

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2024-2039

Bijlage bij de begroting 2024
november 2023
Provincie Zuid-Holland



Samenvatting

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI is de financiële uitwerking van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland op het vlak van infrastructuur. De ambities komen voort uit het Omgevingsbeleid. De ambities uit het nieuwe coalitieakkoord zijn nog niet verwerkt in dit PZI. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het PZI bevat een meerjarige programmering t/m 2039 en kijkt daarmee verder dan de begroting 2024. 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 wordt geen nieuw beleid geïnitieerd, dat gebeurt in de Kadernota of bij aparte besluiten van Provinciale Staten. Binnen het bestaande beleid zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan (verwerking van eerder genomen besluiten, correcties, compensatie prijsontwikkeling etc.).

Financieel kader

De exploitatiebudgetten en investeringskredietkredieten in het PZI zijn het resultaat van afzonderlijke project- en programmabesluiten en verschuivingen zoals besloten bij de jaarlijkse Kadernota. Er is slechts beperkte flexibiliteit om middelen in het PZI te heroverwegen. De flexibiliteit is echter wel 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 slechts 6,2% herprioriteerbaar. De overige middelen zijn juridisch of bestuurlijk verplicht of gereserveerd voor onvermijdelijke uitgaven zoals prijsontwikkeling. De budgetten voor beheer en onderhoud van het bestaande areaal zijn volledig meerjarig beklemd. Deze middelen zijn immers nodig om het vastgestelde kwaliteitsniveau te behalen en te voorkomen dat achterstanden in wettelijk verplicht onderhoud ontstaan.

De aanleg van nieuwe infrastructuur en verbeteringen (exclusief bijdragen aan Rijksprojecten) of vervanging van bestaande infrastructuur, moeten worden geactiveerd en afgeschreven. Dit zijn investeringskredieten. Dit leidt in de exploitatie tot structurele kapitaallasten (rente- en afschrijving) nadat een project is opgeleverd en geactiveerd. 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 [Notitie toename kosten beheer en onderhoud provinciale infrastructuur](#) zijn financiële knelpunten geconstateerd op het vlak van vervanging van infrastructuur (wegfundering en oevers). Bij de Kadernota 2025 (voorjaar 2024) zal de NOK 2024-2027 worden voorgelegd aan Provinciale Staten en bepaald worden hoe dit wordt verwerkt in de begroting en het PZI.

Prijsontwikkeling

Voor prijscompensatie zijn een aantal stelposten opgenomen in de provinciale begroting. Het toevoegen van middelen aan het PZI vanuit de centrale stelpost in de begroting vindt plaats bij de Kadernota of begroting op basis van centraal vastgestelde percentages. Voor infrastructuur geldt het indexpercentage Grond- Weg en Waterbouw (GWW). Voor beheer en onderhoud wordt jaarlijks budget toegevoegd. Voor aanleg en verbetering zijn, op basis van een berekening met

centraal vastgestelde percentages voor de toekomstige prijsontwikkeling, bij de begroting 2022 middelen aan het PZI toegevoegd en gereserveerd voor de uitvoering van projecten t/m 2027. Voor aanleg en verbetering is de verwachting, op basis van een actuele berekening met actuele centraal vastgestelde percentages, dat de gereserveerde middelen voor prijsontwikkeling volledig zullen worden benut. Daarnaast wordt een reservering aangehouden voor het geval de daadwerkelijke prijsontwikkeling hoger uitvalt dan waar nu rekening mee is gehouden. Conform de [uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022) worden de verschillen in de eerste plaats binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI opgevangen. Bij extreme prijsstijgingen of -dalingen kunnen extra middelen worden toegevoegd vanuit de stelpost.

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. Vanwege de regeling projecten van PS gebeurt dit op projectniveau en niet alleen op niveau van beleidsdoelen. Naast nieuwe wijzigingen worden hierbij ook recente PS-besluiten gemeld zodat een beter beeld ontstaat van de ontwikkelingen binnen de Ambitie.

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 de beschikbaar gestelde middelen en de planning waarbij risico's worden vertaald in de prognose en de planning.

