/m 2021 op te vangen waarvoor binnen het PZI geen dekking meer beschikbaar is.

Financiële sturing en risico's

De provincie Zuid-Holland werkt continu aan een betere sturing op de (financiële) programmering. In de Kadernota worden jaarlijks apart de wijzigingen voor de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland in beeld gebracht. Dit functioneert als sturingsinstrument en verzamelbesluit voor aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het PZI en de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Op project- en programmaniveau wordt gestuurd op totaalbudget en planning waarbij risico's worden vertaald in de prognose en de planning.

Voorspellend vermogen en prognose 2023

Los van de indexeringsvraagstukken, wordt continu gewerkt aan de financiële sturing op projecten. De totale prognose voor het onderhanden werk bedraagt € 213 miljoen voor 2023. Deze prognose

is van invloed op het EMU-saldo¹ en op het besluit om (extra) leningen aan te trekken en daarmee op de netto schuldquote. De kans op vertragingen en het doorschuiven van uitgaven door het optreden van risico's worden vertaald naar de prognoses per jaar. De belangrijkste factoren waarmee rekening wordt gehouden zijn:

- beroeps- en bezwaarprocedures;
- Onteigeningsprocedures voor de aankoop van onroerend goed;
- Verlegging kabels en leidingen;

Wettelijke termijnen subsidieverstrekingen

Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten

De risicoreservering op projecten in het PZI bedraagt circa € 102,7 miljoen. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. Het betreft € 99,0 miljoen voor de RijnlandRoute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. Deze reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten.

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.

Flexibiliteit van het PZI

Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten voor aanleg en verbetering van infrastructuur in het PZI te heroverwegen, bijvoorbeeld bij de jaarlijkse Kadernota. De flexibiliteit verschilt per project en reservering (juridisch-, bestuurlijk verplicht, herprioriteerbaar of vrije middelen).

Van de totaal nog te besteden provinciale middelen (exclusief bijdragen van derden) 2023 t/m 2039 (€ 1,162 miljard) is grofweg 17% of € 197,5 miljoen juridisch verplicht, dit zijn projecten in de uitvoeringsfase. Daarnaast is 46% of € 530,3 miljoen bestuurlijk gecommiteerd. Dat betekent dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt via bijvoorbeeld een bestuursovereenkomst of bestuurlijk overleg over de hoogte van de provinciale bijdrage. Vervolgens is 20% of € 234,0 miljoen herprioriteerbaar. Dit zijn reserveringen in het PZI (initiatieffase) die beschikbaar zijn gesteld door PS voor een bepaalde ontwikkeling of doelstelling maar zonder koppeling aan een specifiek project. Hoewel deze middelen meer flexibiliteit kennen zijn ze wel expliciet door PS beschikbaar gesteld en niet zonder meer geschikt voor heroverweging.

Ook zijn voor indexering van lopende projecten reserveringen opgenomen in het PZI. Deze reserveringen kunnen alleen worden aangewend voor dit specifieke doel maar zijn nog niet toegekend aan projecten. Er kunnen geen nieuwe projecten of scopewijzigingen mee worden gedekt en daarmee is de flexibiliteit zeer beperkt. Het gaat om € 134,2 miljoen (11%). Tot slot is een programmareserve van € 66,2 miljoen voor tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten opgenomen in het PZI. Dit zijn middelen die vrijgemaakt konden worden door heroverweging van projecten en reserveringen of zijn vrijgevallen bij lopende projecten. Ook hier

¹ Het EMU-saldo of vorderingensaldo is het financieringssaldo minus deelname aan bedrijven en inkomsten uit kredietverstrekking, uitgedrukt in geld, van een overheid die lid is van de EMU. Het EMU-saldo is in 1992 door de EMU ingevoerd om vergelijkingen tussen de verschillende Eurolanden te kunnen maken.

kunnen vooralsnog geen nieuwe projecten mee worden gedekt vanwege de extreme prijsontwikkeling waardoor ook hier de flexibiliteit zeer beperkt is.

Financiële weergave programma

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 toegeedeeld. De ambities voor infrastructuur zijn in de kadernota 2023 geactualiseerd op basis van nieuwe inzichten met betrekking tot wegen, vaarwegen, openbaar vervoer en fiets. Verkeersveiligheid wordt hierin standaard meegenomen.

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	8
1.1 Wat is het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)?.....	8
1.2 Leeswijzer.....	9
2. BELEIDSMATIG KADER	10
2.1 OMGEVINGSBELEID AMBITIE BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND	11
2.2 COALITIEAKKOORD 2019-2023 'ELKE DAG BETER'.....	12
3.FINANCIËEL KADER	13
3.1 BESCHRIJVING FINANCIËN AMBITIE BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND	13
3.1.1 <i>Investeringen</i>	13
3.1.2 <i>Exploitatie</i>	14
3.2 PLANNING EN CONTROL CYCLUS	14
3.3 DE DEKKINGSBRONNEN	15
3.3.1 <i>Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)</i>	15
3.3.2 <i>Budget voor vervanging van infrastructuur</i>	15
3.3.3 <i>Budget voor aanleg en verbetering</i>	15
3.3.4 <i>Bijdragen van derden</i>	16
3.3.5 <i>Bijdragen aan derden</i>	16
3.3.6 <i>Beheertaken voor derden</i>	16
3.4 KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN.....	17
3.5 PRIJSONTWIKKELING EN INDEXERING BUDGETTEN	20
3.5.1 <i>Prijsontwikkeling aanleg en verbetering 2015 t/m 2021</i>	20
3.5.2 <i>Prijsontwikkeling 2022 aanleg en verbetering en verder</i>	21
3.6 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S.....	22
3.6.1 <i>Voorspellend vermogen</i>	22
3.6.2 <i>Prognose 2023</i>	23
3.6.3 <i>Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten</i>	23
3.7 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI	26
4. FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	29
4.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR.....	30
4.2 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF WEGEN.....	32
4.2.1 <i>Programma functionele verbeteringen wegen</i>	35
4.3 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF OPENBAAR VERVOER	37
4.4 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF FIETS.....	39
4.5 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VERKEERSVEILIGHEID.....	40
4.6 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VAARWEGEN	42
4.7 BESCHIKBARE MIDDELEN PRIJSONTWIKKELING EN TEGENVALLERS	44
5. REGIONALE GEBIEDSAGENDA'S MOBILITEIT	45
5.1 REGIO DRECHTSTEDEN	47
5.2 REGIO ALBLASSERWAARD	49
5.3 REGIO GOEREE-OVERFLAKKEE	52
5.4 REGIO HOEKSCHE WAARD	54
5.5 REGIO HOLLAND RIJNLAND	57
5.6 REGIO MIDDEN- HOLLAND	60
5.7 METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG.....	62

Bijlage 1: Begrippenlijst

Bijlage 2: Projectenatlas

Bijlage 3: Opgave onderhoudsjaren beweegbare kunstwerken

Bijlage 4: lange termijn opgaven beheer en onderhoud infrastructuur en budgetbehoefte

Bijlage 5: Overzicht investeringskredieten fietsprojecten

1. Inleiding

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Dit 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 en het coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft aanvullende informatie ten opzichte van de begroting (2023-2026) voor aanleg en verbetering van infrastructuur (beleidsdoel 2.1 Snel van A naar B), beheer van bestaande infrastructuur (beleidsdoel 2.2 Beheer en onderhoud op orde) en verkeersveilige en duurzame infrastructuur (beleidsdoel 2.3 Veilig en duurzaam).

1.1 Wat is het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)?

De functie van het PZI is om inzicht te geven in de lange termijn uitgaven voor bereikbaarheid en dan specifiek infrastructuur. Het PZI omvat alle infrastructuurprojecten en activiteiten waarvoor de Provincie Zuid-Holland budget beschikbaar heeft gesteld.

Het biedt solide informatie om keuzes te maken, rekening houdend met de schaarse investeringsmiddelen en de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van kapitaal- en beheerlasten op de lange termijn (30 jaar vooruit).

In het PZI wordt geen nieuw beleid opgenomen, dat gebeurt via de Kadernota. Wel vinden krediet- en budgetaanpassingen plaats als gevolg van de Kadernota en de voortgang op projecten.

Het PZI bevat nieuwbouwprojecten, programma's en reserveringen voor aanleg van nieuwe- en verbetering/vervanging van bestaande infrastructuur. Deze zijn onderverdeeld in de paragrafen: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Vaarwegen en Verkeersveiligheid. Daarnaast bevat het PZI onderhoudsprojecten en reguliere dagelijkse onderhoudsactiviteiten. Deze worden financieel weergegeven in hoofdstuk 3.

Het verdelen van beschikbare middelen aan projecten en ontwikkelingen door Provinciale Staten gebeurt via aparte besluiten. Dit zijn:

- De Kadernota;
- De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen voor beheer en onderhoud (elke vier jaar);
- Inhoudelijke projectbesluiten waarop de Regeling Projecten Zuid-Holland van toepassing is (voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten).

De Kadernota 2023-2026 (PS-besluit 7469) en de sinds het vorige PZI genomen projectbesluiten zijn in dit PZI verwerkt. In de Kadernota zijn besluiten genomen over:

- Mobiliteit en verstedelijking;
- Openbaar vervoer (HOV, Dynamisch Reis Informatie Systeem en Merwedelinglijn);
- Goederenvervoer (corridors, A12, N213);
- Slimmere mobiliteit door digitalisering en nieuwe technologie (Bediencentrale);
- Lopende projecten (RijnlandRoute, N211 Wippolderlaan, N207 Zuid etc.);
- Mobiliteitsgedrag (Samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar);
- Verkeersveiligheid (lopende projecten);
- Geluidsmaatregelen (Actieplan Geluid 2018-2023).

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven op welke wijze de provincie Zuid-Holland invulling geeft aan de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren.

In hoofdstuk 3 wordt het financieel kader weergegeven voor infrastructuur met uitleg over de dekking, financiële spelregels en de planning en control cyclus.

In hoofdstuk 4 is de financiële weergave opgenomen van het programma en de investeringskredieten die voortkomen uit de Kadernota en de genomen besluiten over infrastructuurprojecten.

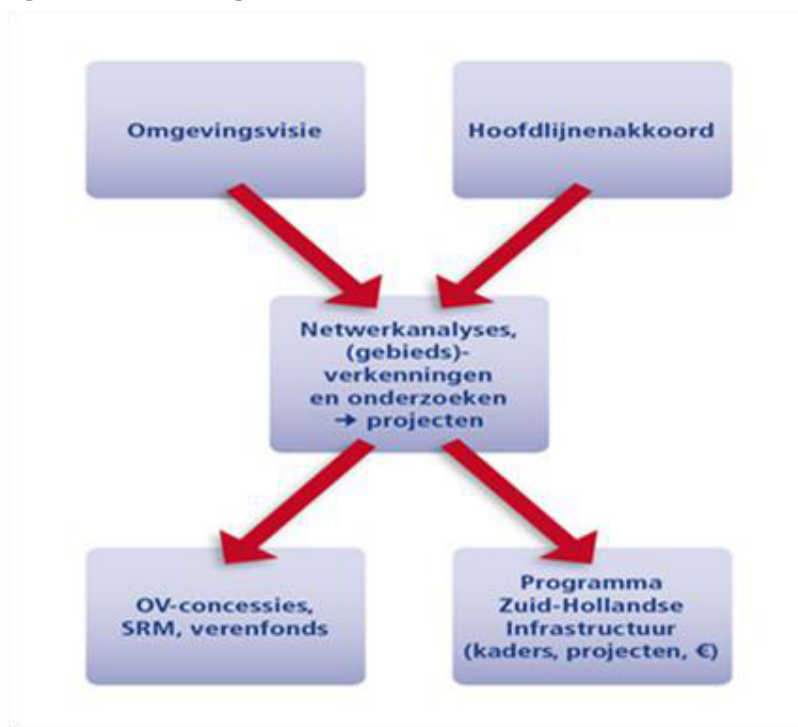
In hoofdstuk 5 worden per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit en, indien mogelijk, de PZI-projecten en budgetten weergegeven. Programma's of budgetten die regio-overstijgend zijn worden bij meerdere regio's getoond.

2. Beleidsmatig kader

Het Omgevingsbeleid vormt het langjarig beleidskader 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. De uitwerking hiervan via analyses, studies en verkenningen kan aanleiding geven om de financiële programmering aan te passen.

Voor bereikbaarheid is een [netwerkviewer](#) beschikbaar, waarin analyses over het netwerk van wegen, vaarwegen, fietspaden en openbaar vervoer zijn opgenomen. Indien gewenst kan de analyse aan Provinciale Staten worden gepresenteerd. De netwerkviewer is een hulpmiddel en niet bedoeld als complete en actuele weergave van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

Figuur 1: Beleidsmatig kader ambitie Bereikbaar Zuid-Holland



2.1 Omgevingsbeleid Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid biedt een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland, maar is geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld. De ambities zijn opgebouwd uit een reeks beleidskeuzes voor specifieke onderwerpen.

De ambitie van de provincie is om mobiliteit efficiënt, veilig en duurzaam te laten plaatsvinden, over de weg, het water en het spoor. Daarmee zorgen wij voor een Bereikbaar Zuid-Holland.

De provincie zorgt voor de aanleg en onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen maar ook voor goed openbaar vervoer (klanttevredenheid) en nieuwe vervoerswijzen. Technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden, digitalisering en de opkomst van Smart Mobility bieden kansen voor de mobiliteit van de toekomst die we graag benutten.

Ook zorgen we ervoor dat alles goed functioneert en op elkaar aansluit. Zo kan iedereen een snelle en veilige reis van deur tot deur maken op de manier waarvoor hij of zij kiest. Wij willen het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel.

Voor vrachtvervoer streven we naar een bewuste keuze: De bakfiets of zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad, voor grotere afstanden de vrachtwagen, trein, schip of buisleiding. We stimuleren het vervoer over spoor en het water als alternatief voor vrachtverkeer over de weg en streven naar toegevoegde economische waarde in Zuid-Holland.

Zuid-Holland is de toegangspoort van Europa. Voor personen- en goederenvervoer beschikken we over goede netwerken, waaronder de grootste en modernste haven van Europa. Voor Nederland en dus Zuid-Holland is een goede internationale bereikbaarheid via de weg en het water (binnenvaart) van de mainports, steden en andere economische kerngebieden, een basisvoorwaarde voor onze internationale concurrentiepositie.

Onze goede bereikbaarheid staat onder druk, onder andere door bevolkingsgroei en verstedelijking. Tegelijkertijd is openbaar vervoer in landelijke gebieden een uitdaging. De coronacrisis heeft impact op onze mobiliteit. Voorlopig reizen nog steeds minder mensen met het OV, en kiezen mensen meer voor individuele vervoermiddelen zoals de fiets en de auto. Het onderhoud aan de infrastructuur gaat de komende jaren voor flinke hinder en financiële uitdagingen zorgen. Hierbij wordt hinder zoveel mogelijk beperkt maar wordt ook getracht een permanente gedragsverandering te realiseren (mobiliteitstransitie).

Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de leefbaarheid, het welzijn, de economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden.

De provincie zet in op lopen, fietsen, openbaar vervoer, vervoer over water én de auto. De reiziger in Zuid-Holland wil verschillende mogelijkheden om een goede en betaalbare reis van deur tot deur te kunnen maken. Tegelijkertijd helpt het optimaal benutten van alle verschillende vervoerswijzen het beperken van files op de weg. De opkomst van de E-bike maakt dat inwoners en bezoekers vaker en verder fietsen. Hierdoor is de fiets vaker een volwaardig alternatief.

Schone en duurzame mobiliteit dragen bij aan de gezondheid van onze inwoners en zorgen ervoor dat steden aantrekkelijker worden. Ook vergroot het de mogelijkheden voor verdere verstedelijking. De energietransitie zorgt voor de opkomst van schonere alternatieven, die voor minder of geen CO₂-uitstoot zorgen. De vraag naar schone en slimme distributie neemt toe, ook omdat consumenten steeds vaker inkopen online doen en deze thuis laten bezorgen. Met onze inzet op duurzame en schone infrastructuur bouwen we aan een robuuste, toekomstbestendige provinciale infrastructuur en geven we het goede voorbeeld.

2.2 Coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'

Het [Coalitieakkoord 2019-2023](#) 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 keuzevrijheid, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk zijn.

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 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 moeten zo efficiënt mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.

Er wordt doorgedaan met de uitvoering van snel te realiseren verbeteringen aan wegen, busbanen, veilige fiets en wandelpaden en het spoor 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, stimulering en uitbreiding van het personenvervoer over water (Waterbus) en meer treinen op drukke railverbindingen (R-net). Dit gebeurt met aandacht voor specifieke doelgroepen 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 aan de kwaliteit van 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.

3. Financieel kader

Dit hoofdstuk geeft de financiële kaders weer waarbinnen de provinciale ambities voor infrastructuur 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 informatie om structurele lasten die voortkomen uit beheer en aanleg van de infrastructuur ten behoeve van de (Meerjaren)begroting 2023 – 2026. Daarnaast geeft het informatie over de sturing op de (financiële) programmering, onzekerheden en risico's.

3.1 Beschrijving financiën ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Financieel gezien bestaat de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland uit zowel investeringen als exploitatie-uitgaven. Sinds 2011 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid een zogenaamd gesloten systeem. Dit betekent dat niet-uitgegeven middelen (meevallers, scopebeperking of niet doorgaan van projecten) beschikbaar blijven voor deze ambitie maar ook dat extra kosten (tegenvallers, scope-uitbreiding of nieuwe projecten) binnen de beschikbare middelen moeten worden gedekt.

3.1.1 Investerings

In de financiële verordening is opgenomen dat alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut worden geactiveerd (Besluit Begroten en Verantwoorden). Dit betekent dat alle verbeteringen aan de functionaliteit van infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht.

Investeringsmiddelen zijn inzetbaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur, functionele aanpassing (doorstroming/veiligheid) en vervanging van bestaande infrastructuur. Dit beslaat het nieuwbouwdeel van het PZI en het onderdeel vervanging van bestaande infrastructuur in het meerjarig onderhoudsprogramma.

Investerings leiden tot kapitaallasten (rente- en afschrijvingslasten). Een investering betreft het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt, vanaf het jaar volgend op de realisatie/oplevering, jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingslasten vormen samen met de aan de investeringen toegerekende rentelasten de kapitaallasten. Deze komen vanaf het jaar volgend op de oplevering tot het einde van de afschrijvingstermijn ten laste van het begrotingssaldo. De lasten van de investering worden dus uitgesmeerd over de periode dat het gerealiseerde kapitaalgoed, naar verwachting, minimaal in gebruik is.

De investeringen in het PZI hebben dus op de lange termijn jaarlijkse kapitaallasten tot gevolg, die volgens de uitgavenplanning van het huidige PZI t/m 2039 gedekt zijn in de exploitatielasten van de begroting. Als bij latere besluitvorming middelen worden toegekend aan projecten die eerder worden geactiveerd, dan nemen de structurele (kapitaal)lasten eerder toe. Andersom geldt dat als middelen worden toegekend aan projecten die op een later moment worden geactiveerd, de structurele (kapitaal)lasten later stijgen.

In hoofdstuk 2 paragraaf 4 wordt de dekking van structurele lasten als gevolg van investeringen verder uitgewerkt.

3.1.2 Exploitatie

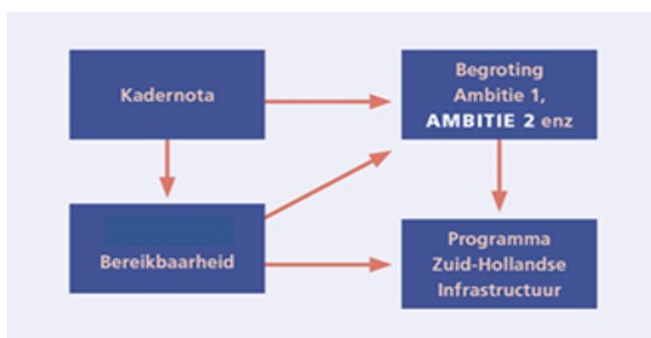
Alle overige bereikbaarheidsuitgaven worden direct ten laste gebracht van de begroting (exploitatie). Dit zijn de baten en lasten van alle provinciale taken die (direct) tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.

Wat betreft het PZI gaat het over het dagelijks en planmatig beheer en onderhoud van infrastructuur. Dit geldt ook voor budgetten voor regionale infrastructuur (paragraaf 2) en duurzaam veilig (paragraaf 11) binnen de Subsidieregeling Mobiliteit en de bijdragen aan de infrastructuur derden. De middelen hiervoor komen uit jaarlijkse Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds (decentralisatie uitkering).

3.2 Planning en Control cyclus

De Planning en Control cyclus bestaat uit de financiële producten voor het lopende jaar en de jaren daarna. Jaarlijks wordt een Kadernota vastgesteld met een meerjarig financieel kader. Tegelijkertijd wordt voor de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland een Kaderbesluit bereikbaarheid vastgesteld (verzamelbesluit met voorstellen voor meerjarige investeringen en exploitatie uitgaven). Vanaf 2022 maakt dit Kaderbesluit integraal onderdeel uit van de Kadernota als bijlage.

Figuur 2: Overzicht relatie P&C producten met het PZI



Jaarlijks in november wordt de Begroting (inclusief meerjarenraming) voor het volgende jaar aan PS ter behandeling aangeboden. Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur is een bijlage bij de begroting. Vervolgens worden de Voorjaarsnota en de Najaarsnota aangeboden. Dit zijn bijstellingen op de vastgestelde begroting. Als laatste product in de P&C cyclus wordt de Jaarrekening aangeboden (inclusief een voortgangsrapportage Infrastructuur). De Jaarrekening is de verantwoording van GS aan PS over het gevoerde beleid.

Figuur 3: Routekaart van sturen en evalueren via de jaarlijkse planning en control producten



3.3 De dekkingsbronnen

3.3.1 Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)

De budgetbehoefte voor beheer en onderhoud (exploitatie) op basis van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) gaat uit van een ideale wereld, waarin ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). Maar door de toestandsafhankelijke aanpak van het onderhoud, waarbij het areaal op het economisch meest rendabele moment wordt onderhouden, gebeurt dit niet en 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).

3.3.2 Budget voor vervanging van infrastructuur

Met de NOK wordt niet alleen de budgetbehoefte aan exploitatiemiddelen bepaald, maar ook de behoefte aan investeringsmiddelen voor de vervanging van het areaal, bijvoorbeeld funderingen en oeverconstructies. Een uitzondering betreft de vervanging van beweegbare kunstwerken. Binnen de NOK zijn hiervoor nog geen middelen gereserveerd. Bij de actualisatie van de NOK (vaststelling in 2023) wordt dit wel meegenomen. Ook de behoefte aan investeringsmiddelen gaat uit van een ideale wereld, waarin ieder jaar een constant deel van het areaal wordt vervangen. Maar door pieken in de aanleg van wegen en oevers, gaat ook de vervanging met pieken en dalen. De investeringsmiddelen, welke leiden tot kapitaallasten, worden in de tijd gespreid (zie hoofdstuk 3, paragraaf 1) en zijn gekoppeld aan de in de Financiële verordening, paragraaf 4.3, vastgestelde activeringsmomenten.