Voorspellend vermogen en prognose 2024

Los van de indexeringsvraagstukken, wordt continu gewerkt aan de financiële sturing op projecten. De totale prognose voor uitgaven aanleg en verbetering bedraagt € 213 mln. voor 2024. 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 zijn vertaald in de prognose. 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 binnen projecten in het PZI bedraagt € 105,6 mln. Dit is gebaseerd op de meest recente kostenramingen en projectvoortgang. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI die geen onderdeel uitmaken van de projectkredieten. Dit is voorafgaand aan de start van de RijnlandRoute en HOV-NET Zuid-Holland Noord besloten. Het doel van deze reserveringen is om excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze grote projecten op te vangen. Deze risico's kunnen vanwege de complexiteit en omvang van deze projecten grote financiële gevolgen hebben. Het betreft € 39,5 mln. voor de RijnlandRoute en € 42,8 mln. voor het HOV-NET Zuid-Holland Noord. Beide risicoreserveringen worden in stand gehouden omdat er nog substantiële risico's kunnen optreden met grote financiële gevolgen.

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.

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, omdat de extra risicoreservering voor de Rijnlandroute is verlaagd. De totale omvang van de risicoreservering op projecten is sinds 2018 gedaald doordat diverse projecten zijn afgerond of richting afronding gaan. Dit betekent dat de volledige risicoreservering van een projectkrediet is benut (uitgaven) of dat een deel is vrijgevallen binnen het PZI naar een ander project of de reservering prijsontwikkeling en tegenvallers. Ondertussen worden nog maar beperkt nieuwe projecten gestart waardoor minder projecten tegelijkertijd in uitvoering zijn met als gevolg minder risicoreserveringen.

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) 2024 t/m 2039 (€ 1,22 miljard) is grofweg 38,4% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de uitvoeringsfase. Daarnaast is 6,3% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit en 32,6% mln. bestuurlijk gecommiteerd op basis van verkenning en/of bestuurlijke overeenkomsten.

Ook zijn voor prijscompensatie 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 9,8%. Daarnaast is een reservering opgenomen (1,0% van de nog uit te geven middelen) om waar nodig toe te voegen aan de projecten om stikstofdepositie (tijdens de aanleg of in de gebruiksfase) te voorkomen of te compenseren.

Vervolgens is een reservering voor tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten opgenomen in het PZI van 5,5%. 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.

Tot slot is 6,2% herprioriteerbaar. Dit zijn reserveringen in het PZI 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 via de Kadernota en niet zonder meer te heroverwegen. In hoofdstuk 4 is per project de status aangegeven waaronder de reserveringen die nog herprioriteerbaar zijn.

Financiële weergave programma

De huidige programma's, projecten en reserveringen voor aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur zijn weergegeven per paragraaf (wegen, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en vaarwegen). Naast de reserveringen worden hierin ook de projecten weergegeven per fase (initiatief, verkenning of uitvoering). Daarbij wordt het beschikbare krediet

(inclusief inkomsten) weergegeven en het jaar van oplevering, de status (mate van verplichting) van een project en of indexering van toepassing is. Voor beheer en onderhoud wordt dit inzicht gegeven op programmaniveau, zie bijlage 4, lange termijn opgaven beheer en onderhoud infrastructuur en budgetbehoefte.