3.3.3 Budget voor aanleg en verbetering

Projecten voor aanleg en verbetering in het PZI worden vanaf 2017 (zie 2.1) geheel gerealiseerd met investeringsmiddelen. Een groot deel van de investeringsmiddelen voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur die momenteel worden besteed in lopende projecten is incidenteel beschikbaar gesteld met impulsen in de hoofdlijnenakkoorden van 2007 (financieel gedekt door verhoging provinciale opcenten) en 2011:

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

Bij het Kaderbesluit 2014 zijn investeringsmiddelen ingeleverd ter grootte van € 340 miljoen om de toekomstige kapitaallasten te verlagen. Op de lange termijn waren deze niet in balans met de begroting omdat de verhoging van de provinciale opcenten uit 2007 werd teruggedraaid.

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). Met 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 bij de Voorjaarsnota 2019 is dit krediet aangevuld tot € 7,0 miljoen.

In het kader van het proces begroting in evenwicht zijn de toekomstige kapitaallasten als gevolg van investeringen beschouwd. Bij de begroting 2022 is besloten een investeringsbedrag van € 20 miljoen te laten vrijvallen van het budget Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek om de toekomstige kapitaallasten te verlagen. Hierdoor treden de bijbehorende rente- en afschrijvingslasten ter grootte van € 0,75 miljoen (waarvoor al dekking was in de exploitatiebegroting) niet op. Deze bezuiniging komt structureel ten gunste aan het begrotingsaldo vanaf het jaar 2027.

In de begroting 2023 wordt deze bezuiniging teruggedraaid op basis van de resultaten van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die is uitgevoerd op grond van motie 1051. Het krediet wordt verhoogd met € 20 miljoen ten laste van het begrotingssaldo (€ 0,75 miljoen per jaar vanaf 2027).

De budgetten zijn tot 2015 jaarlijks geïndexeerd (voor beheer en onderhoud om de 4 jaar bij de NOK). Met ingang van 2015 is deze indexering komen te vervallen als gevolg van het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019. Hierdoor zijn de beschikbare budgetten en kredieten niet standaard gecorrigeerd voor inflatie en prijsontwikkelingen in de markt.

Bij de Begroting 2022 is € 44,6 miljoen toegevoegd aan het PZI voor compensatie van toekomstige prijsontwikkeling op lopende projecten in de periode 2022-2025. In paragraaf 2.5 wordt nader ingegaan op prijsontwikkeling.

Voorgaande ontwikkelingen resulteren in een door Provinciale Staten structureel jaarlijks beschikbaar budget van € 33,9 miljoen. Het verwachte uitgavenpatroon fluctueert in de praktijk als gevolg van de diverse projecten.

Het investeringsbudget is t/m 2039 al volledig toegedeeld aan projecten, programma's of gereserveerd voor toekomstige projecten en tegenvallers en prijsontwikkeling voor lopende projecten.

3.3.4 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 project specifieke bijdragen van het Rijk, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, gemeenten en waterschappen. Het gaat om circa € 1 miljard t/m 2039. 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.

3.3.5 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 derde partijen. Voorbeelden zijn fietspaden, die niet langs provinciale wegen liggen en bijdragen aan Rijksprojecten. In dat geval zijn er geen beheerlasten voor de provincie. In hoofdstuk drie is per project aangegeven of het een bijdrage betreft. De paragraaf fiets bestaat voor het grootste deel uit bijdragen aan derden. Van veel reserveringen is nog niet bekend of dit bijdragen aan derden zullen worden. Naar schatting gaat het om circa € 400 miljoen t/m 2039.

In het geval dat wij bijdragen aan investeringen van derden, zoals het Rijk of gemeenten, dan worden deze bijdragen op basis van de financiële verordening geactiveerd. De gehanteerde afschrijvingstermijn mag niet langer zijn dan de afschrijvingstermijn die de ontvangende partij hanteert.

3.3.6 Beheertaken voor derden

De provincie Zuid-Holland voert enkele beheertaken uit voor derden, zoals onderhouden en bedienen van bruggen, onderhouden van verkeersregelinstallaties en het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal. Deze taken komen niet ten laste van de

provinciale financiële middelen omdat de kosten volledig worden doorberekend aan de betreffende eigenaar.

3.4 Kapitaal- en beheerlasten

In paragraaf 2.1 is toegelicht dat investeringen kapitaallasten met zich meebrengen. Daarnaast is bij een investering sprake van een aanpassing en/of uitbreiding van het areaal waardoor de beheerlasten kunnen veranderen.

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 worden geactualiseerd in de nieuwe NOK. De toekomstige beheerlasten van het te ontwikkelen areaal zijn ook gedekt op basis van een inschatting. Jaarlijks wordt bij kaderbesluit beoordeeld of deze dekking voldoende is en standaard wordt eenmaal in de vier jaar de dekking indien nodig aangepast als gevolg van de nieuwe NOK. Dit is weergegeven in figuur 4 en wordt daarna toegelicht. Het overzicht van de projecten ingedeeld per fase (onderhoud, nieuwbouw en verbetering) is opgenomen in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 3.

Figuur 4: Dekking structurele kapitaallasten per projectfase

Bestaand:

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

Beheerlasten van de bestaande infrastructuur:

- a. Kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen;
- b. Kapitaallasten van geactiveerde projecten tot 2021;

De beheerlasten zijn structureel, omdat de provincie verplicht is de bestaande infrastructuur te onderhouden. Dat is inclusief vervanging van de bestaande infrastructuur. De beheerlasten van wegen en vaarwegen, inclusief nog op te leveren areaal, worden in de begroting geraamd in beleidsdoel 2-2 voor de jaren 2023 t/m 2026 en zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Meerjarig netto exploitatiebudget en investeringen voor beheer en onderhoud wegen en vaarwegen (exclusief kapitaal- en apparaatslasten) (zie ook bijlage 4)

<i>(bedragen x € 1 miljoen)</i>	2023	2024	2025	2026
Dagelijks beheer en onderhoud, exploitatie	42,1	43,4	42,4	41,8
Planmatig onderhoud, exploitatie	60,4	98,5	87,5	83,3
Totaal netto exploitatie-uitgaven	102,6	142,0	130,0	125,1
Storting in (+) of onttrekking uit (-) de egalisatiereserve beheer en onderhoud	12,1	-21,1	-16,4	-12,2

<i>(bedragen x € 1 miljoen)</i>	2023	2024	2025	2026
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) ²	32,6	48,6	54,8	46,8

Realisatie na uitvoeringsbesluit:

- c. Kapitaallasten van investeringen voor nieuwe infrastructuur;**
- d. 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 in doel 2-2.

Verkenning na voorbereidingsbesluit:

- e. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar zijn gesteld voor nieuwe infrastructuur;**
- f. 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 infrastructuur nog niet gedetailleerd is uitgewerkt worden de beheerlasten geschat op 1% van de totale aanlegkosten (van dat project) per jaar.

Initiatief na Kadernota:

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

² De investeringskredieten voor functionele verbeteringen aan bestaande infrastructuur die gelijktijdig met het planmatig onderhoud worden opgepakt zijn in deze tabel niet opgenomen. Het grillige verloop wordt veroorzaakt door het moment van activeren van een onderhoudsproject.

Met de Kadernota besluiten Provinciale Staten over kredietaanpassingen op lopende projecten en, op strategisch niveau, over de reservering van middelen voor een onderwerp of thema. Hiervoor zijn dan vaak nog weinig of geen concrete projecten bekend. Deze strategische reserveringen worden vaak voorafgaand aan de start van een onderzoek of verkenning gedaan en als gevolg van het jaarlijkse bestuurlijk overleg MIRT.

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 5 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatiefase zichtbaar.

De beschikbare budgetten voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn per paragraaf weergegeven in tabel 2. Dit is inclusief projecten in de uitvoeringsfase waar al middelen voor zijn uitgegeven. Het nog te besteden budget wordt weergegeven in hoofdstuk 2 paragraaf 7. De projecten en budgetten worden in hoofdstuk 3 weergegeven. 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 investeringskredieten voor aanleg en verbetering infrastructuur

<i>(bedragen x € 1 miljoen)</i>	<i>investeringskrediet</i>	<i>Netto PZH</i>	<i>Derden overig</i>
Wegen	1.779,2	1.097,2	682,0
Openbaar vervoer	745,0	423,6	321,3
fiets	157,4	142,9	14,5
Verkeersveiligheid	165,0	124,9	40,1
Vaarwegen	105,5	97,6	7,9
Prijsontwikkeling lopende projecten	174,0	174,0	0,0
Programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling	68,9	68,9	0,0
Totaal	3.195,0	2.129,1	1.065,9

Voor verkenningen en projecten in de initiatiefase 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.

Ambities op basis van het Omgevingsbeleid:

- i. Inschatting van potentiële beheerlasten als dekking wordt gevonden voor de ambitie om nieuwe infrastructuur te realiseren;**
- j. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar moeten komen om de geambieerde nieuwe infrastructuur te realiseren.**

De beschikbare middelen voor mobiliteit en infrastructuur zijn op dit moment zeer schaars zowel voor exploitatie als investeringen. Zonder nieuwe toekomstige impuls/instroom van bijvoorbeeld investeringsmiddelen, is alles t/m 2039 al vastgelegd in infrastructuurprojecten en reserveringen (toekomstige projecten/bijdragen en prijsontwikkeling).

De keuzeruimte met betrekking tot de aanleg en aanpassing van infrastructuur is daarom beperkt tot de lopende projecten (afhankelijk van fase) en bestaande reserveringen voor toekomstige projecten en bijdragen (mogelijk is dan heroverweging nodig).

Voor de inzet wordt allereerst gekeken naar wat moet (wettelijke taken zoals beheer en onderhoud en openbaar vervoer concessies en verkeersveiligheid) en daarna pas naar wat mogelijk kan binnen bestaande juridische verplichtingen (projecten in uitvoering), bestuurlijke afspraken (projecten in voorbereiding) en besluiten van PS (beschikbaar gestelde middelen, scope, moties en amendementen). Voor de inzet van investeringskredieten in het PZI is een spelregelkader opgesteld met als hulpmiddel inhoudelijke redeneerlijnen om keuzes te kunnen maken over het wel of niet starten van studies en projecten en het doel van bijdragen.

3.5 Prijsontwikkeling en indexering budgetten

In het hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is afgesproken om budgetten niet te compenseren voor prijsontwikkeling (indexatie). In het huidige coalitieakkoord 2019-2023 is afgesproken om te indexeren op programmaniveau en alleen prijscompensatie toe te passen indien dit noodzakelijk is.

Bij de Begroting 2022 is besloten om vanaf 2022 jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen. Hiervoor zijn stelposten opgenomen in de begroting. Daarbij is ervan uitgegaan dat de prijsontwikkeling op investeringsprojecten t/m 2021 binnen het PZI wordt opgevangen (gesloten systeem) en dat voor de jaren 2022 en verder middelen worden toegevoegd aan het PZI. Het toevoegen van middelen aan het PZI vanuit de stelpost in de begroting vindt plaats bij Kadernota of een ander planning en control product voor het jaar t+1 op basis van centraal vastgestelde percentages. Voor infrastructuur geldt de index voor Grond- Weg en Waterbouw (GWW). Verschillen tussen de vooraf vastgestelde percentages en de daadwerkelijke percentages achteraf moeten binnen het PZI worden opgevangen (plus en min). Omdat de ontwikkeling van het GWW percentage op dit moment zo grillig is zal in afwijking van het conceptbeleid de te hanteren percentages bij de najaarsnota 2022 en begroting 2023 worden vastgesteld. De bron hiervoor is de juli raming van het CBS.

Het exploitatiebudget voor beheer en onderhoud wordt vanaf 2022 respectievelijk 2023 structureel verhoogd met € 5,7 miljoen en € 9,8 miljoen vanuit de bijbehorende stelpost in de begroting.

Vooralsnog vindt de compensatie van investeringskredieten achteraf plaats (op basis van ontstane tekorten). Voor projecten die zijn aanbesteed (of op korte termijn worden aanbesteed) is (of wordt) contractueel vastgelegd op welke manier prijsontwikkeling wordt gecompenseerd. De standaard werkwijze is dat achteraf op basis van daadwerkelijke uitgaven en de vastgestelde indexcijfers voor de GWW (per categorie) wordt bepaald wat het effect van prijsontwikkeling is geweest op de uitgaven. Deze prijsontwikkeling wordt doorberekend naar de opdrachtgever. In het PZI wordt vervolgens het krediet verhoogd met deze prijsontwikkeling zodat er op het project geen tekorten ontstaan en de contractuele verplichtingen niet kunnen worden nagekomen. Indien afgesproken is om bijdragen van derden te indexeren zal dit hierin worden verrekend.

3.5.1 Prijsontwikkeling aanleg en verbetering 2015 t/m 2021

Voor de periode 2015-2021 werd rekening gehouden met een mogelijk tekort van circa € 105 miljoen aan investeringskrediet voor nieuwbouwprojecten. Daarvan is tot 2021 circa 50 miljoen opgetreden en gedekt vanuit de beschikbare middelen in het PZI waardoor geen nieuwe projecten aan het PZI konden worden toegevoegd. Bij de Begroting 2022 is nogmaals bezuinigd door de vrij beschikbare middelen voor nieuwe projecten in het PZI te reserveren voor prijsontwikkeling t/m 2021 ter grootte van € 53,4 miljoen (op basis van prognoses 2021). Voor deze bezuiniging is uitgegaan van een beperkte prijsontwikkeling van 3,8% per jaar (gemiddelde over afgelopen 6 jaar) Hierdoor waren alle nog beschikbare middelen in het PZI toegedeeld aan projecten of gereserveerd.

Bij de Kadernota 2023 is € 49,9 miljoen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling t/m 2021 ingezet. Bij dit PZI worden de projecten N211 Wippolderlaan en de verkeersveiligheidsmaatregelen N214 voor € 4,9 miljoen gecompenseerd t/m 2021. Dit overstijgt de nog gereserveerde middelen. Naar verwachting zullen nog meerdere projecten met terugwerkende kracht t/m 2021 gecompenseerd moeten worden (inschatting € 15,0 miljoen). Dit gebeurt bijvoorbeeld bij faseovergang, voorbereidings- en uitvoeringsbesluit of aanbesteding. Het verschil is ontstaan doordat de prijsontwikkeling GWW over 2021 veel hoger is uitgevallen (11,6%) dan de 3,8% waar de reservering op is gebaseerd. De oorzaak hiervoor ligt in de gestegen kosten voor energie en grondstoffen. Met name de beschikbaarheid van staal als belangrijke grondstof voor de civiele constructies heeft een prijsopdrijvende werking. Zie tabel 1 voor het overzicht.

Tabel 3: Overzicht prijsontwikkeling t/m 2021

<i>(bedragen x € 1 miljoen)</i>	
Eerder afgegeven indicatie 2015 - 2021	105,0
Opgetreden en gedekte tekorten op projecten tot begroting 2022 door bezuiniging	50,0
Restant indicatie tot begroting 2022	55,0
Bij begroting 2022 ingestelde reservering/bezuiniging (3,8%)	53,4
Opgetreden en gedekte tekorten op projecten t/m PZI 2023-2039 (11,6%)	54,8
Tekort op reservering	1,4
Nog verwacht en nog niet toegekende prijsontwikkeling t/m 2021 (11,6%)	15,0
Verwacht tekort prijsontwikkeling t/m 2021	16,4

Dit betekent dat de prijsontwikkeling voor de jaren 2015 t/m 2021 tot nu toe volledig wordt opgevangen binnen het PZI door te bezuinigen op lopende- en het niet meer uitvoeren van toekomstige projecten. Sinds 2015 zijn weinig nieuwe projecten toegevoegd aan het PZI. Voor de komende jaren betekent dit dat er geen ruimte is om nieuwe wensen en projecten aan het PZI toe te voegen behoudens de inzet van de nog bestaande reserveringen.

Vanwege de extreme prijsstijging wordt bij de begroting 2023 eenmalig € 16,4 miljoen investeringskrediet toegevoegd aan het PZI (reservering prijsontwikkeling t/m 2021) vanuit de stelpost prijscompensatie in de begroting om het nog verwachte tekort t/m 2021 op te vangen waarvoor binnen het PZI geen dekking meer beschikbaar is. Deze tekorten zijn nog niet binnen projecten opgetreden omdat geen recente raming beschikbaar is. Een raming wordt normaliter alleen geactualiseerd bij faseovergangen of projectbesluiten.

3.5.2 Prijsontwikkeling 2022 aanleg en verbetering en verder

Voorzichtige signalen vanuit de bouwwereld geven aan dat de inflatie in de GWW lijkt te stabiliseren. Dat betekent niet dat die afneemt maar alleen dat de groei niet exponentieel meer is. De groei was vorig jaar 2021 11,6% en in 2022 is die halverwege al 19% (t.o.v. 2021). Dit betekent een groei van 30% in 1,5 jaar tijd. De verwachting is dat de prijzen blijven stijgen alleen dat de groei minder hard is.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling (vanaf 2015) kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. Of projecten gecompenseerd moeten worden voor prijsontwikkeling, wordt pas duidelijk als voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Het risico op een tekort is aanwezig bij alle projecten in de voorbereidings- en

uitvoeringsfase t/m oplevering. Op voorhand is niet precies te bepalen in welke projecten en wanneer tekorten gaan ontstaan en wat de omvang hiervan is.

Op basis van projectprognoses voor de periode 2022-2025 is bij de begroting 2022 een berekening gemaakt voor toekomstige prijsontwikkeling € 44,6 miljoen toegevoegd aan het PZI. Daarbij is ook uitgegaan van een gemiddelde prijsontwikkeling van 3,8%. Daarvan resteert nog € 38 miljoen omdat bij uitzondering in de Kadernota 2023 al € 6,6 miljoen is toegevoegd aan het investeringskrediet N211 Wippolderlaan.

De verwachting op basis van een nieuwe berekening met centraal vastgestelde percentages is dat prijsontwikkeling voor 2022 t/m 2027 hoger uitvalt dan de omvang van de reservering.

Dit betekent dat ook de huidige reservering onvoldoende is om de toekomstige prijsontwikkeling op te vangen. Momenteel wordt voor de periode 2022 t/m 2027 uitgegaan van een prijsontwikkeling van maximaal € 161 miljoen. Daar staat momenteel een dekking tegenover van € 38 miljoen wat een tekort betekent van € 123 miljoen.

Bij de begroting 2023 wordt € 123 miljoen investeringskrediet toegevoegd aan het PZI (reservering prijsontwikkeling 2022-2027) vanuit de stelpost prijscompensatie in de begroting om het verwachte toekomstige tekort op te kunnen vangen.

Bij de Kadernota 2023 is een nieuwe reservering ingesteld voor tegenvallers (geen scopewijzigingen) en prijsontwikkeling op lopende projecten indien de reserveringen in het PZI voor prijsontwikkeling niet toereikend zijn. De huidige stand van de reserve is € 66,9 miljoen als gevolg van diverse kleine tegenvallers en correcties.

De verwachting op dit moment is dat deze reservering volledig nodig is om lopende projecten te kunnen realiseren. Om die reden is dit krediet niet beschikbaar om nieuwe projecten op te starten of scopewijzigingen te dekken.

3.6 Financiële sturing en risico's

De provincie Zuid-Holland werkt continu aan een betere sturing op de (financiële) programmering. In de Kadernota worden jaarlijks apart de wijzigingen voor de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland in beeld gebracht. Dit functioneert als sturingsinstrument en verzamelbesluit voor aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het PZI en de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. De prognoses, lasten en dekking worden meerjarig geprogrammeerd t/m 2034 (beheer en onderhoud) en 2039 voor nieuwbouwprojecten. Op project- en programmaniveau wordt gestuurd op totaalbudget en planning waarbij risico's worden vertaald in de prognose en de planning.

Met ingang van 2018 wordt in het PZI 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.

3.6.1 Voorspellend vermogen

De sturing en verantwoording over projecten is primair gekoppeld aan projectmijlpalen 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. Dat betekent bijvoorbeeld dat een onderbesteding in een jaarschijf niet direct een vertraging is op een project maar dat de prognose van uitgaven is veranderd.

De risicoreserveringen in projectkredieten worden primair aan planning (fases en mijlpalen) en uitgaven gekoppeld, zodat deze vaker en op vaste momenten worden geanalyseerd en geactualiseerd. De kans op vertragingen en het doorschuiven van uitgaven door het optreden van risico's worden vertaald naar de prognoses per jaar. De belangrijkste factoren waarmee rekening wordt gehouden zijn:

- Beroeps- en bezwaarprocedures;
- Onteigeningsprocedures voor de aankoop van onroerend goed;
- Verlegging kabels en leidingen
- Wettelijke termijnen subsidieverstrekingen

De totale prognose van projectuitgaven (het onderhanden werk) is van invloed op het EMU-saldo van de provincie (het verschil van inkomsten en uitgaven van de overheid) en op het besluit om (extra) leningen aan te trekken en daarmee ook op de netto schuldquote.

Voor 2024 en daarna wordt voorlopig nog gebruik gemaakt van een onzekerheidsmarge (percentage op basis van ervaring en de omvang van de prognose) om de prognose bij te stellen. De werkwijze wordt jaarlijks gemonitord en indien noodzakelijke bijgesteld.

3.6.2 Prognose 2023

De totale verwachte uitgaven van de nieuwbouwprojecten in het PZI bedragen voor 2023 circa € 213 miljoen. Dit betreft het onderhanden werk en niet het te activeren investeringskrediet in dat jaar. Zoals opgenomen in de financiële verordening wordt immers pas in het jaar van realisatie het volledige investeringskrediet in een keer geactiveerd. Onderdeel van de totale verwachte uitgaven zijn ook de effecten van prijsontwikkeling. Deze zijn echter indicatief en kunnen in de praktijk afwijken van de prognose.

3.6.3. Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten

Voor infrastructuurprojecten vindt het afdekken van risico's op drie niveaus plaats (zie figuur 6), namelijk:

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

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen calamiteiten aan bestaande infrastructuur en risico's in projecten voor onderhoud, aanleg en verbetering.

Figuur 5: werkwijze reserveren voor risico's



Binnen afzonderlijke projecten vormen financiële tegenvallers een risico. Specifiek bij de uitvoering kunnen incidenten optreden (zoals bijvoorbeeld bij kabels en leidingen). 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. In een enkel geval wordt een aanvullende reservering, een zogenaamd weerstandsvermogen, opgenomen voor het afdekken van risico's van een specifiek project

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 en de vierjaarlijkse actualisatie van de normkosten met de NOK. Extra kosten vanwege uitgaven, die bij de start van projecten onvoorzien en onzeker waren zijn hierin verdisconteerd. In de afzonderlijke planmatige onderhoudsprojecten wordt daarom gewerkt met een risicoreservering van 10%. Ervaring uit het verleden leert dat dit voor sommige projecten te laag is (tegevaller), en voor andere projecten te hoog (meevaller). Op het niveau van beheer- en onderhoudsprogramma middelen de mee- en tegenvallers uit. Voor incidenten in het provinciaal areaal is ook een risicoschatting in de paragraaf weerstandsvermogen opgenomen.

De totale risicoreservering binnen de projecten voor aanleg en verbetering bedraagt circa € 102,7 miljoen. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. 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:

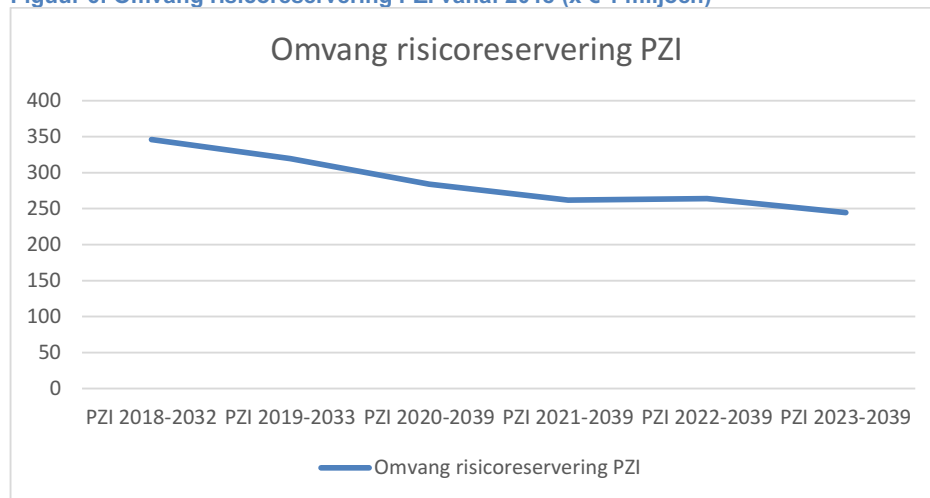
1. bij gunning van contracten;
2. wanneer er geen werkzaamheden meer onder maaiveld plaatsvinden (daar zitten de grootste risico's);
3. een rest reservering (tot einde werkzaamheden).

De risicoreserveringen (als onderdeel van projectbudgetten) en weerstandsvermogens kunnen jaarlijks indien nodig via de Kadernota 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 de oorspronkelijke reservering van € 123 miljoen verlaagd en is 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 spoorcorridor Alphen – Gouda is afgerond en de buscorridor Leiden- Katwijk – Noordwijk is in uitvoering. De spoorcorridor Leiden – Utrecht heeft een kleinere scope gekregen maar moet nog verder worden uitgewerkt. De verwachting is dat ook dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen echter wordt hiermee gewacht tot de aanbesteding van de spoorcorridor Leiden – Utrecht heeft plaatsgevonden.

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt dus circa € 244,5 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 gedaald met € 19,3 miljoen. In figuur 6 is te zien hoe de omvang zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren. De totale omvang van de risicoreservering is sinds 2018 gedaald van € 346,0 miljoen naar inmiddels € 244,5 miljoen. Dit komt met name door afronding van projecten en omdat projecten overgegaan zijn naar een volgende fase waar minder zware risico's kunnen optreden.

Figuur 6: Omvang risicoreservering PZI vanaf 2018 (x € 1 miljoen)



In tabel 4 is ter informatie een overzicht opgenomen van risicoreserveringen, exclusief het weerstandsvermogen Rijnlandroute en HOV-net, in projecten met een netto provinciale bijdrage van meer dan € 10,0 miljoen.

Tabel 4: Overzicht risicoreserveringen in projectbudgetten met bijdrage PZH > € 10 miljoen

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering x € 1 miljoen
B100651-662	N206 RijnlandRoute	22,6
B120761	N207 Zuid	6,3
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	1,9
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	9,2
B121400	Ongelijkvloerse kruising N214/N216	2,8
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol (fase 1 en fase 2)	7,2
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	42,1
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	4,7
EVW010802B	Vervanging St.Sebastiaansbrug Delft	0,3
EVW081202A	Vervanging Steekterbrug	0,9
EVW101702	Vervanging Concordiabrug (verbetering kruising weg-vaarweg)	2,5

Naast de risicoreserveringen in projecten is beperkt 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 3.7. Deze middelen bepalen de mate van flexibiliteit van het PZI. Momenteel zijn er geen vrije middelen beschikbaar in het PZI. De flexibiliteit van het PZI is daardoor beperkt. Wel is bij de Kadernota 2023 een aparte programmareservering opgenomen voor tegenvallers en prijsontwikkeling op lopende projecten.

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn daarnaast voorzien in de risicoparagraaf van de begroting, zodat een beroep zou kunnen worden gedaan op het algemene weerstandsvermogen van de provincie. Daar is echter aan gekoppeld dat de calamiteit in eerste aanleg wordt gedekt uit het PZI (in verband met het gesloten systeem bereikbaarheid). Momenteel wordt daarom in de praktijk (nog) geen aanvullende weerstandscapaciteit aangehouden in de paragraaf weerstandsvermogen.

Dat betekent dat voor opvang van een optredend risico, waarvoor geen dekking binnen een project is, de programmareervering voor tegenvallers en prijsontwikkeling binnen het PZI moeten worden aangewend. Indien deze niet toereikend zullen bestaande reserveringen moeten worden heroverwogen (herprioriteerbare middelen). Dit gaat dan ten koste van het ambitieniveau (toekomstige projecten).

Er wordt gewerkt om de totale weerstandscapaciteit in beeld te brengen zowel in het PZI als concern breed. Hierbij wordt gekeken naar de wijze waarop risicoreserveringen worden bepaald en de balans tussen het bedrag voor de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt.

3.7 Flexibiliteit van het PZI

Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten in het PZI te heroverwegen. Jaarlijks worden bij de Kadernota strategische keuzes gemaakt rond aanpassing en verdeling van financiële middelen binnen het PZI. De flexibiliteit is belangrijk om gewenste en onvoorziene ontwikkelingen in afzonderlijke projecten op te kunnen vangen. De flexibiliteit verschilt per project.

Het PZI bevat 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.

Als heroverweging van de budgetten voor nieuwe infrastructuur of verbetering van bestaande infrastructuur aan de orde is, dan moet eerst worden voldaan aan juridische verplichtingen zoals bijvoorbeeld aanneemovereenkomsten of contracten. Deze zijn niet of zeer beperkt flexibel. De mate van verplichting is lager bij budgetten die bestuurlijk gecommiteerd zijn (openbaar besluit of bestuurlijke overeenkomst voor specifiek project), maar pas bij budgetten die herprioriteerbaar zijn (openbaar besluit om middelen te reserveren voor een doel of thema) en nog beschikbaar voor toedeling (vrije middelen in het PZI zonder specifiek doel of thema) is er sprake van enige flexibiliteit. Het effect van de mate van verplichting op de flexibiliteit wordt weergegeven in figuur 7.

Figuur 7: Principe onderverdeling van de flexibiliteit van projecten in het PZI

Mate van verplichting	Betekenis	Flexibiliteit
Juridisch verplicht	Wettelijk afdwingbaar door andere partijen, bijvoorbeeld aanneemovereenkomsten en beheer van bestaande infrastructuur	
Reservering prijsontwikkeling	Reservering voor verwachte onvermijdelijke uitgaven	
Programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling	Reservering voor mogelijke onvermijdelijke tegenvallers en prijsontwikkeling	
Bestuurlijk gecommiteerd	Openbaar besluit waarmee middelen beschikbaar worden gesteld voor een specifiek project	
Herprioriteerbaar	Openbaar besluit waarmee middelen beschikbaar worden gesteld voor een ontwikkeling of doel maar zonder koppeling aan een specifiek project	
Vrije middelen	Beschikbare middelen in het PZI die nog niet zijn toegevoerd aan doelen of projecten	

In figuur 8 zijn de financiële consequenties van de mate van verplichting van het nieuwbouwbudget (investeringen) 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 17 jaar vooruit (2023 t/m 2039). Projecten die gereed, maar nog niet financieel afgerond zijn worden niet meegerekend. In het overzicht van de budgetten voor realisatie van aanleg en verbetering infrastructuur (tabel 2 op pagina 17) zijn deze wel meegenomen. Deze cijfers wijken af van de investeringskredieten in hoofdstuk 3 omdat alleen de nog resterende (nog te besteden) kredieten worden meegenomen.

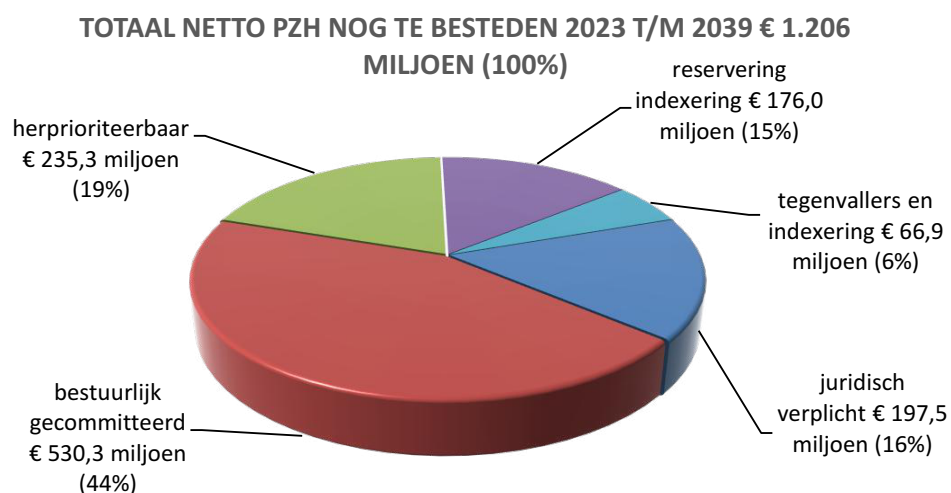
Van de totaal nog te besteden provinciale middelen (exclusief bijdragen van derden) 2023 t/m 2039 (€ 1,162 miljard) is grofweg 17% of € 197,5 miljoen juridisch verplicht, dit zijn projecten in de uitvoeringsfase zoals de RijnlandRoute. Daarnaast is 46% of € 530,3 miljoen bestuurlijk gecommiteerd. Dat betekent dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt via bijvoorbeeld een bestuursovereenkomst of bestuurlijk overleg over de hoogte van de provinciale bijdrage aan een of meerdere projecten (in de initiatief- of voorbereidingsfase). Voorbeelden hiervan zijn de bijdragen aan de Korte en Lange termijn Algeracorridor. Vervolgens is 20% of € 234,0 miljoen herprioriteerbaar. Dit zijn reserveringen in het PZI (initiatieffase) die beschikbaar zijn gesteld door PS voor een bepaalde ontwikkeling of doelstelling maar zonder koppeling aan een specifiek project. Voorbeelden hiervan zijn de bijdrage aan Mobiliteit en Verstedelijking en het Transitieplan OV. Hoewel deze middelen meer flexibiliteit kennen zijn ze wel expliciet door PS beschikbaar gesteld en niet zonder te heroverwegen.

Ook zijn voor indexering van lopende projecten reserveringen opgenomen in het PZI. Deze reserveringen kunnen alleen worden aangewend voor prijsstijgingen, maar zijn nog niet toegekend aan projecten. Er kunnen geen nieuwe projecten of scopewijzigingen mee worden gedekt en daarmee is de flexibiliteit zeer beperkt. Het gaat om € 134,2 miljoen (11%).

Tot slot is een programmareserve van € 66,9 miljoen voor tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten opgenomen in het PZI. Dit zijn middelen die op korte termijn vrijgemaakt

(heroverweging en vrijval) konden worden om onvermijdbare tegenvallers op te kunnen vangen bij lopende projecten. Ook hier kunnen vooralsnog geen nieuwe projecten mee worden gedekt. De reden voor deze reservering ligt in de aanzienlijke prijsstijging in 2021 en 2022 waarbij nog onzeker is hoe de prijzen zich verder gaan ontwikkelen. Vanwege de extreme prijsontwikkeling is het mogelijk dat de reservering van € 176,0 miljoen niet toereikend blijkt. Het indexeringsbeleid stelt dat verschillen tussen toegekende compensatie aan de voorkant en de daadwerkelijke prijsontwikkeling achteraf worden opgevangen binnen de betreffende ambitie en in dit geval het PZI. Vanwege deze onzekerheid is ook voor deze middelen de flexibiliteit zeer beperkt.

Figuur 8: Mate van verplichting nog te besteden middelen aanleg en verbetering



4. Financiële weergave programma

In dit hoofdstuk wordt de financiële weergave van het PZI gegeven. Dit is opgebouwd uit twee onderdelen namelijk het beheer (paragraaf 3.1) en de aanleg en verbetering (paragraaf 3.2 t/m 3.6) van provinciale infrastructuur. De Regeling Projecten Zuid-Holland is alleen van toepassing op de paragrafen voor aanleg en verbetering. In paragraaf 3.7 geeft een overzicht van de beschikbare middelen om prijsontwikkeling en tegenvallers op te vangen.

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 14 jaar (2023-2036) weergegeven. De paragraaf voor beheer van provinciale infrastructuur beschrijft de opbouw en de dekking van de onderhoudsbudgetten. De paragraaf omvat dagelijkse onderhoudsactiviteiten en 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 reserveringen, 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 de Kadernota). 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 de Projectenatlas PZI (bijlage 2).

Ook andere overheden voeren projecten uit aan infrastructuur. Daarover vindt voortdurend afstemming plaats in het kader van de samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar. 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 wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer is te vinden in de netwerkviewer: <https://arcg.is/bue8P>. De netwerkviewer is een hulpmiddel en geeft geen complete en actuele weergave van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en bijbehorende projecten en werkzaamheden.

4.1 Beheer provinciale infrastructuur

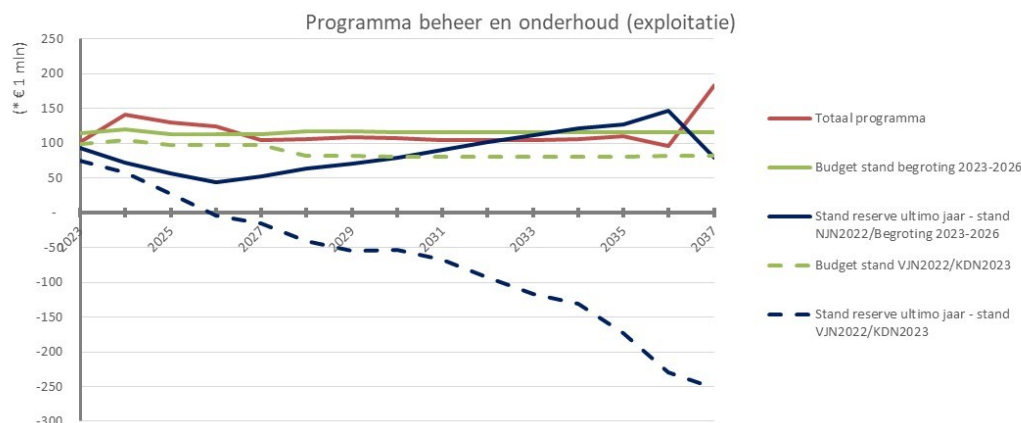
De Nota onderhoud kapitaalgoederen (NOK) gaat er van uit dat ieder jaar een evenredig deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). Dit is het ideaalcomplex. De daadwerkelijke behoefte aan middelen in enig jaar wordt bepaald door de werkelijke conditie van het areaal en wordt opgenomen in het Meerjarenonderhoudsprogramma 2023-2037 (MJOP). Omdat die daadwerkelijke behoefte afwijkt van het gemiddelde uit het ideaalcomplex, ontstaan jaarlijks schommelingen in de uitgaven voor exploitatie- en investeringsmiddelen. Schommelingen in de exploitatielasten worden opgevangen in de egaliseringsreserve beheer en onderhoud. Dit zorgt dat in de begroting de exploitatiemiddelen gelijkmatig 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.

Iedere vier jaar wordt de NOK en de onderliggende budgetbehoefte met normkosten geactualiseerd. In juli 2020 hebben Provinciale Staten de NOK vastgesteld (besluitnummer 7281). In 2022, aan het einde van deze collegeperiode, zullen de normkosten opnieuw worden geactualiseerd. Aan Provinciale Staten wordt een Nota onderhoudsscenario's provinciale infrastructuur 2023 - 2037 aangeboden. Deze nota, met scenario's, geactualiseerde normkosten en het actuele onderhoudsprogramma, kan dan worden betrokken bij de collegeonderhandelingen voor de collegeperiode 2023-2027. De uitkomsten hiervan vormen de basis voor het vaststellen van de NOK 2024-2027.

De huidige technische staat van met name het wegenareaal gaf de afgelopen jaren geen aanleiding voor het uitvoeren van planmatig onderhoud (exploitatie). Dit betekent dat er minder dan exploitatiemiddelen nodig waren dan op basis van het ideaalcomplex door Provinciale Staten beschikbaar zijn gesteld. Het overschot aan exploitatiemiddelen is toegevoegd aan de egaliseringsreserve die hierdoor is toegenomen tot circa € 81 miljoen ultimo 2022. In de Kadernota 2023-2026 zijn de eerste uitkomsten gemeld van de actualisatie van de NOK in 2023. Daarbij is gemeld dat bij ongewijzigd beleid en middelen de Egaliseringsreserve beheer en onderhoud in 2025 in plaats van 2034 volledig zal zijn ingezet. Een belangrijke oorzaak hiervan is de prijsontwikkeling in 2021. Deze is 7,8 procentpunt hoger dan waar bij het opstellen van de Begroting 2022-2025 is gerekend. Met de begroting 2023-2026 wordt aan PS voorgesteld vanuit de algemene middelen structureel middelen beschikbaar te stellen voor beheer en onderhoud conform het indexeringsbeleid. Het indexeringsbeleid is toegelicht in de financiële begroting, paragraaf grondslagen, indexatie. In Bijlage 4, Lange termijn opgave beheer en onderhoud infrastructuur en budgetbehoefte zijn de budgetaanpassingen vanuit de algemene middelen opgenomen.

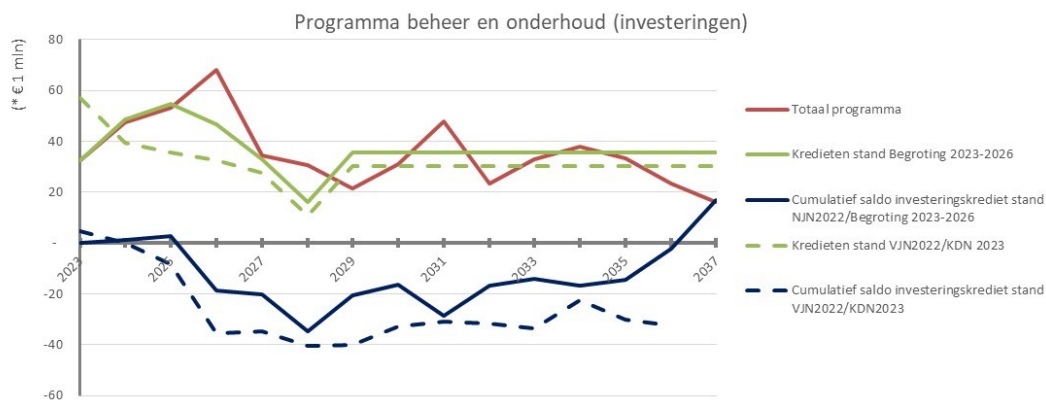
Door het grote onderhoudsprogramma zal de omvang van de egaliseringsreserve tot en met 2026 afnemen. Daarna zal de egaliseringsreserve toenemen zodat deze in 2037 voldoende middelen bevat voor het eerste grote planmatige onderhoud aan de Rijnlandroute, zie ook figuur 9.

Figuur 9: Verloop beschikbare exploitatiemiddelen versus programmering en effect op egaliseringsreserve 2023-2037



In figuur 10 wordt de ontwikkeling van investeringsmiddelen weergegeven. Naar verwachting zijn de beschikbaar gestelde investeringsmiddelen over de looptijd van het MJOP voldoende om het vervangingsprogramma van oevers en funderingen te kunnen uitvoeren. Wel moeten hiervoor investeringskredieten uit de toekomst naar voren worden gehaald. Dit leidt tijdelijk tot extra kapitaallasten. Dit vraagstuk voor dekking van de benodigde investeringskredieten zal worden betrokken in Nota onderhoudsscenario's provinciale infrastructuur 2023 - 2037. Voor de vervanging van beweegbare kunstwerken zijn momenteel nog geen middelen gereserveerd.

Figuur 10: Verloop beschikbare investeringsmiddelen versus programmering 2023-2037



In bijlage 4, Lange termijn opgave beheer en onderhoud Infrastructuur en budgetbehoefte wordt meer inzicht gegeven in de brongegevens voor bovenstaande grafieken.

Voor de doorrekening van het beheer- en onderhoudsprogramma wordt gebruik gemaakt van de door het CBS beschikbaar gestelde cijfers ten aanzien van de prijsontwikkeling in de Grond, Weg en Waterbouw (GWW). Het laatst beschikbare indexcijfer is van april 2022. De prijsontwikkeling in het 1e kwartaal voor de GWW-totaal was 9,9%. Deze prijsontwikkeling is zowel gebruikt voor de aanpassing van de budgetten/kredieten (groene lijn) als de doorrekening van het programma (rode lijn). Mocht de werkelijke prijsontwikkeling over 2022 hoger zijn dan het gehanteerde indexcijfer en de budgetten hier niet op worden aangepast, dan zal dit effect hebben op de ontwikkeling van de egaliseringsreserve beheer en onderhoud en het cumulatief saldo investeringskredieten.

4.2 Aanleg en verbetering: 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 (als integraal onderdeel van een project). Projecten waar in hoofdzaak de verkeersveiligheid wordt verbeterd worden weergegeven in de paragraaf verkeersveiligheid. In deze paragraaf zijn ook projecten opgenomen voor het aanpassen van kruisingen tussen wegen en vaarwegen (bruggen) indien dit uit het belang van de weg noodzakelijk is. Ook is een programma functionele verbeteringen opgenomen die al dan niet worden meegenomen bij het onderhoud aan wegen. De investeringskredieten zijn weergegeven in tabel 5.