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	8
1.1 WAT IS HET PROGRAMMA ZUID-HOLLANDSE INFRASTRUCTUUR (PZI)?	8
1.2 LEESWIJZER.....	8
2. BELEIDSMATIG KADER	10
2.1 OMGEVINGSBELEID AMBITIE BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND	10
2.2 COALITIEAKKOORD 2023-2027 'KRACHTIG ZUID-HOLLAND'	11
3.FINANCIËEL KADER	14
3.1 BESCHRIJVING FINANCIËN AMBITIE BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND	14
3.1.1 <i>Investeringen</i>	14
3.1.2 <i>Exploitatie</i>	15
3.2 PLANNING EN CONTROL CYCLUS	15
3.3 DE DEKKINGSBRONNEN	16
3.3.1 <i>Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)</i>	16
3.3.2 <i>Financiële middelen voor vervanging van infrastructuur</i>	16
3.3.3 <i>Financiële middelen voor aanleg en verbetering</i>	16
3.3.4 <i>Bijdragen van derden</i>	18
3.3.5 <i>Bijdragen aan derden</i>	18
3.3.6 <i>Beheertaken voor derden</i>	18
3.4 PROJECTFASES EN KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN	18
3.5 PRIJSONTWIKKELING EN INDEXERING BUDGETTEN	22
3.6 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S.....	24
3.6.1 <i>Voorspellend vermogen</i>	24
3.6.2 <i>Prognose 2024</i>	25
3.6.3 <i>Bewust reserveren voor risico's in projecten</i>	25
3.7 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI (STATUS PROJECTEN EN RESERVERINGEN)	28
3.8 WERKWIJZE FINANCIËLE WIJZIGINGEN PROJECTEN AANLEG EN VERBETERING	31
4. FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	33
4.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR	33
4.2 INFRASTRUCTUURPROJECTEN ZONDER STATUS PZI	35
4.3 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF WEGEN.....	37
4.4 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF OPENBAAR VERVOER	49
4.5 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF FIETS	55
4.6 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VERKEERSVEILIGHEID.....	62
4.7 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VAARWEGEN	65
4.8 BESCHIKBARE MIDDELEN PRIJSONTWIKKELING EN TEGENVALLERS.....	68
5. REGIONALE GEBIEDSAGENDA'S MOBILITEIT	69
5.1 REGIO DRECHTSTEDEN	70
5.2 REGIO ALBLASSERWAARD	71
5.3 REGIO GOEREE-OVERFLAKKEE	72
5.4 REGIO HOEKSCHE WAARD	74
5.5 REGIO HOLLAND RIJNLAND	75
5.6 REGIO MIDDEN- HOLLAND	77

- 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: Onderzoeksagenda bereikbaarheid 2024

1. Inleiding

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI is de financiële uitwerking van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland op het vlak van infrastructuur. De ambities komen voort uit het Omgevingsbeleid. De ambities uit het nieuwe coalitieakkoord zijn nog niet verwerkt in dit PZI. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft aanvullende informatie ten opzichte van de begroting (2024-2027) 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 infrastructuur. Het omvat zowel al het beheer en onderhoud (inclusief vervanging) als aanleg en verbetering van initiatieffase t/m de oplevering. Een project (van provincie of van derden) komt pas in aanmerking voor een financiële bijdrage wanneer deze is opgenomen in het PZI.

Het PZI biedt 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 worden geen beleidsrijke wijzigingen opgenomen, dat gebeurt via aparte besluiten (van GS en PS) en de Kadernota. Wel vinden krediet- en budgetaanpassingen plaats als gevolg van de Kadernota en de voortgang op projecten (correcties, prijsontwikkeling).

Het onderdeel aanleg en verbetering is 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) en jaarlijks via de producten van de planning- en control cyclus;
- Inhoudelijke projectbesluiten waarop de Regeling Projecten Zuid-Holland van toepassing is (voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten).

De Kadernota 2024-2027 (PS-besluit 7564) en de sinds het vorige PZI genomen projectbesluiten zijn in dit PZI verwerkt.

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.

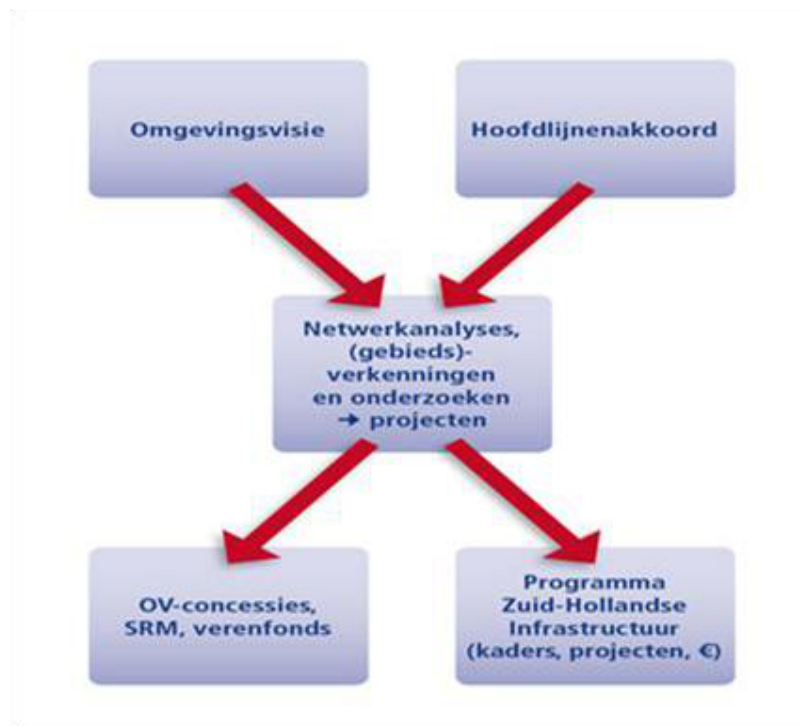
In hoofdstuk 5 worden per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit met de subsidieprojecten voor 2024 weergegeven.