Tabel 5: Overzicht investeringskredieten wegenprojecten

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatiefase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
	Verbetering kruisingen weg-vaarweg	14,7	0,0	14,7	2030
	Geluidsmaatregelen SWUNG II	25,0	0,0	25,0	2039
	Programma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	22,1	0,0	22,1	2032
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	30,0	2,0	28,0	2036
	Reservering voor A12 corridor en tegenvallers in de regio Gouwe	12,0	0,0	12,0	2033
	Algeracorridor bijdrage lange termijn	10,0	0,0	10,0	2032
	Algeracorridor bijdrage korte termijn	0,8	0,0	0,8	2024
	Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur	22,7	0,0	22,7	2035
	Bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	11,0	0,0	11,0	2028
	Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)	28,5	0,0	28,5	2030
	Goederenvervoercorridors	7,5	0,0	7,5	2026
B120935A	N209 Geluidscherm Bleiswijk (reservering tegenvallers en mogelijke meekoppelkansen)	0,2	0,0	0,2	2025
Vorbereidingsfase					
B120643B	Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	47,2	0,0	47,2	2030
B121139	N211 Wippolderlaan	108,4	14,2	94,2	2026
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	24,7	0,0	24,7	2026
	Bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan	12,9	0,0	12,9	2028
	Beter Bereikbaar Gouwe (vorbereidingsfase)	1,5	0,0	1,5	2023
EN2192201	N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	2,0	0,0	2,0	2024
Uitvoeringsfase					
B100650	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen	99,0	0,0	99,0	2023-2032
N434/N206 RijnlandRoute					
B100651-655	Hoofdcontract N434	772,3	553,3	219,0	2024

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
B100656-659	Tjalmaweg	172,0	53,7	118,3	2024
B100660-662	Europaweg	46,2	22,5	23,7	2026
B120935B	N209 Geluidscherm Bergschenhoek en Bleiswijk	6,3	5,1	1,2	2023
B120761	N207 Zuid	64,4	5,1	59,3	2026
B120762A	N207 Verbeteren doorstr. passage Leimuiden fase 2	7,0	0,6	6,4	2026
B120807	Korte termijn maatregelen N207/N208 (Quick wins Keukenhof) ³	1,9	0,0	1,9	2023
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage) ⁴	17,2	0,0	17,2	2023
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage) ⁵	13,8	0,0	13,8	2023
Energietransitie infrastructuur					
B490011	Energietransitie infrastructuur reservering	2,0	0,0	2,0	2025
B490011A	Bijdrage Plastic Road	0,2	0,0	0,2	2023
	Bijdrage Innovatieve Robot Laadarm	0,2	0,0	0,2	2024
B490115	Zon op Infra	1,5	0,0	1,5	2024
Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)					
	Reservering DVM	7,9	0,0	7,9	2026
	Observatiecamera's	0,6	0,0	0,6	2024
E00001701	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	2,7	0,0	2,7	2025
E00001701A	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	1,3	0,0	1,3	2026
	Uitrol Glasvezel	1,4	0,5	0,9	2025
EN2311201	Bijdrage aan rotonde N231 Achttienkavels	3,2	0,0	3,2	2023
N59 Energy Highway					
B195900	N59 Energy Highway	8,1	0,8	7,3	2025
B195900A	N59 Energy Highway verkeersveiligheid	5,0	4,1	0,8	2025
B195900B	N59 Energy Highway doorstroming	2,1	0,0	2,1	2025
EN0000902	Uitrol opwaarderen VRI's	2,5	0,0	2,5	2028
B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen ad IJssel	0,8	0,4	0,4	2023

Tabel 6 geeft weer welke projecten sinds het PZI 2022-2039 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 6: Veranderingen budgetten t.o.v. vorig PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/VERVALLEN		
F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers	Project is afgerond en de subsidie is vastgesteld

³ Project is afgerond, financiële afronding eind 2022 met uitloop naar 2023

⁴ Project is afgerond, financiële afronding eind 2022 met uitloop naar 2023

⁵ Project is afgerond, financiële afronding eind 2022 met uitloop naar 2023

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
B590050	Opwaardering binnenhaven en kade Bergambacht	Project is afgerond en de subsidie is vastgesteld
	Actieplan Geluid prov. Wegen 2018-2023	De reservering is bij Kadernota 2023 volledig uitgeput
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden fase 1	Project is gerealiseerd en wordt in 2022 financieel afgerond
	Reservering N209/N470/N471 mogelijke aanpassingen i.r.t. A16 Rotterdam	Bij Kadernota 2023 vervallen ter dekking van toekomstige tekorten op lopende projecten (programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling)
B120756	N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan	Project is gerealiseerd en wordt in 2022 financieel afgerond
B490011	Bijdrage Small Business Innovation Research energietransitie oevers	Project is afgerond en financiële afronding vindt plaats in 2022
B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland	Project is afgerond en financiële afronding vindt plaats in 2022
GEWIJZIGD		
B120643B	Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	Bij de begroting 2023 wordt de eerder besloten bezuiniging van € 20 miljoen teruggedraaid ten laste van het begrotingsaldo
B100651- B100662	N434/N206 Rijnlandroute	Diverse mutaties bij Kadernota 2023 en op basis van de tweede voortgangsrapportage (prijsontwikkeling bijdragen derden en extra bijdrage vanuit B262100 HOV Leiden - Katwijk – Noordwijk voor voorbereidingskosten bus onderdoorgang Tjalmaweg
B120761	N207 Zuid	Bij Kadernota 2023 is krediet verhoogd voor scopewijzigingen en prijsontwikkeling. De beoogde Rijksbijdrage voor het fietsviaduct blijkt niet haalbaar te zijn. Onderzoek naar stikstofdepositie en benodigde compensatie loopt
B120935B	N209 Geluidsscherm Bergschenhoek en Bleiswijk	Bij Kadernota 2023 krediet verhoogd en op basis van 2 ^e voortgangsrapportage wordt een deel gereserveerd voor tegenvallers en mogelijke meekoppelkansen
B121139	N211 Wippolderlaan	Bij Kadernota 2023 krediet verhoogd voor prijsontwikkeling. Op basis van tweede voortgangsrapportage wordt prijsontwikkeling gecorrigeerd omdat o.a. een versobering dubbel was meegerekend
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	Bij Kadernota 2023 krediet verhoogd voor prijsontwikkeling
	Reservering voor A12 en tegenvallers in de regio Gouwe	Bij Kadernota 2023 verlaagd ten behoeve van Beter Bereikbaar Gouwe en als gevolg van rapport over A12 corridor
	Programma Mobiliteit en verstedelijking weginfrastructuur (o.a. Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Westland)	Bij Kadernota 2023 verlaagd voor inzet Bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven en fietsproject Westland (onderdeel Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen)
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	Toevoeging restantkrediet realiseren vaarwegmanagement voor nadere invulling programma DVM en Smart Mobility
TOEGEVOEGD		
B120935A	N209 Geluidsscherm Bleiswijk (reservering tegenvallers en mogelijke meekoppelkansen)	Vooralsnog niet nodig voor aanleg Geluidsscherm Bleiswijk. Blijft beschikbaar voor tegenvallers en mogelijke meekoppelkansen
	Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)	Bij Kadernota 2023 toegevoegd vanuit bestaande middelen voor de uitvoeringsfase (pas beschikbaar na uitvoeringsbesluit)
	Beter Bereikbaar Gouwe (voorbereidingsfase)	Bij Kadernota 2023 toegevoegd als gevolg van voorbereidingsbesluit
	Bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	Bij Kadernota 2023 toegevoegd

4.2.1 Programma functionele verbeteringen wegen

Binnen de paragraaf wegen is een programma functionele verbeteringen wegen met diverse projecten en reserveringen. Dit zijn relatief beperkte ingrepen met een financiële omvang van minder dan € 5 miljoen en die over het algemeen voor 2026 zouden kunnen worden uitgevoerd. De projecten zijn met name gericht op verkeersveiligheid. Bij een aantal projecten speelt ook de doorstroming een rol. Ze zijn gebaseerd op aandachtspunten die zijn voortgekomen uit trajectstudies die in het kader van naderend planmatig onderhoud de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Niet alle aandachtspunten komen uiteindelijk als projecten in de programmering. De aandachtspunten worden geprioriteerd op basis van onder andere ernst en potentiële winst (verkeersveiligheid, doorstroming), positie van de weg in het totale mobiliteitsnetwerk (gebruik van de weg, omgeving), fysieke en financiële haalbaarheid (inpasbaar, kosten versus baten, mogelijke bijdragen van derden). Vervolgens wordt gekeken of deze binnen de beschikbare middelen zijn in te passen.

Op basis van voortschrijdend inzicht kunnen projecten op de lijst afvallen of worden toegevoegd.

De investeringskredieten zijn weergegeven in tabel 7. Een deel van het budget is nog niet toegedeeld aan projecten, deze worden vooralsnog gereserveerd om tegenvallers op de lopende projecten op te kunnen vangen en nog niet ingezet voor nieuwe projecten. In tabel 8 zijn de afgevallen/afgeronde projecten weergegeven en welke wijzigingen hebben plaatsgevonden ten opzichte van het PZI 2022-2039.

Tabel 7: overzicht investeringskredieten programma functionele verbeteringen wegen

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatieffase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
B120753	Ontsluiting Westergouwe	2,1	0,0	2,1	2028
EN2220602	Verkeersveiligheid N222a	1,4	0,0	1,4	2025
	Functionele verbeteringen wegen (nog nader toe te delen)	8,0	0,0	8,0	2025
	N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg	1,0	0,1	0,9	2026
Vorbereidingsfase					
B145100	Geluidsscherm Triangel	1,2	0,0	1,2	2023
B193000	Aansluitingen A12/N451/N219	0,9	0,0	0,9	2022
B121700	N217 Projecten Renovatie Heinenoord	4,2	0,8	3,4	2024
	Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	1,8	0,0	1,8	2024
EN2312001	N231c verkeersveiligheidsmaatregelen	0,9	0,0	0,9	2023
EN4472101	N447a verkeersveiligheidsmaatregelen	0,1	0,0	0,1	2023
EN4622101	N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad	1,4	0,0	1,4	2024
EN4712101	N471a dwarsprofiel	0,3	0,0	0,3	2023
EN4432102	N443/N206 aansluiting	2,5	0,8	1,7	2024
EN4432101	N443 dwarsprofiel (diverse maatregelen)	1,4	0,0	1,4	2024
Uitvoeringsfase					
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	2,4	0,6	1,8	2023

Tabel 8: Veranderingen budgetten t.o.v. PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/VERVALLEN		
	N216 Wilgenweg	Afgevallen bij Kadernota 2023 geen prioriteit in uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid en geen kosteneffectieve maatregelen
	N207a verkeersveiligheid	Afgevallen bij kadernota 2023, geen prioriteit in uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid
EN4431601	N443 Bergamolaan (bijdrage aan Teylingen))	Project is afgerond
EN4442101	N444b aansluitingen en dwarsprofiel	Afgevallen bij Kadernota 2023, lage prioriteit in uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid en onduidelijk of maatregelen wel uitvoerbaar met beschikbare middelen
EN2281901	Herinrichting N228 (Veiliger)	Project is afgerond
B144402	Bijdrage rotonde N444 randweg Voorhout	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	Bij Kadernota 2023 krediet verhoogd vanwege prijsontwikkeling en scope
EN2220602	Verkeersveiligheid N222a	Kadernota 2023, project bleek vanwege ruimtelijke beperkingen niet uitvoerbaar, krediet verlaagd en project terug naar de initiatieffase om scope opnieuw te bepalen
B121700	N217 Projecten Renovatie Heinenoord	Bij Kadernota 2023 verhoogd vanwege prijsontwikkeling en bestuurlijke afspraken. Bijdrage Wegschap Dordtse Kil toegevoegd.
	Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	Verhoogd vanuit krediet N217 Projecten Renovatie Heinenoord op basis van bestuurlijke afspraken
EN4432102	N443/N206 aansluiting	Risicoreservering verlaagd en verschil ingezet voor project Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A, zie 4.5 Aanleg en Verbetering: paragraaf verkeersveiligheid
	N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg	Bij het aankomend groot onderhoud worden geen functionele aanpassingen meegenomen omdat ze niet tegelijkertijd kunnen worden uitgevoerd. De aanpassingen nemen meer voorbereidingstijd in beslag dan de onderhoudswerkzaamheden. Het project gaat terug naar de initiatieffase om te bepalen of en wanneer aanpassingen noodzakelijk zijn

4.3 Aanleg en verbetering: paragraaf openbaar vervoer

Deze paragraaf bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer (tabel 8). In principe is het R-net kwaliteitsconcept van een frequente, betrouwbare, snelle en comfortabele verbinding 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. In tabel 9 zijn de investeringskredieten opgenomen. Tabel 10 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van het PZI 2022-2039.

Tabel 9: Overzicht investeringskredieten projecten openbaar vervoer

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatieffase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
	Transitieplan OV (halteverbeterplan en doorstroming)	19,6	7,8	11,8	2026
	Halteverbeterplan 2022-2030	6,0	0,0	6,0	2030
	Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten	80,0	0,0	80,0	2029
Vorbereidingsfase					
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	9,0	0,0	9,0	2025
Uitvoeringsfase					
B221000	Algeracorridor bijdrage Grote kruising	5,8	0,0	5,8	2024
B200013B	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol 1 ^e fase	30,2	19,4	10,8	2025
B200013C	Ontwikkeling buscorridors – Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol, Maatregelen 2 ^e fase oeververbinding Lisse-Lisserbroek	12,3	1,7	10,6	2026
B200020	Vervangingsopgave DRIS-displays	8,9	0,0	8,9	2023
B210071	Merwede Linge Lijn	43,3	17,0	26,3	2025
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	15,1	0,0	15,1	2023
Programma P+R Voorzieningen					
B230100	Programma P+R Voorzieningen reservering	0,3	0,3	0,0	2025
B230102	P+R Voorziening Heinenoord	1,9	1,9	0,0	2023
B230103	P+R voorziening Numansdorp	0,9	0,9	0,0	2023
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	6,0	0,0	6,0	2024
B263500	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn)	24,4	0,0	24,4	2023
HOV-NET Zuid-Holland Noord					
B210054	Bijdrage aan de Leidse Ring Noord	32,7	0,0	32,7	2031
B261100	Spoorcorridor Alphen - Gouda ⁶	78,7	62,3	16,4	2023
B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	165,2	117,7	47,5	2027
B262100	HOV Leiden CS - Noordwijk	87,8	78,1	9,7	2025
B262400A	Inframaatregelen Leiden Centraal - Leiden Lammeschans	4,9	0,0	4,9	2023
B264000B	R-NET onderzoek nieuwe corridors	4,5	0,0	4,5	2025
	HOV-Net Zuid-Holland Risicoreservering	42,8	0,0	42,8	2025

⁶ Project is afgerond, financiële afronding met I&W moet nog plaatsvinden in 2022 maar uitloop naar 2023 is mogelijk

Tabel 10: wijzigingen t.o.v. het PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/ VERVALLEN		
Stelpost 2020-11	Beschikbaar voor Leiden-Utrecht	Bij kadernota 2023 is krediet vrijgevallen naar programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling en is de Rijksbijdrage komen te vervallen
B20001	Ontwikkeling buscorridors: Algemeen	Bij Kadernota 2023 is krediet ingezet voor B200013C Ontwikkeling buscorridors – Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol, Maatregelen tweede fase oeververbinding Lisse-Lisserbroek. Restantkrediet is toegevoegd aan het Transitieplan OV
B249800	N498B haltepaar Schaapsweg GO-R'dam	Het project is opgeleverd en wordt in 2022 financieel afgerond. Het krediet is hiervoor verhoogd omdat per abuis het restantkrediet in het vorige PZI was vrijgevallen
B264100	Uitrol R-NET productformule	Restantkrediet wordt toegevoegd aan B264000B R-NET onderzoek nieuwe corridors
GEWIJZIGD		
B200020	Vervangingsopgave DRIS-displays	Bij Kadernota 2023 is krediet verlaagd vanwege lagere kosten. Vrijval naar programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling
	Transitieplan OV (halteverbeterplan en doorstroming) niet exploitatie	Deel reservering verschuift naar B264000B R-NET onderzoek nieuwe corridors, daarnaast toevoeging restantkrediet ontwikkeling buscorridors: algemeen en inzet voor Halteverbeterplan 2022-2030
B264000B	R-NET onderzoek nieuwe corridors	Zie hierboven en toevoeging restantkrediet van € 194.000 B264100 Uitrol R-NET productformule
B210071	Merwede Linge Lijn	Bij kadernota 2023 is restantkrediet vrijgevallen naar programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	Krediet verhoogd met dekking vanuit de reserve mobiliteit voor de aanleg van de haltes Vrouwenhuisjesweg/N217
B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	Als gevolg van nieuwe afspraken, zoals gemeld in de Kadernota 2023, wordt het krediet verlaagd en vallen de inkomsten van het Rijk weg
B262100	HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk	Bij Kadernota 2023 diverse wijzigingen doorgevoerd. Aanvullend is de Rijksbijdrage geïndexeerd (uitgaven en inkomsten) en is de bijdrage aan de RijnlandRoute verhoogd vanwege extra voorbereidingskosten bus onderdoorgang Tjalmaweg
TOEGEVOEGD		
	Halteverbeterplan 2022-2030	Reservering voor nieuw programma vanuit middelen Transitieplan OV

4.4 Aanleg en verbetering: 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 uitgewerkt in de uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen". Het budget voor de Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" bestaat uit diverse deelbudgetten. Deze bestaan uit, snelfietsroutes, tegelfietspaden en fietsparkeerprojecten. Bij de uitvoering van deze fietsprojecten zal worden gekeken naar mogelijkheden voor innovatie en duurzaamheid. In tabel 11 zijn de investeringskredieten opgenomen. In Bijlage 5 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de lopende projecten en nog beschikbare reserveringen voor toekomstige projecten. Tabel 12 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van het vorige PZI 2022-2039.

Tabel 11: Overzicht investeringskredieten fietsprojecten

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatieffase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'					
	<i>Bijdrage metropolitane fietsroute Westland</i>	1,3	0,0	1,3	2025
Uitvoeringsfase					
	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Verlengde Velostrada Delft – Leiden (2e fase)	4,0	0,0	4,0	2025
	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvluettracé	4,9	0,0	4,9	2025
Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'					
	<i>Snelfietsroutes</i>	29,6	3,1	26,5	2025
	<i>Fietsparkeren</i>	13,1	0,7	12,4	2025
	<i>Tegelfietspaden</i>	5,7	0	5,7	2024
	<i>Overig</i>	53,9	3,2	50,7	2025

Tabel 12: Veranderingen projecten uitvoeringsfase t.o.v. PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016	Het laatste project (Polderpad Schiebroeksepolder) van dit programma is in 2022 afgerond
	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	Diverse projecten zijn gerealiseerd en subsidies zijn vastgesteld
GEWIJZIGD		
	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	Diverse mutaties (plussen en minnen) binnen het programma als gevolg van projectontwikkelingen

4.5 Aanleg en Verbetering: 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.

Ook in de andere 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 worden zowel het fietspad als de weg veiliger van. 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 wegen of wegen van de waterschappen. Deze zijn geen onderdeel van de paragraaf verkeersveiligheid maar komen terug in hoofdstuk 4. In tabel 13 zijn de investeringskredieten voor verkeersveiligheidsprojecten opgenomen. Tabel 14 geeft de relevante veranderingen weer ten opzichte van het PZI 2022-2039.

Tabel 13: Investeringskredieten projecten verkeersveiligheid

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Vorbereidingsfase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3 ⁷	16,2	3,3	12,9	2024
Uitvoeringsfase					
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	8,0	0,0	8,0	2025
EN210501	N215 Melissant - Dirksland	24,7	6,4	18,3	2022
EN2151002	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 B en C	24,9	2,1	22,8	2025
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp	1,9	1,6	0,3	2023
EN2181001	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496	3,5	0,2	3,3	2024
EN2311201	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N231 A	1,5	0,4	1,1	2022
EN4890801	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	3,2	0,0	3,2	2023
Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen					
	N223 & N457 Bentwoudlaan – Vredenburghlaan	0,5	0,5	0,0	2023
EN2141201	N214 km 1,5 - 22,5 Papendrecht-Noordeloos	3,5	0,9	2,6	2025

Tabel 14: Veranderingen budgetten t.o.v. PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting

⁷ Was onderdeel van koepelproject EN2230001 Aanpassingen hoofdrijbaan N223, de overige projecten zijn echter al afgerond

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EN2140801	Parallelweg N214B	Project is bij Kadernota 2023 komen te vervallen
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling. Het project wordt in 2022 afgerond
GEWIJZIGD		
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling. Per abuis was de verhoging te laag, dit wordt in het PZI gecorrigeerd
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling en tegenvallers tijdens de uitvoering
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling
EN2181001	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van projectontwikkelingen
EN2311201	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N231 A	Bij Kadernota 2023 is het krediet verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling
EN4890801	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	Krediet verhoogd vanuit EN4432102 N443/N206 aansluiting (verlaging risicoreservering) vanwege extra nadeelcompensatie kabels en leidingen
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen	Bij Kadernota 2023 is reservering verlaagd door inzet bij N207 Zuid

4.6 Aanleg en verbetering: 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). Tabel 15 geeft de investeringskredieten weer en tabel 16 de relevante veranderingen ten opzichte van het PZI 2022-2039

Tabel 15: Investeringskredieten projecten vaarwegen

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Initiatiefase					
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
EVW999714	Reservering functionele verbeteringen vaarwegen	2,9	0,0	2,9	2027
Vorbereidingsfase					
EVW011202	Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	14,1	3,5	10,6	2026
EVW101702	Vervanging Concordiabrug (verbetering kruising weg-vaarweg)	11,5	0,0	11,5	2027
Uitvoeringsfase					
Functionele verbeteringen vaarwegen					
EVW041401	<i>Loswal Hoogewaard</i>	1,7	0,0	1,7	2023
EVW092102	<i>Functionele aanpassing bediening Amaliabrug in relatie tot de A20</i>	0,2	0,0	0,2	2023
EVW042101	<i>Verbreding Oude Rijn (bouwplan Nieuw Rein)</i>	0,4	0,0	0,4	2023
EVW001702	<i>Nautische voorzieningen (incl. Maximabrug) en Kandelaarsbrug (aanpassing remmingswerk)</i>	1,3	0,0	1,3	2023
EVW011801	<i>Overname oever bij Kruithuisbrug</i>	0,5	0,0	0,5	2023
EVW011903	<i>Aanpassing Schie ter hoogte van Laga</i>	0,6	0,0	0,6	2023
EVW081202(A)	Vervangen Steekterbrug	30,1	2,4	27,7	2025
EVW010802B	Vervangen St.Sebastiaansbrug Delft ⁸	8,2	0,0	8,2	2023

Tabel 16: Veranderingen budgetten t.o.v. PZI 2022-2039

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EVW091601	Optimalisatie Gouwe i.r.t. A12 Coenecoop	Bij Kadernota 2023 toegevoegd aan reservering voor Beter Bereikbaar Gouwe op basis van het voorbereidingsbesluit
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie	Project is eerder al opgeleverd maar nu ook financieel helemaal afgerond

⁸ Project is afgerond, de financiële afronding vindt naar verwachting plaats in 2022 maar uitloop naar 2023 is mogelijk

EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)	Projecten zijn afgerond. Restantkrediet toegevoegd aan reservering DVM (paragraaf wegen) voor nadere invulling programma DVM en Smart Mobility
EVW011801	<i>Knelpunt vaarwegbreedte ter hoogte van Boxce</i>	Project is afgerond, restantkrediet naar reservering functionele verbeteringen vaarwegen
EVW011801	<i>Delftse Schie verwijderen Stortsteen</i>	Project gestopt, werkzaamheden blijken niet nodig te zijn.
EVW091503	<i>Baggeren ten behoeve van extra ligplaats Julianasluis</i>	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
EVW999714	Reservering functionele verbeteringen vaarwegen	Bij kadernota 2023 inzet voor Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoever Delft en mutaties vanwege afronding projecten

4.7 Beschikbare middelen prijsontwikkeling en tegenvallers

In deze paragraaf worden de kredieten weergegeven die beschikbaar zijn gesteld om prijsontwikkeling en tegenvallers op te vangen. Dit is inclusief de bij de begroting 2023 toegevoegde investeringsmiddelen voor prijsontwikkeling t/m 2021 (€ 16,4 miljoen) en voor prijsontwikkeling 2022-2027 (€ 123 miljoen).

De middelen die in tabel 17 zijn weergegeven kunnen niet worden ingezet voor nieuwe projecten of voor scopewijzigingen op lopende projecten.

Tabel 17: Overzicht beschikbare investeringsmiddelen prijsontwikkeling en tegenvallers

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Nog beschikbare middelen PZI		<i>Bedragen x € 1 miljoen</i>			
	Reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2021	15,0	0,0	15,0	n.v.t.
	Reservering prijsontwikkeling lopende projecten 2022-2027	161,0	0,0	161,0	n.v.t.
	Programmareserve tegenvallers en prijsontwikkeling	66,8	0,0	66,8	n.v.t.

5. Regionale gebiedsagenda's Mobiliteit

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's mobiliteit voor Holland Rijnland, Midden-Holland, Hoeksche Waard, Goeree Overflakkee, Alblasserwaard en Drechtsteden, zijn met ingang van 2018 opgenomen in het PZI. Het zijn uitvoeringsprogramma's waarin de regio de maatregelen uit verschillende paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) zoveel mogelijk in samenhang integreert. Zij vormen de basis voor de toekenning van middelen die via het Provinciefonds (sinds 2015 als jaarlijkse Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer) beschikbaar worden gesteld. De SRM is het uitvoeringsinstrument om de provinciale bijdrage aan de projecten te kunnen verstrekken aan de realiserende partij.

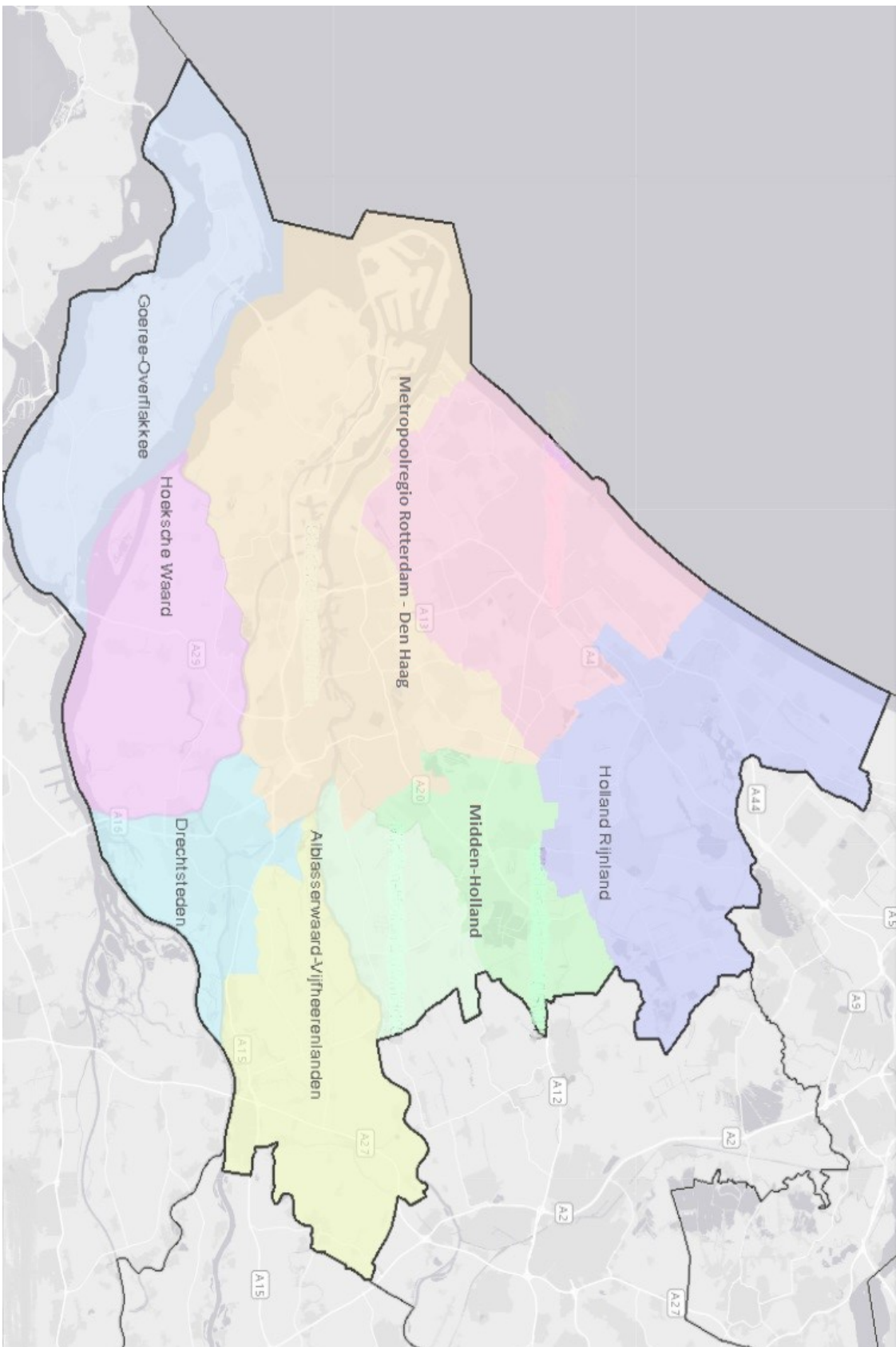
Om als gemeente of waterschap in aanmerking te komen voor een subsidie vanuit de SRM-middelen dient een project te zijn opgenomen in de regionale gebiedsagenda. In regionaal verband wordt geprioriteerd en bepaald welke projecten worden opgenomen binnen het beschikbare budget per regio en uitvoeringsgereed zijn voor het aankomend jaar. 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 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 projecten in de categorie uitvoeringsgereed wordt een budgetpost opgenomen in de begroting waarna de gemeenten subsidies kunnen aanvragen. Tot 2022 konden gemeenten subsidies reserveren tot maximaal 40% van het beschikbare budget per regio. Het gereserveerde deel werd dan als bekleemd budget toegevoegd aan de reserve Mobiliteit. Van deze gereserveerde budgetten worden middelen weer onttrokken aan de reserve op het moment dat een of meerdere gemeenten hiervoor subsidies gaan aanvragen. In 2022 zijn afspraken gemaakt over het beëindigen van de zogeheten toekomstig uitvoeringsgerede projecten waarvoor vanaf 2016 budgetten zijn gereserveerd. Het streven is dat de gereserveerde budgetten uiterlijk tot 2025 zullen bestaan.

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 11: Overzichtsk kaart regio's



5.1 Regio Drechtsteden

De ambities van de regio Drechtsteden zijn opgenomen in de Groeiagenda en de Gebiedsagenda Bereikbaar Drechtsteden en sluiten aan bij die van de provincie Zuid-Holland. De opgaven in het woon-en werkgebied van de regio vragen om een integrale aanpak. Deze regio kan zich alleen ontwikkelen indien de verbindingen voor woon-werkverkeer en goederenvervoer goed functioneren. De bereikbaarheid moet beter per weg, over het spoor en over het water. De dagelijkse besturen van de regiogemeenten dragen er zorg voor dat de nieuwe woon- en werklocaties die in hun gemeente de komende jaren worden ontwikkeld een goede koppeling krijgen aan een hoogwaardig ov-systeem. Dit is essentieel voor de toekomstige bereikbaarheid van Drechtsteden. Uiteraard wordt de congestie op de wegen aangepakt door een betere benutting van de wegcapaciteit.

Voor de regionale gebiedsagenda zijn 6 concrete projecten opgevoerd voor 2023. 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 2024-2026 zijn nog geen concrete projecten vastgesteld maar is een overzicht opgenomen van mogelijke projecten.

Tabel 18: Overzicht projecten gebiedsagenda 2023 en doorkijk 2024-2026

bedragen x € 1.000			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
G23007	Dordrecht	Herinrichten Eulerlaan	450	2023-2024
G23008	Hendrik-Ido Ambacht	Herinrichtten Laan van Welhorst t.h.v. Hoogambacht (fase 1)	250	
G23009	Papendrecht	Aanpassen rotonde Burgermeester Keijzerweg - Veerweg	250	
G23010		Reconstrueren Vijzellaan	105	
G23011		Aanpassen fietsoversteek Andoornlaan	75	
G23012		Reconstrueren Oosteind	300	
		Reconstructie Westeind		
ntb	Zwijdrecht	Inrichten 30 km zone Ringdijk Veerplein en Maasplein	ntb	2024-2026
	Sliedrecht	Craijensteijn		
	Drechtsteden (regio)	Vergroten zichtbaarheid en vindbaarheid waterbushaltes Innovatief personen vervoer over water		
	Hendrik-Ido Ambacht	Herinrichting kruising Reeweg en Weterlingsingel		
	Papendrecht	Verbeteren verkeersveiligheid fietsers Pieter Zeemanlaan		
TOTAAL			1.430	

Voor 2023 is het beschikbare budget paragraaf 2 Infrastructurele projecten ingevuld. Voor de jaren 2024 en verder zal het budget worden aangewend voor nieuwe projecten die nog niet zijn aangemeld. In tabel 19 is een overzicht gegeven van de Toekomstig Uitvoeringsgerede projecten.

Tabel 19: Overzicht Toekomstig Uitvoeringsgerede projecten

Projectnummer	wegbeheerder	Omschrijving	totale subsidiebijdrage SRM t/m 2023	Verwacht jaar realisatie
G22009	Alblasserdam	Verbeter mogelijkheden kruising Grote Beer – De Helling	400	2024
G22008	Dordrecht	Doortrekken en aanpassen wegprofiel Laan van London	100	2024-2025
G22010	Hardinxveld - Giessendam	Realiseren nieuw wegtrace voor de Nieuweweg	225	
G21025	Zwijndrecht	Ontwikkeling Spoorzone fase 2	438	2024
ntb	Hi-Ambacht	Pompe van Meerdervoortsingel	50	2024
	Hi-Ambacht	Herinrichting Laan van Werfhorst overige (fase 2)	250	2024-2025
	Hi-Ambacht	Veersedijk	750	2025-2026
	Hi-Ambacht	Onderdijkse Rijweg	1350	
	Papendrecht	Inrichting schoolomgeving van der Palm-pad/straat	ntb	
	Papendrecht	Mobiliteitsoplossingen rondom uitbreiding Fokker		
	Papendrecht	Reconstructie Noordhoek		

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 20.

Tabel 20: Overzicht PZI projecten regio Drechtsteden

Projectnummer	Omschrijving
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)
B210071	Merwerdelingelijn
	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn)
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht – Brabant
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

5.2 Regio Alblasserwaard

De ambities voor deze regio met betrekking tot bereikbaarheid komen voort uit 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, Zuid-Holland Bereikbaar 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, Zuid-Holland Bereikbaar, 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:

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

- de interne bereikbaarheid binnen de regio maximaal te garanderen voor alle modaliteiten;
- 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 een gebied geformuleerd zoals de A15 en A27, N214 en N216, de verbindingen tussen de kernen en gebiedsontsluitingen Gorinchem en Gorinchem-West. Voor elke corridor/gebied is een strategie opgesteld wat heeft geleid tot een meerjarig programma aan projecten in de periode 2023 en verder.

Uiteindelijk zijn er vier projecten aangedragen voor de gebiedsagenda 2023 waarvan twee uitvoeringsgereed .

Tabel 21: Overzicht projecten gebiedsagenda 2023 en doorkijk 2024-2026

bedragen x € 1.000			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
G23013	Waterschap Rivierenland	Fietsstraat Middelweg Nieuw-lekkerland buiten de bebouwde kom	225	2023
G23014	Molenlanden	Herinrichten Dam – Schotdeuren in Arkel	239	
ntb	ntb	Herinrichting Molenstraat-Lekdijk Kinderdijk	ntb	2024
		Herinrichting Molenaarsgraaf, inclusief Dorpsstraat		
		Aanbrengen natuurlijke snelheid remmende maatregelen		
		Verbeteren regionaal fietsnetwerk AV		
		Nieuwe verkeersstructuur Nieuw-Lekkerland		2025
		Herinrichting Hoogaarslaan Nieuw-Lekkerland		
		Verbetering berm		
		Aanbrengen natuurlijke snelheid remmende maatregelen		
		Verbeteren regionaal fietsnetwerk AV		2026- en verder
		Herinrichting Wouter van langeraklaan		
		Herinrichting Ammerse Kade		
		Realisatie regionaal fietslint Molenlanden		
		Realisatie OV knooppunt Gorinchem West (2040 gereed)		
		Realisatie op- en afrit A27 bedrijventerrein Gorinchem Noord		
		Aanpassen (H)OV halte A27/N214 naar aanleiding van groot onderhoud A27		
		Realisatie van elips rotonde Pielmolenbrug (N481)		
Vervangen van Concordiabrug				
Doorfietsroute Gorinchem - Sliedrecht				
TOTAAL			464	

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

Tabel 22: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor regio Alblasserwaard

Projectnummer	Omschrijving
B121400	(On)gelijkvloerse kruising N214/216
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B
B210071	Merwedelingelijn
	HOV DMG (waaronder Merwedelingelijn)
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
EN2161701	N216b Rotonde Goudriaan
EVW101702	Vervanging Concordiabrug (verbetering kruising weg-vaarweg)

5.3 Regio Goeree-Overflakkee

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.

De regiogemeente heeft 14 projecten opgenomen in de gebiedsagenda voor de periode 2023-2026 (zie tabel 22). Voor 2024 en verder is een meerjarige doorkijk opgesteld op basis van het Gebiedsprogramma Goeree-Overflakkee. De regio heeft geen middelen gereserveerd voor Toekomstig Uitvoeringsgerede projecten.

Tabel 22: Overzicht projecten gebiedsagenda 2023 en doorkijk 2024-2026

bedragen x € 1.000			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
D23033	Goeree-Overflakkee	Ombouw Kruispunt Rottenburgseweg – Doetinchemsestraat te Middelharnis	300	2023
G23023		Aanbrengen sobere bushalte voorziening Stad aan 't Haringvliet	74	
ntb	Goeree-Overflakkee	Wijzigen van fiets-bromfietspaden naar fietspaden.	ntb	2024-2026
		Snelheidsremmende maatregelen op het Gedempt Kanaal te Middelharnis.		
		Verbreden fietsstroken Joos van den Vondellaan (Middelharnis/Sommelsdijk)		
		Inpassingsstudie fietspaden c.q. fietsstroken Koningin Julianaweg en Dorpsweg (Zuid) in Middelharnis/Sommelsdijk		
		Uitvoeren snelheidsremmende maatregelen Zandpad en Beneden Zandpad (in Middelharnis)		
		Maatregelen snelheid Rottenburgseweg te Middelharnis		
		Verbreding van fietssuggestiestroken op de Doetinchemseweg te Middelharnis		
		Aanpak Korteweegje te Dirksland		

bedragen x € 1.000

			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
		(verkeersveiligheid)		
		Aanpak Oosterweg te Ouddorp (verkeersveiligheid)		
		Aanpak Oosthavendijk te Middelharnis (verkeersveiligheid)		
TOTAAL			374	

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 23.

Tabel 23: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor regio Goeree-Overflakkee

Projectnummer	Omschrijving
EN2151002	Verkeersveiligheidsmaatregelen N215 traject B en C
B195900	N59 Energy Highway
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

5.4 Regio Hoeksche Waard

De Gemeente Hoeksche Waard heeft 6 projecten (5 uitvoeringsgereed en 1 toekomstig uitvoeringsgereed) opgenomen in de regionale gebiedsagenda. Deze projecten komen voort uit het Programma Mobiliteit. Mobiliteit is de drager van veel maatschappelijke ontwikkelingen in gemeente Hoeksche Waard. Een goede bereikbaarheid maakt het gebied aantrekkelijk om te wonen, te werken en te recreëren.

De ambitie is dan ook om de interne en externe bereikbaarheid van de Hoeksche Waard te verbeteren. Hierbij zijn de dorpen in de Hoeksche Waard met elkaar verbonden en de stedelijke gebieden met al hun voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar.

Externe bereikbaarheid

Voor de externe bereikbaarheid zijn we voor een groot deel afhankelijk van de capaciteit van de Heinenoordtunnel en de Kiltunnel, de Haringvlietbrug en het pontje tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen. De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat gedurende de spits de maximale capaciteit steeds dichterbij komt. Om de bereikbaarheid te optimaliseren richt de ambitie zich op de volgende 3 sporen:

Vergroten van de capaciteit van weginfrastructuur;

Het bieden van een goed (en snel) alternatief voor de (kortere) verbindingen met de omliggende gebieden, zoals het openbaar vervoer en de fiets;

Het beter benutten van de huidige capaciteit door slimmere maatregelen, zoals het gebruik van de vluchtstrook van de A29 door de bus of een inhaalverbod voor vrachtwagens.

Interne bereikbaarheid

Voor de interne bereikbaarheid is de ambitie om inwoners, dorpen en voorzieningen goed met elkaar te verbinden op een veilige en duurzame manier. Hierbij is het zoveel mogelijk scheiden van de verschillende modaliteiten, zoals landbouwverkeer, fiets en auto, wenselijk. Het bereikbaar houden van voorzieningen voor alle inwoners is een belangrijk uitgangspunt. Voor de leefbaarheid op de verschillende kwetsbare dijken is het van belang om de grote en zware verkeersstromen zoveel mogelijk via het hoofdwegennet af te wikkelen. Om dit te bereiken is het zaak om de zogenaamde vorkstructuur in de Hoeksche Waard te realiseren. Deze bestaat uit de N217 als hoofdontsluiting en 4 noord-zuidverbindingen om de grootste verkeersstromen te ondersteunen. De ontbrekende schakels hiervoor moeten aangelegd worden.

In onze visie en ambitie is een richtinggevend kader en een wenkend perspectief weergegeven voor de mobiliteit in Hoeksche Waard. Vanuit deze visie en ambitie zijn de programmathema's gedestilleerd die in onderlinge samenhang bijdragen aan het behalen van de beoogde ambitie. Dit vertaalden wij in de volgende strategische doelen.

De stedelijk gebieden rondom Hoeksche Waard zijn op multimodale manier snel, veilig en comfortabel bereikbaar

In Hoeksche Waard zijn veel inwoners en bedrijven afhankelijk van goede en snelle verbindingen voor zowel de auto als de fiets en het openbaar vervoer naar de omliggende gebieden, en dan vooral van en naar de regio's Rotterdam en Dordrecht. Daarnaast zijn deze verbindingen noodzakelijk om ook in de toekomst een interessant vestigingsgebied te blijven. Mede in het licht van de bovengemiddelde vergrijzing in het gebied is het aantrekken van jonge huishoudens wenselijk. De bereikbaarheid is ook belangrijk rekening houdend met de huidige en toekomstige krapte op de arbeidsmarkt in Hoeksche Waard. Zeker in sectoren als de zorg en techniek kunnen de vacatures steeds lastiger ingevuld worden met Hoeksche Waarders. Mensen van buiten het eiland moeten er makkelijk, snel en comfortabel naartoe kunnen.

De dorpen in Hoeksche Waard zijn multimodaal met elkaar verbonden

De Hoeksche Waard bestaat uit een groot aantal dorpen, buurtschappen en dijklinten. Dit zijn vitale gemeenschappen die vaak met elkaar verbonden zijn. Ondanks dat de Hoeksche Waard zich kenmerkt door een groot aanbod van voorzieningen in de dorpen, is niet alles in elk dorp aanwezig. Dat hoeft geen probleem te zijn als de voorzieningen maar goed en op een veilige manier bereikbaar zijn. Ook binnen het programma inclusieve samenleving is de inzet erop gericht dat iedereen mee kan doen in de samenleving.

Een goede interne bereikbaarheid via zowel openbaar vervoer, auto als fiets op het eiland is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

De impact van mobiliteit op leefbaarheid wordt verlaagd

Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de vitaliteit van Hoeksche Waard, maar heeft ook een keerzijde. De leefbaarheid kan onder druk komen vanwege uitstoot en trillinghinder door auto's, vrachtwagens, landbouwverkeer en bussen. Door het onvoldoende scheiden van de verschillende verkeersstromen kunnen onveilige verkeerssituaties ontstaan. Ook is er overlast van 'wild geparkeerde' vrachtauto's in het gebied. Dit zorgt voor een minder positieve beleving van de leefbaarheid op het eiland en in de verschillende kernen. Door de verschillende modaliteiten beter te reguleren, wordt deze beleving verbeterd. Bovendien ligt er vanuit het klimaatakkoord een grote opgave om de CO₂- uitstoot van de mobiliteit terug te dringen.

In tabel 24 is een overzicht van de projecten voor 2022 opgenomen. Er is nog geen meerjarige doorkijk 2023 t/m 2025 opgenomen. Dit zal op basis van het Programma mobiliteit nog worden ingevuld.

Tabel 24: Overzicht projecten gebiedsagenda 2023

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	
			Totaal	Ten laste van jaar
D23023	Hoeksche Waard	Duurzaam Veilig inrichten diverse straten Puttershoek	25	2023
D23024		Duurzaam Veilig inrichten Rustenburgstraat Puttershoek	29	
D23025		Duurzaam Veilig inrichten diverse straten Zuid-Beijerland	50	
D23026		Duurzaam Veilig inrichten diverse straten Goudswaard	98	
D23027		Aanpassing OV-haltes Klaaswaal	44	
D23028		Tiengemetepad Spui (fietsroute)	44	
D23029		Duurzaam veilig inrichten Gravin sabinestraat	95	
D23030		Duurzaam veilig inrichten centrum Nieuw Beijerland	59	
D23031		Duurzaam veilig inrichten diverse straten Strijen	70	
D23032		Duurzaam veilig inrichten Piershil	4	
TOTAAL			518	

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 25.

Tabel 25: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor de regio Hoeksche Waard

Projectnummer	Omschrijving
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)
B230100	Programma P+R Voorzieningen
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp
EN4890801	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'
B121700	N217 PZH Proj. Renovatie Heinenoord
	Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)

5.5 Regio Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland heeft op basis van de regionale ambities een gebiedsagenda opgesteld voor de periode 2023-2026. Deze is gebaseerd op de Regionale Agenda/Strategie 2019-2023. De Regionale Strategie Mobiliteit is in 2021 vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Vanaf 2022 wordt gewerkt aan een uitvoeringsagenda.

De opgaven in Holland Rijnland zijn urgent, complex en ze overstijgen beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen. Het hoofddoel van de regionale strategie mobiliteit is het versterken van de leefomgeving, woonmilieus en economische ontwikkeling door aanpak van urgente bereikbaarheidsopgaven.

Daarnaast staan enkele integrale opgaven centraal waar onder:

- Hoe zorgen we ervoor dat de interne en externe bereikbaarheid van Holland Rijnland (voor zowel de korte als lange termijn) maximaal versterkt wordt?
- Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, provincie, Holland Rijnland, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaatakkoord, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

Tot slot van deze onderdelen is mobiliteit een belangrijk thema in het klimaatakkoord en wordt hier in de strategische agenda apart aandacht aan besteed.

Onderdeel van het Regionaal Verkeer- en vervoerplan vormen uitvoeringsprogramma's die betrekking hebben op diverse modaliteiten en programma's zoals autoprojecten, verkeersveiligheid, goederenvervoer, fiets (tevens afgestemd met het provinciaal Fietsplan), openbaar vervoer en Ontsluiting Greenport.

Deze uitvoeringprogramma's worden jaarlijks voorzien van actuele informatie op projectniveau.

Tevens wordt bezien of projecten, om welke reden dan ook, kunnen vervallen of dat het noodzakelijk is om in verband met voortschrijdend inzicht of nieuwe ontwikkelingen moeten worden toegevoegd. De laatste actualisatie heeft begin 2022 plaatsgevonden en is vervolgens vastgesteld door het Dagelijks Bestuur Holland Rijnland.

De uitvoeringsprogramma's dienen mede als basis voor de subsidieaanvragen in het kader van de Provinciale Subsidieregeling Mobiliteit.

Voor de projectenlijst is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig) en overige (grottere) infrastructurele projecten met een meer regionale uitstraling.

De projecten voor 2023 – 2025 zijn opgenomen in tabel 26. Er is daarnaast een meerjarige doorkijk gemaakt voor de periode 2023-2025 in tabel 28.