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 sluisen 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. Nog steeds reizen 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 2023-2027 'Krachtig Zuid-Holland'

Het [Coalitieakkoord 2023-2027](#) stelt dat Zuid-Holland een strategisch gelegen delta is die altijd mensen heeft aangetrokken. Langs de waterwegen zijn krachtige handelssteden en dorpen ontstaan met elk een uniek profiel. Zuid-Holland is met de aanwezigheid van een ijzersterke infrastructuur van haven, (vaar)wegen en internet ook de toegangspoort van Europa.

Zuid-Holland moet in het komende decennium een fors aantal woningen bouwen en de bestaande woonvoorraad beter benutten en toekomstbestendig maken. Stad en land raken steeds sterker met elkaar fysiek verbonden, waarbij in het landelijk gebied behoud van voorzieningen en leefbaarheid een uitdaging vormen. Tegelijk staat onze sterke bereikbaarheidspositie onder druk. Economische groei, een groeiende bevolking en een trek naar de stad zorgen voor toenemende drukte op de bestaande infrastructuur, zowel wat betreft goederen- als personenvervoer. Het openbaar vervoer, dat steeds schoner en slimmer wordt, is nog herstellende van de enorme teruggang in reizigers tijdens de coronapandemie. De Rijks- en provinciale wegen in Zuid-Holland blijven onverminderd druk, fietspaden worden steeds drukker en de bereikbaarheid van de landelijke gebieden staat onder druk.

We concentreren onze verstedelijkingsopgave in bestaand stedelijk gebied. We stimuleren wonen nabij voorzieningen en openbaar vervoer. Dat vraagt om hogere dichtheden van woningen op deze locaties. We sturen daarom op passende parkeernormen nabij haltes van hoogwaardig openbaar vervoer en bij sociale woningbouw. Dat doen we in combinatie met deelmobiliteit, openbaar vervoer en met oog voor lopen en fietsen.

De provincie wil dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen.

Uitgangspunt is het benutten en verbeteren van de bestaande infrastructuur. We investeren in alle vormen van vervoer, waarbij we per locatie kijken welke mix van openbaar vervoer, fietsverkeer, wandelwegen en autoverkeer het meest passend is. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sturen we op het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service en Personenauto), een goede bereikbaarheid met fiets, openbaar vervoer, auto en te voet. Bij nieuw te ontwikkelen woonwijken zetten we in op de beschikbaarheid van openbaar vervoer, deelmobiliteit, wegen en fietsinfrastructuur vanaf het moment van oplevering. We koppelen deelmobiliteit aan onze ov-concessies. We stimuleren de combinatie fietsen en het gebruik van openbaar vervoer.

Aanleg, beheer en onderhoud houden we boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving. Waarbij we tijdens de werkzaamheden het belang van de fietser en voetganger zwaar laten meewegen. We zetten in op innovaties bij werkzaamheden om naast de kosten te beperken ook de uitstoot te verminderen.

We realiseren het Zuid-Hollandse deel van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol en gaan de Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek verder uitwerken. Voor de N207 Zuid-Verlengde Bentwoudlaan worden op dit moment de laatste planologische werkzaamheden afgerond. In de loop van 2024 start de aanleg conform eerdere besluitvorming. Het veranderend rijksbeleid voor infrastructuur met de focus op beheer en onderhoud heeft de Bodegravenboog binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe verder uit beeld gebracht. We laten de ambitie om het betreffende gebied beter bereikbaar te maken niet los. Wij zetten onze middelen anders in. De provincie richt zich nu op de realisatie van het fiets- en waterprogramma uit het maatregelenpakket.

Daar waar mogelijk, houden we in de weginrichting rekening met het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het aanleggen van extra bus stroken en/of de afstelling van verkeerslichten. Dit gaat in principe niet ten koste van het andere verkeer.

We zetten innovaties in om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Onder meer door het plaatsen van spitshaltes op specifieke plekken waar dit kansen biedt, bijvoorbeeld bij scholen of

op bedrijventerreinen. Kleine kernen en steden moeten met het openbaar vervoer toegankelijk blijven. Daarvoor zetten wij, binnen onze beschikbare middelen, in op een fijnmazig openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Om dit te bereiken stimuleren we alternatieve en innovatieve manieren om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. We ontwikkelen als provincie een toekomstvisie op het openbaar vervoerssysteem, inclusief lightrailverbindingen en andere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer, met inachtneming van ieders rol en verantwoordelijkheid. We houden in ons ruimtelijk beleid vervolgens rekening met de realisatie van deze mogelijke nieuwe openbaar vervoerverbindingen.

We geven voorrang aan fietsers op doorfietsroutes, bijvoorbeeld bij de afstelling van verkeerslichten en door het stimuleren van gemeenten om hun leefomgeving fietsvriendelijk in te richten. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we rekening met de zwakste deelnemers aan het verkeer; fietsers en wandelaars. We ontwikkelen meer fietssnelwegen en zetten in op netwerkontwikkeling. We geven prioriteit aan het STOMP-principe en promoten daarom fietsen en lopen, ook voor woon-werkverkeer. Hierin trekken we samen op met gemeenten, MRDH en Rijk. We zetten in op een goed netwerk van recreatieve en functionele fiets- en wandelroutes. We worden voortrekker in het realiseren en verbeteren van knooppunthaltes: OV-hubs waar makkelijk kan worden overstapt (ook op deelmobiliteit), die goed bereikbaar zijn met de fiets en waar een fiets veilig kan worden gestald. We zetten hierbij in op toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid.

Voor Zuid-Holland is ieder verkeersslachtoffer er één te veel. Om die reden omarmen we de landelijke ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. We streven elk jaar naar minder verkeersslachtoffers. Dit doen wij samen met andere regionale partners, zoals de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), gemeenten, waterschappen, Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) en de politie. Dat doen wij op drie terreinen: infrastructuur, educatie en handhaving. Wij komen met een duidelijk toetsingskader voor het gebruik van provinciale wegen door landbouwverkeer. Daarbij worden de uitkomsten van onderzoek benut.

Zuid-Holland is een belangrijk internationaal transportknooppunt, met de haven, de land- en tuinbouw en de transportassen naar het Europese achterland. De druk op deze goederen infrastructuur neemt toe. Verduurzamen en optimaliseren van goederenstromen is nodig voor een gezonde ruimtelijke en economische ontwikkeling in Zuid-Holland. Distributiecentra clusteren we zoveel mogelijk op bestaande plekken. Daarbij stimuleren we dubbel ruimtegebruik en vergroening van zo'n gebied. We faciliteren en stimuleren de verschuiving van lading – de modal shift – naar relatief duurzame vervoerwijzen, zoals binnenvaart, buisleidingen en spoor. We zetten in op hubs voor goederenvervoer en op goederentransport met kwantitatieve en kwalitatieve waarde voor de Zuid-Hollandse economie.

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 exploitatiebudget en investeringsmiddelen voor instandhouding, vervanging en verbetering van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur van de provincie Zuid-Holland. Ook geeft het informatie over de structurele lasten voor bestaande infrastructuur en de gevolgen van verbeteringen en aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit wordt verwerkt in de (Meerjaren)begroting 2024 – 2027. Daarnaast geeft het PZI 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 (door: meevallers, scopebeperkingen of niet doorgaan van projecten) beschikbaar blijven voor deze ambitie, maar ook dat extra kosten (tegenvallers, scope-uitbreidingen of nieuwe projecten) binnen de beschikbare middelen moeten worden gedekt. In het coalitieakkoord 2023-2027 is opgenomen, dat dit gesloten systeem zal worden afgeschaft. Het college komt bij de begroting van 2025 met voorstellen om een zorgvuldige uitwerking op te stellen, met voldoende waarborging van beheer, onderhoud en vervanging.