Tabel 26 Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda 2023 -2025

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	Verwacht jaar realisatie
			Totaal	
G23001	Leiden	Verbreden fietspad Leidse Ring Noord – Fietspad Ypenburgbocht	82	2023
G23002		Aanleg vrijliggende fietspaden Hoge Morsweg – Smaragdlaan – deel Agaatlaan en Haagsche Schouwweg	556	2025
G23003		Aanleg vrijliggende fietspaden	392	2024

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	Verwacht jaar realisatie
			Totaal	
		Smaragdlaan – deel Agaatlaan en Diamantlaan		
G23004		Aanleggen tweerichtings fietspaden weerszijden Churchillaan	653	2025
G23005		Aanleg fietsstraat Haarlemmerweg	359	2023
G23006	Oegstgeest	Herinrichten kruispunt President Kennedylaan - Abtspoelweg	167	2024
TOTAAL			2.209	

Tabel 27: Overzicht Duurzaam Veilig (DV) projecten gebiedsagenda 2023

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	Verwacht jaar realisatie
			Totaal	
D23001	Alphen aan den Rijn	Verbreden wegprofiel Lindenhovenstraat	68	2023
D23002		Verbreden Ziende (kadeverbetering)	68	
D23003		Verbreden fietspad Eisenhowerlaan	18	
D23004	Hillegom	Herinrichten Wilhelminalaan	30	
D23005	Kaag en Braassem	DV inrichten Bateweg en omgeving (fase 2)	35	
D23006	Katwijk	DV inrichten Koningin Julianaweg	88	
D23007	Leiden	Kruispunt Haagweg – Blauwe Tramstraat	85	
D23008		Kruispunt Bargelaan – Rijnsburgerweg	85	
D23009	Leiderdorp	DV inrichten Essenpark	28	
D23010	Lisse	Veilige schoolomgevingen	26	
D23011	Nieuwkoop	Herinrichten Korteraarseweg Noord	41	
D23012	Oegstgeest	DV inrichten Lange Voort	28	
D23013	Voorschoten	Kruispunt Trompweg - Fortuyn	29	
D23014	Zoeterwoude	Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen	13	
TOTAAL			642	

Tabel 28: Overzicht projecten regio Holland Rijnland 2024-2026

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget
			Totaal
ntb	ntb	Aanleg van brede fietspaden aan de Rijnsburgerweg in Leiden	ntb
		Realiseren van 450 fietsparkeerplekken in het centrum van Leiden	
		Aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Westkanaalweg in Leiden	
		Doorfietsroute Alphen-Leiden	
		fietspad Opaalstraat te Leiden	
		Veiligheid kruising Heerewegh-Westzijdeweg te Benthuisen	
		Aanpak van verkeersongevallenconcentraties op de	

bedragen x € 1.000

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
		kruising N44 - Haarlemmerweg, de invalsweg Rhijnzichtweg-Oost en de rotonde HofdijckLaan van Oud Poelgeest te Oegstgeest meerdere projecten Duurzaam Veilig in 2024-2026	

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 29.

Tabel 29: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor regio Holland Rijnland

Projectnummer	Omschrijving
B100651- B100660	N434/N206 RijnlandRoute
B120643	Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden (2 ^e fase)
B120807	Korte termijn maatregelen N207/N208 (Quick wins Keukenhof)
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol
B210054	Bijdrage aan de Leidse Ring Noord (Bestuursovereenkomst Leiden)
B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht
B262100	HOV Leiden CS - Noordwijk
B262400A	Inframaatregelen Leiden Centraal - Leiden Lammeschans
EVW081202 (A)	Vervangen Steekterbrug
EN2311201	Rotonde N231 Achtienkavels
EN4432102	N443/N206 aansluiting
EN4432101	N443 dwarsprofiel (diverse maatregelen)
	N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpasing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg
EN4472101	N447a verkeersveiligheidsmaatregelen
	N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad
EVW041401	Loswal Hoogewaard
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

5.6 Regio 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. Het RVVP is in 2021 geactualiseerd. Daarbij is meer aandacht gekomen voor duurzaamheidsdoelstellingen volgend uit het Klimaatakkoord. Ook is meer nadruk komen te liggen op verkeersveiligheid. De regio wil een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem en een concurrerende, leefbare en innoverende regio, met schoon en energiezuinig vervoer.

In het uitvoeringsprogramma zijn twee aanvullende speerpunten opgenomen namelijk:

- het stimuleren van fietsen, lopen, ov-gebruik en deelmobiliteit door fysieke- en gedragsmaatregelen;
- stimuleren schone mobiliteit door versnellen van zero emissie tank- en laadinfrastructuur.

De speerpunten in het uitvoeringsprogramma zijn gekoppeld aan concrete projecten die als basis dienen voor de jaarlijkse regionale gebiedsagenda mobiliteit.

De projecten die voldoende uitgewerkt en concreet zijn worden opgenomen in de regionale gebiedsagenda mobiliteit voor 2023 (tabel 31 en 32).

Tabel 30: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2023

Projectnummer	wegbeheerder	Omschrijving	Budget	Verwacht jaar realisatie
G23015	Bodegraven-Reeuwijk	Doorfietsroute Gouda - Bodegraven	254	2023
G23016 ⁹	Gouda	Transferhub bij bushaltecentrum Klein Amerika	38	
G23017		Snelfietsroute Gouda – Rotterdam (B-lijst)	131	
G23018		Snelfietspad Rotterdam - Gouda	415	
G23019		Fietsstraat Noothoven – Van Goorstraat	174	
G23020		Fietsstraat Herenstraat	160	
G23021*		Routering en haltes Burg. Jamessingel en doorstroming Dreef – Burg. Jamessingel	174	
G23022*		Routering en haltes Burg. Van Reenensingel	90	
G21016-G22029	Krimpenerwaard	Aanpassen Tiendweg West (onderdeel fietsroute Lekkerkerk – Krimpenerwaard) fase 1	93	
G20024		Aanpassen Tiendweg West & oversteek Kerkweg (onderdeel fietsroute Lekkerkerk – Krimpenerwaard) fase 2	157	
V23001		Benuttingsmaatregelen Algeracorridor	60	

⁹ Project doorstroming openbaar vervoer

Tabel 31: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2023

bedragen x € 1.000

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D23015	Bodegraven-Reeuwijk	Veilige schoolomgeving	20
D23016		Veilige fietsoversteek Nieuwdorperweg	8
D23017	Krimpenerwaard	DV inrichten Asserlaan en omgeving	50
D23018	Waddinxveen	Reconstrueren Esdoornlaan - Chopinlaan	52
D23019		DV inrichten Limaweg en omgeving	5
D23020	Zuidplas	Herinrichten (en veiliger maken) Middelweg in Moordrecht (binnen en buiten de bebouwde kom)	125
D23021		Veiliger maken Westeinde in Moordrecht	50
D23022	HHSK	Verkeersveilig inrichten van kruisingen	41
			351

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 32.

Tabel 32: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor regio Midden Holland

Projectnummer	Omschrijving
B120753	Ontsluiting Westergouwe
B120761	N207 Zuid
	N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg
B145100	Geluidsscherm Triangel
B193000	Aansluitingen A12/N451/N219
EVW001702	Nautische voorzieningen (incl. Maximabrug) en Kandelaarsbrug (aanpassing remmingswerk)
	Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)
	Beter Bereikbaar Gouwe (voorbereidingsfase)
	Reservering voor A12 corridor en tegenvallers in de regio Gouwe
	N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen
	Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

5.7 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 33.

Tabel 33: Overzicht PZI projecten en budgetten relevant voor Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Projectnummer	Omschrijving
B121139	N211 Wippolderlaan
	Ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan
EN2181001	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3
	Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
B120935A	N209 Geluidscherm Bleiswijk (reservering tegenvallers en mogelijke meekoppelkansen)
B120935B	N209 Geluidscherm Bergschenhoek en Bleiswijk
EN2192201	N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen
B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen ad IJssel
EN4712101	N471a dwarsprofiel
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn
	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Verlengde Velostrada Delft – Leiden (2e fase)
	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvlittracé
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keersporen Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant
B221000	Algeracorridor bijdrage Grote kruising
	Verbreding Schie incl. verplaatsing loswal/ligplaatsen Schieoevers Delft
EVW042101	Verbreding Oude Rijn (bouwplan Nieuw Rein)
EVW011801	Overname oever bij Kruithuisbrug
EVW011903	Aanpassing Schie ter hoogte van Laga
	Uitvoeringsagenda
UA Fiets 2016	'Samen verder fietsen'
	Algeracorridor bijdrage lange termijn
	Algeracorridor bijdrage korte termijn

Bijlage 1: Begrippenlijst

Activeren	Een investering in maatschappelijk nut wordt geactiveerd. Dit betreft het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt, vanaf het jaar van realisatie/oplevering, jaarlijks afgeschreven.
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.
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 levensduur verlengend onderhoud en de vervangingen.
Beheerlasten	Door PS beschikbaar gestelde exploitatie- en investeringsmiddelen voor beheer en onderhoud. De investeringsmiddelen leiden tot kapitaallasten.
Beheerstrategie	De wijze waarop het provinciale infrastructuurnetwerk wordt beheerd binnen de kaders van het vastgestelde beleid en de wet- en regelgeving.
Budgetbehoefte	Het jaarlijks gemiddelde benodigde budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur. De budgetbehoefte bestaat uit exploitatie- en investeringsuitgaven.
Exploitatie	De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.
Instandhouding	Alle inspanningen die nodig zijn om de functionaliteit van het infrastructuurnetwerk gedurende de levensduur te behouden.
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.
Investeringskrediet	De door Provinciale Staten beschikbare gestelde financiële middelen voor aanleg en verbetering van infrastructuur via Kadernota, Begroting/PZI, voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten.
Kapitaallasten	De rente- en afschrijvingslasten van de investering in (een) kapitaalgoed(eren).
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.
Onderhoud	Uitvoering van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen.
Planmatig onderhoud	Het projectmatig aanpakken van groot onderhoud, vervanging en levensduur verlengend onderhoud aan provinciale infrastructuur.
Stelsel van baten en lasten	In het stelsel van baten en lasten worden uitgaven en inkomsten toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben.

Bijlage 2: Projectenatlas PZI

De Projectenatlas is een selectie van projecten uit de paragrafen voor aanleg, verbetering en beheer van de provinciale infrastructuur. Voor aanleg en verbetering met name de projecten waar aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn en die politiek en bestuurlijk de aandacht hebben en voor onderhoud een selectie die de diversiteit van de werkzaamheden aantoont. De selectie geeft daarmee een overzicht van de verschillende onderdelen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie van de provincie Zuid-Holland. De bestaande regeling projecten is alleen van toepassing op de projecten voor aanleg en verbetering (projecten 1 t/m 22).

Van de volgende projecten aanleg en verbetering is een factsheet met meer informatie opgenomen:

1. Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen
2. HOV-net Zuid-Holland-Noord
3. Programma R-net
4. Programma P+R Voorzieningen
5. RijnlandRoute
6. Ontwikkeling buscorridor Noordwijk - Schiphol
7. N207 Corridor: Passage Leimuiden fase 2
8. N207 Zuid
9. N211 Wippolderlaan
10. Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
11. Vervangen Steekterbrug
12. Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft
13. Gelijkvloerse kruising N214/216
14. Verkeersveiligheidsmaatregelen N215 B en C
15. N223 Duurzaam Veilig fase 3
16. N443/N206 aansluiting
17. N209 geluidsscherm Bleiswijk
18. Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496
19. N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen
20. N216B rotonde Goudriaan
21. Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp
22. Vervanging Concordiabrug (verbetering kruising weg-vaarweg)

Van de volgende projecten voor beheer en onderhoud is een factsheet met meer informatie opgenomen:

23. N468 Schipluiden
24. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 1 Rijn-Schiekanaal
25. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 10 Merwedekanaal
26. Oevers traject 6 Noord (Heimanswetering, Oude Wetering, Woudwetering)
27. Duurzame Oevers - PO Recreatieve Oevers
28. Traject 9 de Gouwe
29. Baggeren vaarwegen T1 t/m T9
30. Oeververvanging T6.1
31. Oeververvanging Merwedekanaal
32. N231c Groot onderhoud
33. N462 Groot onderhoud
34. N471 Groot onderhoud
35. 40 vaste kunstwerken Groot onderhoud

1. Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen



Projectnummer	B500000 - B560000
Aanleiding	Eén van de hoofdpogingen uit de uitvoeringsagenda Samen verder fietsen is de focus te verleggen van meer kilometers naar verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur.
Doel	Vanuit het provinciale fietsplan 2016-2025 is het doel: <ul style="list-style-type: none"> • Vaker & verder fietsen- 25% meer mensen op de fiets tot afstanden van 15 km; • Veilig fietsen- 20% minder fietsongevallen per 100.000 gefietste kilometers; • Innovatieve fietspaden- 30% minder CO2 bij aanleg, beheer en onderhoud fietspaden.
Projectscope	De projectscope behelst het realiseren van : <ul style="list-style-type: none"> • woon-werkverbindingen en woon-schoolverbindingen; • stad-landverbindingen • snelfietsroutes • stallingen stations • slow lanes • oplossen knelpunten • fiets in de keten • innovatie
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	H. Dijkstra
Looptijd	Van 2016 tot 2025
Externe partijen	Gemeenten, Waterschappen, Fietsersbond, Recreatieschappen, (Stads)regio's, Staatsbosbeheer, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat.

2. HOV-net Zuid-Holland-Noord



Projectnummer	B260000
Aanleiding	Vanuit het coalitieakkoord 2011 zijn door de provincie verschillende alternatieven voor de RijnGouwelijn ontwikkeld. Dit heeft geleid tot het besluit van Provinciale Staten op 30 januari 2013 over het realiseren van het HOV-NET Zuid-Holland Noord.
Doel	Realisatie van 8 hoogwaardig OV-corridors (2 spoorcorridors en 6 buscorridors) in Zuid-Holland, als alternatief voor de RijnGouwelijn, zodat de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer verbetert. De corridors worden kwalitatief hoogwaardig gemaakt en (voor zover van toepassing) aangesloten op R-net, het kwaliteitskeurmerk van OV in de Randstad.
Projectscope	<p>De projectscope behelst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frequentieverhoging en aanleg nieuw station op de corridor Leiden-Utrecht; • Frequentieverhoging, incl. aanleg nieuwe stations Alphen-Gouda (gereed); • Realisatie 6 HOV-buscorridors (incl. voorzieningen ketenmobiliteit): <ul style="list-style-type: none"> - Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk - Noordwijk – Voorhout – Sassenheim– Schiphol - Alphen aan den Rijn – Leimuiden – Schiphol (gereed) - Leiden Lammenschans – Zoetermeer (gereed) - Leiden Centraal – Leiderdorp - Leiden Centraal – Leiden Lammenschans • Investering in technische innovatie en duurzaamheid. <p><i>NB: De HOV-corridors Noordwijk – Schiphol en Alphen – Schiphol zijn van aparte financiering voorzien.</i></p>
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	H. Helleman (spoorcorridors Leiden-Utrecht en Alphen-Gouda en de buscorridors Alphen – Schiphol, buscorridor Noordwijk – Schiphol) J. Hendriks (overige buscorridors)
Looptijd	Van 2001 tot 2026 (op Leiden-Utrecht na is het programma afgerond)
Externe partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, NS, ProRail, Arriva, ROCOV, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Alphen aan den Rijn, Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoetermeer, Kaag en Braassem en regio's Holland Rijnland en Midden Holland.

3. Programma R-net



Projectnummer	B264000
Aanleiding	Zuid-Holland ontwikkelt zich tot één samenhangend stedelijk gebied. Het autoverkeer in oost-westrichting loopt steeds meer vast; het is noodzakelijk om de verkeersstromen in goede banen te leiden, voor de bereikbaarheid, de economie en het leefklimaat. Een van de maatregelen is de realisatie van een netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen: R-net.
Doel	Realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer in Zuid-Holland, zodat de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer verbetert. In totaal 10 corridors (bus en trein) worden kwalitatief hoogwaardig gemaakt en aangesloten op R-net, het kwaliteitskeurmerk van OV in de Randstad. Aanvullende corridors worden onderzocht. De corridors vormen gezamenlijk een nieuw OV-netwerk dat stedelijke kernen in de regio verbindt. Dit werkt structurerend op de ruimtelijke ontwikkeling.
Projectscope	<ul style="list-style-type: none"> • Het realiseren van de R-net (product)formule op de corridors: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Spoor Alphen ad Rijn – Gouda (gereed) ◦ Leiden CS – Katwijk – Noordwijk ◦ Alphen ad Rijn – Schiphol (gereed) ◦ Leiden Lammenschans – Zoetermeer (gereed) ◦ Leiden CS – Leiden Lammenschans ◦ Oude Tonge – Rotterdam Zuidplein ◦ Spoor Merwedelingelijn ◦ Leiden Centraal – Leiderdorp ◦ Gouda – Schoonhoven (gereed) • Onderzoek naar het realiseren van R-net op ca. 6 aanvullende corridors, o.a. in concessiegebied Drechtsteden- Alblasserwaard-Vijfheerenlanden.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	J. Hendriks
Looptijd	Van 2001 tot 2028
Externe partijen	Min. I&W, ILT, NS, ProRail, Arriva, Connexion, ROCOV, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Alphen ad Rijn, Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoetermeer, Kaag en Braassem, Goeree-Overflakkee en regio's Holland Rijnland, Midden Holland, Drechtsteden en Albrandwaard-Vijfheerenlanden

4. Programma P+R Voorzieningen



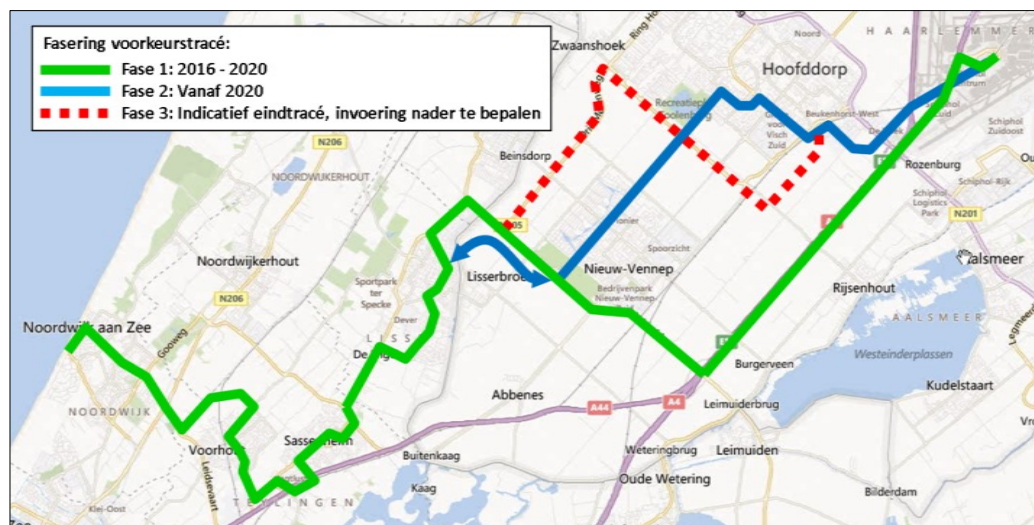
Projectnummer	B230100
Aanleiding	De provincie heeft in 2014 eenmalig (vanuit de BDU) een bedrag van in totaal € 4 miljoen gereserveerd voor aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen.
Doel	Het realiseren van P+R voorzieningen bij (bus)stations, waarmee de ketenmobiliteit wordt verbeterd en zodoende het gebruik van het openbaar vervoer wordt bevorderd. Ook worden bestaande knelpunten opgelost op plaatsen waar de capaciteit van bestaande P+R-terreinen te laag is.
Projectscope	Het concreet realiseren van P+R voorzieningen bij: <ul style="list-style-type: none">• Station Sassenheim (uitgevoerd, subsidie €2 mln vastgesteld)• Busstation Heinenoord• Busstation Numansdorp
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	I. Pirovano
Looptijd	Van 2014 tot 2023
Externe partijen	ProRail, vervoerders (Arriva, NS en Connexxion), betrokken gemeenten, ROCOV's, regio's, ministerie van I&W, betrokken waterschappen.

5. RijnlandRoute



Projectnummer	B100631A
Aanleiding	De regio Holland Rijnland heeft last van een slechter wordende bereikbaarheid. Lange files, vooral op de provinciale wegen, hinderen de doorstroming. Dat is met name het geval op de N206 van Katwijk, dwars door Leiden naar de A4 (visa versa).
Doel	Het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland. Daarmee stimuleren we de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio.
Projectscope	De scope van de RijnlandRoute is als volgt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de N441 te Katwijk en de Knoop Leiden West (onderliggend wegennet); • Verbreding A44 tussen de aan te passen Knoop Leiden West en het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift (hoofdwegennet); • Aanleg van nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/uur) met 2x2 rijstroken (waaronder een boortunnel van 2.190 meter) tussen het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift op de A44 en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland op de A4 (onderliggend wegennet); • Verlengen van de parallelstructuur van de A4 tussen de aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland (hoofdwegennet); • Verbreding Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de A4 en de Churchillaan te Leiden (onderliggend wegennet).
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	P. den Dunnen
Looptijd	Van 2004 (opstart verkenning) tot 2024 (ingebruikname en overdracht beheer), Europaweg 2026 gereed
Externe partijen	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Regio Holland Rijnland, Hoogheemraadschap Rijnland, Gemeentes Katwijk, Leiden, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude, Oegstgeest en Leidschendam-Voorburg.

6. Ontwikkeling buscorridor Noordwijk – Schiphol



Projectnummer	B200013
Anleiding	De HOV-corrider Noordwijk-Schiphol is een van de prioritaire buscorridors uit de Nota operationalisering OV 2020 waarvoor het rijk cofinanciering beschikbaar heeft gesteld. Deze corridor maakt deel uit van de buscorridors in het HOV- net Zuid-Holland Noord.
Doel	Realisatie van een hoogwaardig OV-corrider ten behoeve van een betrouwbare en snelle busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol.
Projectscope	Het (laten) uitvoeren van een pakket van maatregelen ter verbetering van de doorstroming, goede en betrouwbare aansluitingen, aantrekkelijke haltes (met o.a. dynamische reizigersinformatie) en faciliteiten voor ketenmobiliteit (fiets, auto) op zowel gemeentelijk als provinciaal wegennet. Het project bestaat uit 3 fasen: Fase 1: realisatie maatregelen Zuid-Hollands grondgebied Fase 2: realisatie oeververbinding ringvaart Fase 3: realisatie maatregelen Noord-Hollands grondgebied (door PNH)
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	H. Helleman
Looptijd	Van 2013 tot 2025
Externe partijen	Gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland

7. N207 Corridor: Passage Leimuiden



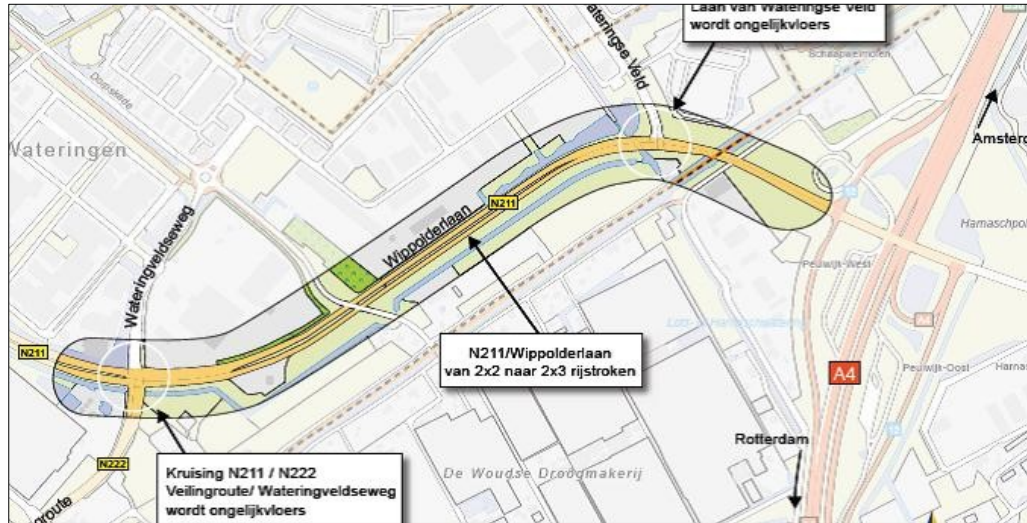
Projectnummer	B120762
Aanleiding	De Passage Leimuiden maakt deel uit van de maatregelen in het kader van de Corridorstudie N207, om de doorstroming van het verkeer tussen de A4 en Alphen aan den Rijn te verbeteren.
Doel	Het verbeteren voor de doorstroming van het verkeer op de N207 ter hoogte van de kruising bij Leimuiden. Nevendoelstelling is het maken van een goede ontsluiting van het te ontwikkelen bedrijventerrein Drechthoek II op de N207 en verbeteren van de afwikkeling van het lokale verkeer richting de N207.
Projectscope	Oorspronkelijke scope is de het ongelijkvloers maken van het kruispunt bij Leimuiden. Door de langdurige vertraging die is ontstaan als gevolg van het achterblijven van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Drechthoek II is met de gemeente Kaag en Braassem een traject gestart om op korte termijn al een aantal (no-regret) maatregelen te nemen ter verbetering van de doorstroming. Deze maatregelen (fase 1) zijn inmiddels uitgevoerd. De maatregelen voor de langere termijn worden meegenomen bij een bredere beschouwing van in de toekomst mogelijk benodigde maatregelen aan de N207 Noord (fase 2). Tbv fase 2 is een actualisatie uitgevoerd waarbij o.a. gekeken is naar de effecten van de gerealiseerde maatregelen en resterende knelpunten. Fase 2 staat 'on hold' tot besluitvorming over het vervolg.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Melger (lange termijn maatregelen)
Looptijd	Van 2010 t/m 2025
Externe partijen	Gemeenten Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn

8. N207 Zuid



Projectnummer	B120761
Aanleiding	De provincie wil met investeringen in de infrastructuur zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de Corridor N207 Zuid verbeteren. En daarmee ook de ontwikkeling van Greenport Boskoop stimuleren. Nadat in 2013 de quick scan was afrend met als resultaat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen, is in 2014 de planstudie Verbeteren Bereikbaarheid en Leefbaarheid Greenport Boskoop/N207 Corridor Zuid opgestart. Op 25 april 2018 is het uitvoeringsbesluit genomen.
Doel	Realisatie van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en verbetermaatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren.
Projectscope	De scope van de N207 Zuid bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> • Het verder uitwerken en aanleggen van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en de verbetermaatregelen Hazerswoude-Dorp; • Een breed pakket mitigerende en compenserende maatregelen om de weg in te passen; • Het op verzoek van de gemeente Waddinxveen meenemen van de Verlengde Beethovenlaan In de ruimtelijke procedures voor een Provinciaal Inpassingsplan.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Melger
Looptijd	Van 2006 (<i>Corridorstudie N207</i>) tot medio 2025 (ingebruikname en overdracht beheer)
Externe partijen	De gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

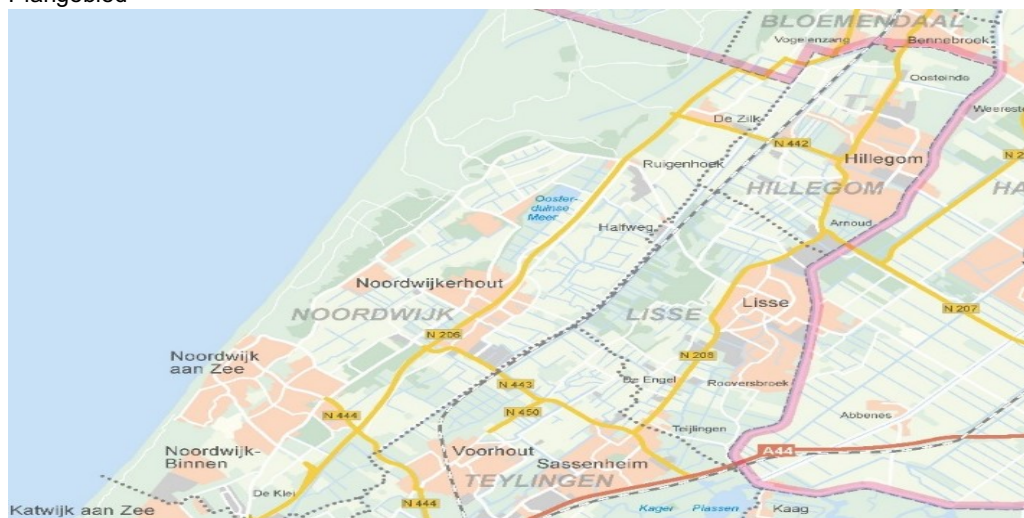
9. N211 Wippolderlaan



Projectnummer	B121139
Aanleiding	<p>De N211 Wippolderlaan is één van de drukste provinciale wegen. In de toekomst wordt nog meer verkeersdrukte verwacht. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming op de A4, de bereikbaarheid van Greenport Westland en de leefbaarheid van de omgeving.</p> <p>In de MIRT-verkenning Haaglanden zijn in breder verband de knelpunten geanalyseerd en zijn oplossingen geïnventariseerd. De afspraken met de bestuurlijke partners zijn in 2012 in een bestuursakkoord vastgelegd. De provincie realiseert de benodigde aanpassingen aan de N211 Wippolderlaan tussen de kruising met de N222 en de aansluiting A4</p>
Doel	Het verbeteren van de doorstroming op de N211 Wippolderlaan ten behoeve van de bereikbaarheid van (de greenport in) het Westland, het kustgebied en Den Haag Zuidwest.
Projectscope	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden N211 Wippolderlaan tot 2x3 doorgaande rijstroken; • Ongelijkvloers maken kruispunt N211/N222/Wateringveldseweg; • Ongelijkvloers maken kruispunt N211/Laan van Wateringse Veld. • Maatregelen ter verbetering van de omgevingskwaliteit rond de N211 Wippolderlaan en in het bijzonder binnen de Zwethzone.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. Simons
Looptijd	Van 2013 tot en met 2025
Externe partijen	De gemeenten Westland, Midden-Delfland en Den Haag, MRDH, Rijkswaterstaat

10. Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (voorbereidingsfase)

Plangebied



Projectnummer	B120643 (B)
Aanleiding	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (2006) hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, in samenwerking met regiopartijen, de ontwikkeling (o.a. woningbouwopgaven, ontwikkeling Greenport, waterberging) van de grensstreekregio in beeld gebracht. Om een goede invulling te geven aan de mobiliteitsopgave hebben beide provincies een "Bereikbaarheidsstudie grensstreek" opgesteld. De analyses van deze studie hebben uiteindelijk geleid tot een integraal pakket aan infrastructurele en (H)OV maatregelen die zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda, waaronder de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding (Duinpolderweg). Nadat Provinciale Staten in 2018 het voorkeursalternatief hadden vastgesteld en de planuitwerkingsfase was gestart, hebben Provinciale Staten van Noord-Holland zich terug getrokken uit het project. Dit heeft geleid tot de vaststelling van een alternatief Plan van Aanpak door de Staten in februari 2020.
Doel	De doelstellingen van het project zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. • Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. • Verbeteren van de verkeersveiligheid in de leefomgeving.
Projectscope	Het ontwikkelen van een pakket van korte en lange termijn maatregelen tbv een verbetering voor alle modaliteiten en combinaties hiervan (ketenmobiliteit). Belanghebbenden worden hier actief bij betrokken.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. van den Hark
Looptijd	2020 - ntb
Externe partijen	Holland Rijnland, gemeenten Lisse, Hillegom, Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer, Ministerie IenW, Rijkswaterstaat, betrokken maatschappelijke partijen en bedrijfsleven.

11. Vervangen Steekterbrug



Projectnummer	EVW 081202
Aanleiding	De Steekterbrug is de provinciale brug over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De op afstand bediende brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader in noord-zuid richting in het gebied.
Doel	De Steekterbrug is aan het einde van zijn technische levensduur. Om er voor te zorgen dat de brug voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen is het nodig om de brug in zijn geheel te vervangen. De nieuwe brug moet ook geschikt gemaakt worden voor een toekomstige centrumring van de gemeente Alphen aan den Rijn.
Projectscope	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoeken of, vanuit kostenoverweging, de beweegbare brug kan worden vervangen door een vaste brug, met aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Inpasbaarheid in provinciaal beleid en ambities; ○ Inpasbaarheid en draagvlak omgeving ○ Technische uitvoerbaarheid en kosten • Resultierend in een voorstel voor herziening van het eerdere uitvoeringsbesluit • Het vervolgens realiseren van een nieuwe brug die voldoet aan de technische en functionele eisen van deze tijd; •
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	H. Helleman
Looptijd	Van 2012 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Alphen aan den Rijn, Hoogheemraadschap van Rijnland

12. Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft



Projectnummer	EVW011202
Aanleiding	De vaarweg de Delftse Schie is ter hoogte van de tankwal bij het bedrijventerrein Schieoevers-Zuid in Delft slechts 20 tot 25 meter breed. Het is voor de scheepvaart lastig om hier snel en veilig doorheen te varen. Recent hebben provincie en gemeente Delft een OVK getekend voor een gezamenlijke ontwikkeling van Schieoevers voor woningbouw en kleinschalige bedrijven.
Doel	De provincie verbreedt het te krappe gedeelte van de Delftse Schie over een lengte van circa 700 meter, tussen de Energieweg en Marconiweg. Deze wordt uiteindelijk 34.6 meter breed. De westelijke oever wordt daarom ongeveer 10 meter verplaatst. Binnen het projectgebied ligt een tankwal uit de Tweede Wereldoorlog. Deze komt op een andere locatie te liggen. Het is mogelijk dat er tijdens de werkzaamheden rekening gehouden moet worden met niet gesprongen explosieven. Voor de ontwikkeling van Schieoevers wordt een nieuwe loswal en twee nieuwe ligplaatsen gerealiseerd.
Projectscope	De scope van de verbreding bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none">• Het verplaatsen van de westelijke oever (zijde bedrijventerrein Schieoevers-Zuid) met circa 10 meter;• Het verplaatsen van openbare ligplaatsen en Zandhandel incl loswal• Het verleggen van het fietspad met enkele meters;• Het verplaatsen van de tankwal;• Het dempen van de sloot;• Het kappen en herplanten van bomen;
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	I.Pirovano
Looptijd	Van 2012 tot 2027
Externe partijen	Gemeente Delft, Hoogheemraadschap van Delfland

13. Gelijkvloerse kruising N214/N216



Projectnummer	B121400
Aanleiding	De kruising van de N214 en de N216, de twee belangrijkste regionale wegen in de Alblasserwaard, is structureel overbelast: dagelijks bouwen in de ochtend- en avondspits lange wachtrijen op. In de voor de N214 opgestelde trajectstudie is geconcludeerd dat er maatregelen nodig zijn.
Doel	Vanuit een integrale benadering de doorstroming van de gelijkvloerskruising N214 en N216 verbeteren met uitgangspunt dat de hoofdfunctie een gebiedsontsluitingsweg blijft. Zowel het autoverkeer, fiets als het OV worden in het ontwerp betrokken. Door zowel haltes langs de N216 als de N214 te realiseren wordt de kruising benut als knooppunt voor de regio Alblasserwaard. Dit komt de bereikbaarheid van de hele Alblasserwaard ten goede.
Projectscope	De scope bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • De VRI-kruising wordt uitgebreid door meer en langere opstelstroken te realiseren voor een betere doorstroming; • De fietsoversteken blijven gelijkvloers. Ongelijkvloerse oplossing voor de fiets is onderzocht, maar niet haalbaar en noodzakelijk; • Het noordelijke kunstwerk (brug) wordt vervangen; • Op het nieuwe kunstwerk is geen ruimte voor een fietspad, daarom wordt aan de zuidzijde een aparte fietsbrug gerealiseerd. • een parallelweg door de kruising wordt vooralsnog niet meegenomen, maar voor de toekomst niet onmogelijk gemaakt
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Melger
Looptijd	Van 2014 (trajectstudie) tot 2023/2025 (ingebruikname en overdracht beheer)
Externe partijen	Gemeente Molenwaard en gemeente Giessenlanden

14. Verkeersveiligheidsmaatregelen N215 B en C



Projectnummer	EN2151002
Aanleiding	Aan de provincialeweg N215 tussen Dirksland en de N59 wordt groot onderhoud verricht. In de trajectstudie zijn tevens knelpunten gesignaleerd ten aanzien van de doorstroming en veiligheid.
Doel	De provincie wil met investeringen in de infrastructuur naast het groot onderhoud zowel de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid op de N215 te verbeteren.
Projectscope	De scope van het totale project bestaat naast groot onderhoud uit de volgende onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • de aanleg van een fietstunnel bij de kruising N215/Molendijk te Nieuwe Tonge • de aanleg van een turbotonde bij bedrijventerrein De Tram te Nieuwe Tonge • de aanleg van een compacte ongelijkvloerse kruising bij de N215/Oudelandsedijk te Nieuwe Tonge • het afkoppelen van vijf zijwegen van de hoofdrijbaan van de N215; de aanleg van een linksafvak bij de kruising N215 Vroonweg. • de verbreding van de parallelweg tussen Middelharnis en Nieuwe Tonge • het maken van een extra ontsluitingsweg van de Oudelandsedijk naar de kern van Nieuwe Tonge (op verzoek van gemeente Goeree-Overflakkee) • het plaatsen van R-net haltevoorzieningen bij de bushalte Nieuwe Tonge • de aanleg van een turbotonde, incl. fietstunnel bij Middelharnis
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Melger
Looptijd	Van 2012/213 (trajectstudie) tot 2023/2024 (ingebruikname en overdracht beheer)
Externe partijen	Gemeente Goeree Overflakkee, Waterschap Hollandsche Delta

15. N223 Duurzaam Veilig fase 3



Projectnummer	EN2231103
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. De weg wordt meteen duurzaam veilig ingericht.
Doel	Planmatig onderhoud in combinatie met functionele verbeteringen voor doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de N223 bij Den Hoorn
Projectscope	De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none">• Realiseren turborotonde• parallelweg• verbreding hoofdrijbaan• nieuwe verlichting• nieuwe verharding.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Uitvoering 2020-2024
Externe partijen	Gemeente Midden-Delfland, Hoogheemraadschap van Delfland

16. N443/N206 aansluiting



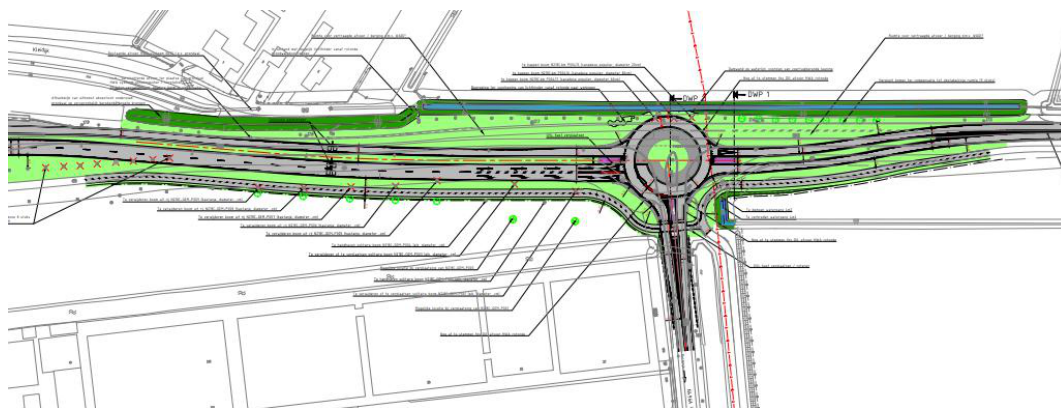
Projectnummer	EN4432102
Aanleiding	In de trajectstudie N443a zijn knelpunten gesignaleerd ten aanzien van doorstroming en veiligheid kruisingen N443-N206. De bouw van deze rotonde wordt, indien mogelijk, gecombineerd met het groot onderhoud van de N443.
Doel	Realisatie van botrotonde N443-N206 die zorgt voor een goede verkeersveilige aansluiting tussen de N443 en de N206. Realisatie dient voor eind 2025 gereed te zijn in verband met een toegekende subsidie vanuit ministerie I&W. Daarnaast wordt de N443 nabij de Leidschevaart opgewaarderd naar 50km/u met het oog op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.
Projectscope	Aanleg van botrotonde ter vervanging van de huidige voorrangskruispunten bij toe- afritten met N206.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2023 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Noordwijkerhout, Hoogheemraadschap Rijnland, Arriva, omwonenden en bedrijven, ministerie I&W.

17. N209 geluidsschermbleiswijk



Projectnummer	B120935A
Aanleiding	De omgeving ervaart geluidsoverlast van de N209.
Doel	Realisatie van een geluidsschermblij op de N209 nabij Bleiswijk.
Projectscope	Realisatie van een geluidsschermblij op de N209 nabij Bleiswijk. De gemeente levert aan de provincie een Voorlopig ontwerp, waarna de provincie het projectmanagement voor de constructie op zich neemt.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2023 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Lansingerland, Waterschap Schieland en Krimpenerwaard, projectteam Geluidsschermblij Bergschenhoek

18. Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496



Projectnummer	EN2181001
Aanleiding	De kruising N218 – N496 is een alternatief bij calamiteiten op de A15 en is niet duurzaam veilig ingericht.
Doel	Realisatie van rotonde N218-N496 die zorgt voor een goede verkeersveilige aansluiting tussen de N218 en de N496. Realisatie dient voor eind 2025 gereed te zijn in verband met een toegekende subsidie vanuit ministerie I&W.
Projectscope	Aanleg van partieel gestrekte knierotonde ter vervanging van het huidige kruispunt.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2023 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Westvoorne, omwonenden en bedrijven, ministerie I&W, Waterschap Hollandse Delta.

19. N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen



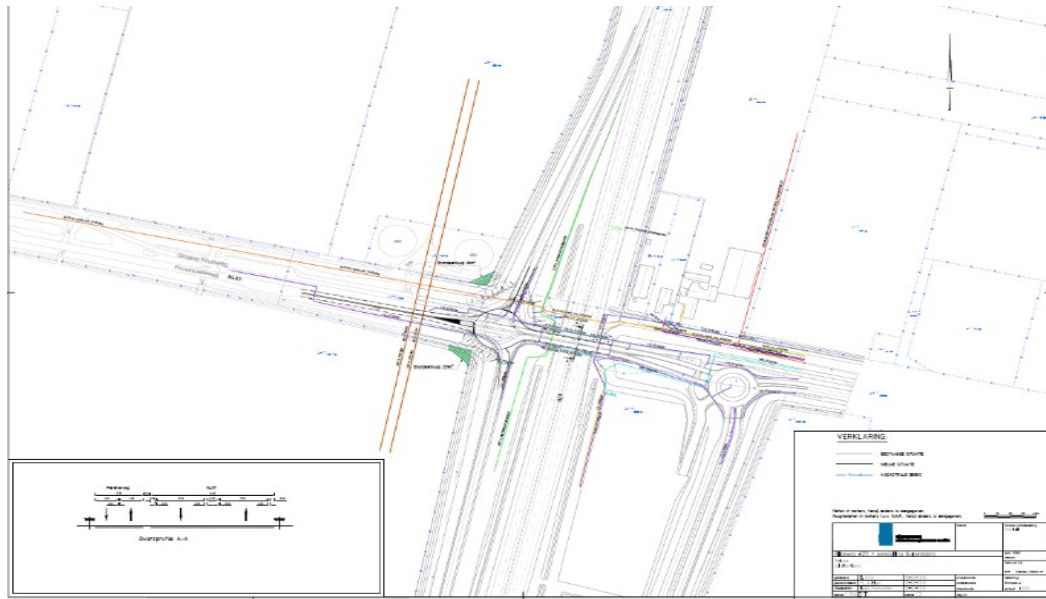
Projectnummer	EN2190021
Aanleiding	De N219 is toe aan onderhoud. Dit geeft ons de mogelijkheid om de weg te verbeteren en zo werk met werk te maken. Onderdeel van het plan is om een geluidswal aan te leggen, waarbij de kosten voor 50% gedragen worden door de gemeente en 50% door de provincie. Wellicht kan er ook een extra bushalte ingepast worden bij kruising met de burgemeester van de Lindelaan.
Doel	Het aanleggen van een geluidswal naast de N219, gecombineerd met planmatig onderhoud.
Projectscope	Groot onderhoud van de N219 en het aanleggen van een geluidswal.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	Ruben van der Vet
Looptijd	2024 -2025
Externe partijen	Gemeente Zuidplas

20. N216B Rotonde Goudriaan



Projectnummer	EN2161701
Aanleiding	De kruising N216 – Smoutjesweg is aangemerkt als een onveilig punt qua verkeersveiligheid. De Provincie Zuid Holland wil deze situatie beter maken.
Doel	Op deze kruising wordt een enkel strook rotonde ingepast.
Projectscope	Het bouwen van een enkel strook rotonde, met draagvlak in de omgeving.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	2023-2024
Externe partijen	Dorpsraad Goudriaan, waterschap Rivierenland.

21. Ronde N487/Op- afdit A29 westzijde te Numansdorp



Projectnummer	EN4871801
Aanleiding	De kruising N487 – A29 is niet duurzaam veilig ingericht. Daarbij ontstaat door deze kruising terugslag op de A29 en dat geeft onveilige situaties..
Doel	Realisatie van rotonde N487 – A29 die zorgt voor een goede verkeersveilige aansluiting tussen de N487 en de A29.
Projectscope	Aanleg van een rotonde ter vervanging van het huidige kruispunt. De provincie is penvoerder van dit project, wat samen met RWS en het waterschap wordt uitgevoerd.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2022 tot 2025
Externe partijen	RWS, Stedin, Waterschap Hollandse Delta

22. Vervanging Concordiabrug (verbetering kruising weg-vaarweg)



Projectnummer	EVW101702
Aanleiding	Een technische beoordeling van de Concordiabrug heeft uitgewezen dat verschillende onderdelen in een dusdanig slechte staat zijn dat ze niet nog een onderhoudscyclus meegaan van 10 jaar.
Doel	Het vervangen van de Concordiabrug in Gorinchem, die voldoet aan alle technische en functionele eisen. Dit moet bijdragen aan de doelstelling 'vlot en veilig over weg en vaarweg'.
Projectscope	De scope behelst het uitvoeren van een variantenstudie voor de vervanging van de Concordiabrug. Het resultaat is een voorkeursvariant die bestuurlijk gedragen wordt door zowel de gemeente Gorinchem als de provincie Zuid-Holland.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Steijn
Looptijd	Initiatieffase 2020 -2023
Externe partijen	Gemeente Gorinchem, waterschap Rivierenland, RCE, omwonenden

23. N468 Schipluiden



Projectnummer	EN4681201
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. In september 2014 is het Rapport stabiliteit dijk door het Hoogheemraadschap van Delfland opgeleverd, welke een aanvullende eis geeft voor de uitvoering. Er zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de stabiliteit van het dijklichaam op een aantal punten te verbeteren. Hiervoor wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met het Hoogheemraadschap zodat deze werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met het groot onderhoud.
Doel	<ul style="list-style-type: none"> • De maatregelen uit de trajectstudie uitvoeren waarbij het uitgangspunt is dat pas na 12 jaar weer groot onderhoud hoeft plaats te vinden; • Verbeteren van de stabiliteit van de dijk; • Overdracht van de weg aan de gemeente.
Projectscope	Maatregelen zijn onder meer: <ul style="list-style-type: none"> • Het op hoogte brengen van de dijk ikv waterveiligheid; • Verbeteren van de stabiliteit en draagkracht van de dijk; • Aanpassingen in verband met overdracht van de weg; • Vervangen van de kabels en leidingen onder en langs de N468.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Uitvoering 2022-2025
Externe partijen	Gemeenten Midden-Delfland, Hoogheemraadschap Delfland

24. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 1 Rijn-Schiekanaal



Projectnummer	EVW011902
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden.
Doel	Benodigd onderhoud uitvoeren aan de bruggen, ook van derden, over het Rijn-Schiekanaal (traject 1), zodat deze weer tenminste 10 jaar zonder planmatig onderhoud kunnen functioneren. Voor de bruggen van derden is een beheersovereenkomst afgesloten waarin is afgesproken hoe de kosten worden verrekend.
Projectscope	De projectscope behelst: <ul style="list-style-type: none">• het onderhoud aan elektrotechnische installaties;• werktuigbouwkundige onderdelen;• de civieltechnische constructies.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Steijn
Looptijd	Uitvoering van 2024 tot en met 2026
Externe partijen	Gemeenten Midden-Delfland, Delft, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Hoogheemraadschap van Delfland, Schuttevaer.

25. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 10 Merwedekanaal



Projectnummer	EVW101501
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden
Doel	Planmatig onderhoud aan de beweegbare kunstwerken over het Merwedekanaal (traject 10) om de levensduur te verlengen. Het gaat hierbij ook om onderhoud aan bruggen van de provincie Utrecht. Conform de afgesloten beheerovereenkomst worden de kosten naar eigendom doorberekend aan de provincie Utrecht.
Projectscope	De projectscope behelst: <ul style="list-style-type: none">• het onderhoud aan elektrotechnische installaties;• werktuigbouwkundige onderdelen;• de civieltechnische constructies.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	M. Steijn
Looptijd	Uitvoering van 2023 tot en met 2025
Externe partijen	Gemeenten, Waterschappen, Recreatieschappen

26. Oevers Traject 6 Noord (Heimanswetering, Oude Wetering, Woudwetering)



Projectnummer	EVW062001
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden.
Doel	Benodigd onderhoud uitvoeren aan de oevers van traject 6: een grondkerende oeverconstructie die de komende 100 jaar voldoet voor de vernieuwde delen en minimaal 15 jaar voor de herstelde delen. Notariële vastlegging van overeenkomsten met particulieren.
Projectscope	De projectscope behelst het volledig vervangen van meer dan 2,3 km oeverconstructie en het herstellen van 0,5 km oevers.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	F. de Boer
Looptijd	Uitvoering 2023 tot 2025
Externe partijen	Provincie Noord-Holland, Gemeente Kaag en Braassem, Gemeente Alphen aan den Rijn, Hoogheemraadschap van Rijnland, Schuttevaer, particulieren.

27. Duurzame Oevers - PO Recreatieve Oevers



Projectnummer	EVW001901
Aanleiding	Langs een aantal recreatieve vaarwegen voldoet de oeverconstructie niet meer. Daardoor moeten deze oevers over een totale lengte van bijna 3 km vervangen worden.
Doel	Het vervangen van ong. 3 km oever langs provinciale recreatieve vaarwegen, verdeeld over 4 locaties. Hierbij is de levensduureis van 100 jaar losgelaten om te komen tot duurzame (innovatieve) oplossingen.
Projectscope	De projectscope behelst het vervangen van oevers langs het Rijn-Schiekanaal (traject 2), het Aarkanaal (traject 7) en de Oude Rijn (traject 8), waarbij een zo groot mogelijke CO ₂ -reductie en maximale duurzaamheid wordt behaald.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	F. de Boer
Looptijd	Uitvoering 2023 -2024
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

28. Traject 9 de Gouwe



Projectnummer	EVW091503
Aanleiding	In 2015 is geconstateerd dat de oevers aan de westzijde van de Gouwe worden overbelast, als gevolg van groter wordende binnenvaartschepen. De stabiliteit kan niet meer gegarandeerd worden. Daardoor moeten de oevers, vooral in het stedelijk gebied van de gemeenten Alphen a/d Rijn en Waddinxveen, vervangen worden.
Doel	Het vervangen van 4,3 km oever langs de Gouwe, verdeeld over 5 locaties. Wanneer de vervanging is voltooid, dragen deze constructies bij aan een vlotte en veilige doorvaart van de beroeps- en recreatievaart op de Gouwe.
Projectscope	De projectscope behelst het vervangen van 4,3 km oevers aan de westzijde van de Gouwe.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	F. de Boer
Looptijd	Uitvoering 2018 -2023
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

29. Baggeren vaarwegen T1 t/m T9



Projectnummer	EVW002202
Aanleiding	In de provinciale vaarwegen is sprake van een aangroei van slib. Hierdoor voldoen de vaarwegen niet altijd aan de provinciale richtlijnen voor diepte van de vaarweg. Dit heeft consequenties voor de beschikbaarheid en veiligheid op de vaarwegen.
Doel	Het doel van het project is om het gewenste profiel te krijgen op alle vaarwegen in beheer van DBI. Hierdoor blijven de vaarwegen beschikbaar voor schepen met een diepgang zoals vermeld in het afmetingenbesluit. Om te zorgen dat de beschikbaarheid van de vaarweg voor langere tijd gewaarborgd blijft wordt gebaggerd met een overdiepte van 0,10 meter t.o.v. het wensprofiel.
Projectscope	Het baggeren van vaarwegtrajecten 1 t/m 9, waarbij ongeveer 500.000 m ³ bagger verwijderd.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	F. de Boer
Looptijd	Uitvoering 2023 -2025
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden, Schuttevaer

30. Oeververvangng T6.1



Projectnummer	n.t.b.
Aanleiding	De vaarweg die door het centrum van Alphen aan den Rijn loopt heeft ongeveer 2.600 m. oever die in een matige tot slechte conditie zijn.
Doel	Het doel van het project is om de matige tot slechte oevers te vervangen, zodat ze 100 jaar meekunnen en daarmee de veiligheid en beschikbaarheid van de vaarweg te behouden.
Projectscope	Vervangen van ongeveer 2.600 m. oeverconstructie, waarbij in de voorfase een traject wordt doorlopen t.a.v. vergunningen en (ROBO-)overeenkomsten.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	S. Hesselink
Looptijd	Uitvoering 2025 -2026
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

31. Oeververvangning Merwedekanaal



Projectnummer	EVW101701
Aanleiding	Het Merwedekanaal heeft, verdeeld over 10 locaties, matige/slechte oevers die vervangen dienen te worden.
Doel	Het doel van het project is om de matige tot slechte oevers te vervangen, zodat ze 100 jaar meekunnen en daarmee de veiligheid en beschikbaarheid van de vaarweg te behouden.
Projectscope	Vervangen van ongeveer 4.500 m. oeverconstructie, waarbij een deel in de provincie Utrecht ligt en een deel in de provincie Zuid-Holland. PZH voert de werkzaamheden uit.
Bestuurlijk opdrachtgever	J. Baljeu
Ambtelijk opdrachtgever	F. de Boer
Looptijd	Uitvoering 2021 -2023
Externe partijen	Provincie Utrecht, Gemeenten, waterschap, omwonenden

32. N231c Groot Onderhoud



Projectnummer	EN2312001
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. Een veilige inrichting van de weg heeft hierbij prioriteit.
Doel	Het overkoepelende doel van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de N231.
Projectscope	Onderhoudswerkzaamheden aan de N231c zodat de komende 12 jaar geen onderhoud meer nodig is.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Uitvoering 2023-2024
Externe partijen	Gemeente Nieuwkoop

33. N462 Groot onderhoud



Projectnummer	EN4622101
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. Een veilige inrichting van de weg heeft hierbij prioriteit.
Doel	Het overkoepelende doel van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de N231. Als extra maatregel komt er een verkeersplateau op de kruising met het Golfpad. Dit met het oog op de verkeersveiligheid.
Projectscope	Onderhoudswerkzaamheden aan de N462 zodat de komende 12 jaar geen onderhoud meer nodig is, en enkele koppelkansen.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2023 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Nieuwkoop, omwonenden en bedrijven

34. N471 Groot onderhoud



Projectnummer	EN471210
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. Een veilige inrichting van de weg heeft hierbij prioriteit.
Doel	Het overkoepelende doel van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de N471. Asphaltwerkzaamheden wordt uitgevoerd vanuit de Groene Boog.
Projectscope	Onderhoudswerkzaamheden aan de N471 zodat de komende 12 jaar geen onderhoud meer nodig is, en enkele koppelkansen.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2023 tot 2025
Externe partijen	Gemeente Rotterdam, De Groene Boog, omwonenden en bedrijven

35. 40 vaste kunstwerken Groot onderhoud



Projectnummer	EN0002203
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. Dit project focust op de vaste kunstwerken in de wegen
Doel	Het overkoepelende doel van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de vaste kunstwerken.
Projectscope	Groot onderhoud aan 40 vaste kunstwerken
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Ambtelijk opdrachtgever	R. van der Vet
Looptijd	Van 2022 tot 2024
Externe partijen	Gemeente Rotterdam, De Groene Boog, omwonenden en bedrijven

Bijlage 3: Opgave onderhoudsjaren beweegbare kunstwerken

Vanaf de begroting 2022-2025 is in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur een overzicht opgenomen met jaartallen wanneer welke bruggen in de komende 15 jaar onderhoud nodig hebben. Dit overzicht wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de actuele onderhoudsstaat. In onderstaande opsomming zijn ook de bruggen opgenomen die voor derden, bijvoorbeeld de bruggen over het Merwedekanaal van de provincie Utrecht, worden onderhouden. De uiteindelijke uitvoeringsperiode kan afwijken van de hieronder opgegeven jaren. De uitvoering is afhankelijk van afstemming met de omgeving en de mogelijkheden die het netwerk heeft om de stremming op te vangen.

In de projectenatlas (extern), onderdeel van de [netwerkviewer](#), is naast de onderhoudsprogrammering van beweegbare kunstwerken ook de onderhoudsprogrammering van de assetgroepen wegen en vaarwegen zichtbaar gemaakt.

Traject 1, Rotterdam - Den Haag: Delftse Schie, Rijn-Schiekanaal, Haagse Vliet,

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Kandelaarbrug	2026	Koepoortbrug	2026
Kruihuisbrug	2024	Plantagebrug	2025
Abtswoudsebrug	2026	Reineveldbrug	2024
Hambrug	2024	De Oversteek	2030
St. Sebastiaansbrug	2035	Hoorbrug	2023
Oostpoortbrug	2025	Geestbrug	2025

Traject 2, Den Haag - Voorschoten: Rijn-Schiekanaal, Vliet

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Nieuwe Tolbrug	2023	Sluiscomplex Leidschendam	2035
Kerkbrug	2023	Overhaalbrug	na 2037
Wijkerbrug	2023	Vlietlandbrug	na 2037
Oude Tolbrug	2035		

Traject 3, Voorschoten – Katwijk: Korte Vlietkanaal, Rijn, Additioneel Kanaal, Uitwateringskanaal

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Hoogkamerbrug	2025	Torenvlietbrug, wordt vast	RLR
Hoflandbrug	2025	Nieuwe Roversbrug	2030
Waddingerbrug	2025		

Traject 4, Voorschoten – Leiden – Alphen aan den Rijn, Rijn-Schiekanaal, Oude Rijn

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Trekvlietbrug, wordt vast	RLR	Rhijnvreugdbrug	2032
Lammebrug	RLR	Koudekerksebrug	pm (2024)
Kanaalbrug	2025	Rijnhavenbrug	2032
Julius Ceasarbrug	2024	Koningin Máximabrug	2032
Wilhelminabrug	na 2037	Doesmolenbrug	2032
Leiderdorpsebrug	2034		

Traject 5, Leiden – Ringvaart: Zijl, vaargeul Kagerplassen

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Spanjaardsbrug	2032	Zijlbrug	2032

Traject 6, Alphen aan den Rijn – Ringvaart: Oude Rijn, Heijmanswetering, Oudewetetering, Braassemermeer, Oude Wetering

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Alphensebrug	2029	's-Molenaarsbrug	2029
Swaenswijkbrug	2029	Woubrugsebrug	2029
Koningin Julianabrug	2029	Tolbrug Leimuiden	pm
Dr. Albert Schweitzerbrug	2029		

Traject 7, Alphen aan den Rijn – Drecht/Amstel: Aarkanaal

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Zegerbrug	2033	Kattenbrug	2033
Aardammerbrug	2033	Vijfgatenbrug	2033
Papenbrug	2033		

Traject 8, Alphen aan den Rijn – provinciegrens Utrecht: Oude Rijn

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Steekterbrug	pm	Burgemeester Crolesbrug	2034
Ziendebrug	2027	Broekvelderbrug	2034
Zammerdamsebrug	2034		

Traject 9, Alphen aan den Rijn – Gouda: Gouwe

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Hefbrug Gouwesluis	2024	Amaliabrug	2031
Hefbrug Boskoop	2024	Coenecoopbrug	2025
Hefbrug Waddinxveen	2024	Julianasluiscomplex 1 en 2	2025-2026

Traject 10, Gorinchem – Vianen: Merwedekanaal

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Sluiscomplex Gorinchem	2031	Schotdeurensebrug	2025
Concordiabrug	2025	Bazelbrug	2024
Begraafplaatsluis	pm	Meerkerksebrug	2023
Haarbrug	2024	Zwaanskuikenbrug	2023
Rijksstraatwegbrug	2024	Bolgerijensebrug	2024
Arkensedamsluis	pm	Sluiscomplex Vianen	2026

Overige beweegbare kunstwerken

<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>	<u>Naam</u>	<u>Jaar</u>
Hartelkanaalbrug	2024	Kollenbrug (DCM)	2027
Zoetwaterkanaalbrug	2024	Gouderaksebrug (DCM)	pm
Hartelkanaalfietsbrug (DCM)	pm	Otwegweteringbrug	pm
Zoetwaterkanaalfietsbrug (DCM)	pm	Rijneveldbrug	pm

Bijlage 4: lange termijn opgave beheer en onderhoud infrastructuur en budgetbehoefte

In de tabel op de volgende pagina wordt gedetailleerd inzicht gegeven in hoe de budgetbehoefte is opgebouwd. Deze tabel bestaat uit vijf groepen:

- | | | |
|---|---|--|
| 1 | Budgetbehoefte | Benodigde middelen voor beheer en onderhoud, gebaseerd op de normkosten (NOK) voor het huidig en toekomstig areaal, bedragen per eenheid van de beheermaatregelen (P), de frequentie waarmee de maatregel wordt getroffen (Q), en de omvang van het areaal (A) |
| 2 | Dekking | Beschikbare middelen op basis van besluiten van PS |
| | | Verschillen tussen de budgetbehoefte en dekking worden jaarlijks in de Kadernota en de Begroting benoemd en eventueel van dekking voorzien. |
| 3 | Onderhoudsprogramma 2023-2037 (exploitatie) | Benodigde exploitatiemiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2022 tot en met 2036, |
| | | Verschillen tussen het onderhoudsprogramma (3) en de dekking (2) worden toegevoegd of onttrokken aan de egalisatiereserve. |
| 4 | Onderhoudsprogramma 2023-2037 (investeringen) | Benodigde investeringsmiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2022 tot en met 2036 |
| 5 | Dekking | Beschikbare investeringskredieten op basis van besluiten van PS |

Bijlage 5: overzicht investeringskredieten fietsprojecten

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de investeringskredieten per fietsproject. Dit is een meer gedetailleerde uitwerking van paragraaf 3.4 fiets en de bijbehorende tabel 11.

Projectnr	Omschrijving	Investerings- krediet	Inkom- sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
<i>bedragen x € 1 miljoen</i>					
B510000A	Projectmanagement Fiets (2019-2023)	5,9	0,0	5,9	2025
B526305	F263.5 SFR Rotterdam-Gouda (SFR20)	4,9	0,5	4,4	2025
B530601	F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop)	3,0	0,0	3,0	2023
B537001	F370 Fietsmaatregelen Kijkduin-Hoek van Holland	0,2	0,0	0,2	2023
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenerwaard)	2,9	1,1	1,8	2023
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvljet (SFR)	2,3	0,8	1,5	2023
B556000	F560.0 Klaaswaal-Strijen	0,3	0,0	0,3	2024
B556100	F561.0 Goudswaard - Piershil	0,2	0,0	0,2	2024
B558300	F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard) F15 IJsselmonde - (SFR)	3,7	0,5	3,2	2023
B558306	F583.6 Vondelingeweg	0,5	0,0	0,5	2025
B560100	F601 Overbos-Krabbepelas (M-Delfland)	0,5	0,0	0,5	2025
B560200	F602 Korteweg	0,2	0,0	0,2	2025
B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen	1,4	0,0	1,4	2025
B560401	F604.1 Blauwe Steenweg - Smidsweg	0,4	0,0	0,4	2025
B560600	F606 Lage Rijndijk – Hoge Rijndijk	0,2	0,0	0,2	2024
B561000	F610 Velostrada Fase 2	0,9	0,0	0,9	2024
B561100	F611 Fietsbrug Haarlemmertrekvaart	0,5	0,0	0,5	2023
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR	2,6	0,0	2,6	2025
B561900	F619 Oud Beijerland-Heinenoordtunnel	0,4	0,0	0,4	2023
B562000	F620 Tiengemetepad Hogendijk	0,3	0,0	0,3	2023
B562200	F622 Oude Trambaan Wassenaar	1,0	0,5	0,5	2023
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR	1,8	0,0	1,8	2025
B562400	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR	1,5	0,0	1,5	2024
B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR	2,5	0,1	2,4	2025
B562700	F627 Leiden-Alphen aan den Rijn	0,1	0,0	0,1	2027
B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)	2,7	0,0	2,7	2024
B562900	F629 Leiden-Haarlem-Schiphol	0,1	0,0	0,1	2035
B563000	F630 Verbetering fietsverb HOV haltes GO	0,7	0,0	0,7	2024
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten (SFR)	2,5	0,0	2,5	2025
B563400	F634 Fietspad Reedijk	0,2	0,0	0,2	2022
B563500	F635 Fietsoversteken N210	0,8	0,0	0,8	2023
B563700	F637 Fietsknelpunten blok 4 uitvoeringsagenda	0,3	0,0	0,3	2024
B563800	F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam	1,0	0,0	1,0	2024
B563900	F639 Fietsroute Hellevoetsluis - Spijkenisse	1,8	0,0	1,8	2025
B564000	F640 Fietsstr.Noordbuurtseweg Zwoude	0,7	0,0	0,7	2023
B564100	F641 Fietsonderdoorgang Doesbrug in	0,1	0,0	0,1	2021

Projectnr	Omschrijving	Investerings- krediet	Inkom- sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
bedragen x € 1 miljoen					
	Leiderdorp				
B564300	F643 Fietspadenplan Zoeterwoude	4,3	0,0	4,3	2025
B564400	F644 Snelfietsroute Rotterdam - Dordrecht (SFR)	0,1	0,0	0,1	2025
B564500	F645 Fietsoversteek Eerste Kruisweg / N217	0,1	0,0	0,1	2025
B564700	F647 Spoorpad Sassenheim-Warmond	0,1	0,0	0,1	2023
B569000	Extra inzet fietsveiligheid (amendement 517)	0,6	0,0	0,6	2023
B569100	F691 Overstapplaats Auto-Fiets-Auto (AFA)	0,5	0,0	0,5	2025
B569400	F694 Onderzoek optimalisatie VRI's PZH	0,8	0,0	0,8	2023
B569501	Fietstunnel de Lier	5,4	1,4	4,0	2025
B569502	Fietstunnel Lisse	4,2	0,0	4,2	2025
B569600	F696 - Aanbrengen Kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland	0,6	0,3	0,3	2022
B570002	F700.02 N464a Poeldijk – Wateringen	0,6	0,0	0,6	2024
B570003	F700.03 N467a/b 's Gravenzande – Naaldwijk	0,7	0,0	0,7	2024
B570004	F700.04 N444a Oranje Nassaulaan – Vinkeweg (Warmond)	0,6	0,0	0,6	2024
B570005	F700.05 N208b (noordkant Lisse)	0,9	0,0	0,9	2024
B570006	F700.06 N443a Noordwijkerhout HM 0,9 – 1,6	0,3	0,0	0,3	2024
B570007	F700.07 N231c Vrouwenakker HM 16,2 – 16,4	0,3	0,0	0,3	2024
B570008	F700.08 N206a Stompwijk HM 4,8 – 5,5	0,4	0,0	0,4	2023
B570009	F700.09 N211a+b	2,0	0,0	2,0	2024
B580000	Projectmanagementkosten Fietsstallingen	0,4	0,0	0,4	2023
B580100	Uitbr fietsenstallingen Sassenheim	0,3	0,0	0,3	2023
B580500	Uitbr fietsstallingen Dordrecht CS – Krispijnzijde (=zuidzijde)	2,5	0,0	2,5	2024
B580501	Uitbr fietsenstallingen Dordrecht Stadspolders	0,3	0,0	0,3	2023
B580502	Uitbr fietsenstallingen Dordrecht Zuid	0,3	0,0	0,3	2023
B580600	Uitbr fietsenstallingen Gorinchem CS	0,1	0,0	0,1	2023
B580602	Uitbr fietsenstallingen Gorinchem CS - fase 2	0,4	0,0	0,4	2023
B580700	Uitbr fietsenstallingen Gouda CS (Zuid- en Noordzijde)	0,6	0,6	0,0	2023
B580701	Uitbr fietsstallingen Gouda Goverwelle	0,1	0,0	0,1	2023
B580900	Uitbr fietsenstallingen Leiden CS	5,2	0,0	5,2	2025
B580901	Uitbr fietsenstallingen Leiden Lammenschans	0,6	0,0	0,6	2023
B580902	Uitbr fietsenstallingen Leiden - de Vink	0,4	0,0	0,4	2023
B581200	Uitbr fietsenstallingen Voorhout	0,1	0,0	0,1	2023
B581400	Uitbr fietsenstallingen Zwijndrecht	0,4	0,0	0,4	2023
B581500	Uitbr fietsenstallingen Boven Hardinxveld	0,1	0,0	0,1	2023
B581600	Uitbr fietsstallingen Bodegraven	0,2	0,0	0,2	2023
B581700	Uitbr fietsenstallingen Sliedrecht	0,3	0,0	0,3	2023
B581800	Uitbr fietsenstallingen Sliedrecht-Baanhoek West	0,3	0,0	0,3	2023

Projectnr	Omschrijving	Investerings- krediet	Inkom- sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
bedragen x € 1 miljoen					
B582000	Fietsparkeren veerpont Nieuw Lekkerland	0,1	0,0	0,1	2023
	Fietspaden nog toe te delen investeringsmiddelen	4,4	0,0	4,4	2024
	Restant stallingen pva fietsparkeren	0,3	0,0	0,3	2025
	Toekomstagenda snelfietsroutes	1,4	0,0	1,4	2024
	Metropolitane fietsroute Westland	1,3	0,0	1,3	2025