3.1.1 Investerings

In de financiële verordening van Provinciale Staten is opgenomen, dat alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut worden geactiveerd (Besluit Begroten en Verantwoorden). Dit betekent, dat in principe alle nieuwe infrastructuur en vervanging of verbeteringen aan de functionaliteit van infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Een uitzondering hierop betreffen bijdragen aan infrastructuurprojecten van het Rijk. Omdat het Rijk niet activeert mag de provincie dat conform het BBV ook niet doen. Toekomstige bijdragen aan projecten van het Rijk zullen daarom direct ten laste komen van de exploitatie. In het huidige PZI gaat het in ieder geval om de reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15). De overige reserveringen zullen zeer waarschijnlijk geen betrekking hebben op projecten van het Rijk.

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 en komen 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 uitgaven van projecten komen daarmee niet direct terug in de exploitatiebegroting maar als jaarlijkse kapitaallast na afronding van de verkenningsfase en na oplevering van het project.

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 3 paragraaf 4 wordt de dekking van structurele lasten als gevolg van investeringen verder uitgewerkt.

3.1.2 Exploitatie

Alle overige bereikbaarheidsuitgaven (inclusief bijdragen aan infrastructuurprojecten van het Rijk) 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 gebiedsagenda infrastructurale projecten binnen de Subsidieregeling Mobiliteit en de bijdragen aan de infrastructuur van derden. De middelen hiervoor komen uit de jaarlijkse Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds² (algemene uitkering). Tot slot worden jaarlijks diverse (beleids)onderzoeken gedaan, die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het PZI (nieuwe projecten of aanpassingen bestaande projecten). In bijlage 5 is deze onderzoeksagenda bereikbaarheid weergegeven voor 2024.

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. Hierin worden ook voorstellen voor meerjarige investeringen en exploitatie-uitgaven met betrekking tot mobiliteit en infrastructuur gedaan (bijlage).

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



Vervolgens wordt ieder jaar in november de begroting (inclusief meerjarenraming) voor het volgende jaar aan PS ter behandeling aangeboden. Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur

² Voor 2005 waren er meerdere specifieke uitkeringen vanuit het Rijk naar provincies en vervoerregio's ten behoeve van de uitvoering van taken op het gebied van verkeer en vervoer. Deze zijn daarna gebundeld in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Tot 2016 ontvingen de provincies deze bedragen als specifieke uitkeringen (de BDU). Vanaf 2016 is dit een onderdeel van de uitkeringen uit het Provinciefonds geworden, in 2016 als decentralisatie-uitkering en vanaf 2017 als algemene uitkering.

is een bijlage bij de begroting. Daarna worden gedurende het begrotingsjaar de Voorjaarsnota en de Najaarsnota aangeboden. Dit zijn bijstellingen op de vastgestelde begroting. Het laatste product in de P&C cyclus is de Jaarrekening (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.

3.3.2 Financiële middelen 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. 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 en zijn gekoppeld aan de in de Financiële verordening, paragraaf 4.3, vastgestelde activeringsmomenten.

3.3.3 Financiële middelen voor aanleg en verbetering

Projecten voor aanleg en verbetering in het PZI worden vanaf 2017 (zie 3.1) grotendeels geactiveerd als investering. Voor aanleg en verbetering is door PS structureel € 33,9 mln. investeringskrediet per jaar beschikbaar gesteld.

Een groot deel van de investeringskredieten voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur die momenteel worden besteed aan projecten is echter incidenteel beschikbaar

gesteld met impulsen in de hoofdlijnenakkoorden van 2007 (financieel gedekt door verhoging provinciale opcenten) en 2011:

- 2007 € 100 mln. impuls
- 2011 € 300 mln. impuls

Bij het Kaderbesluit 2014 zijn investeringsmiddelen ingeleverd ter grootte van € 340 mln. 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.

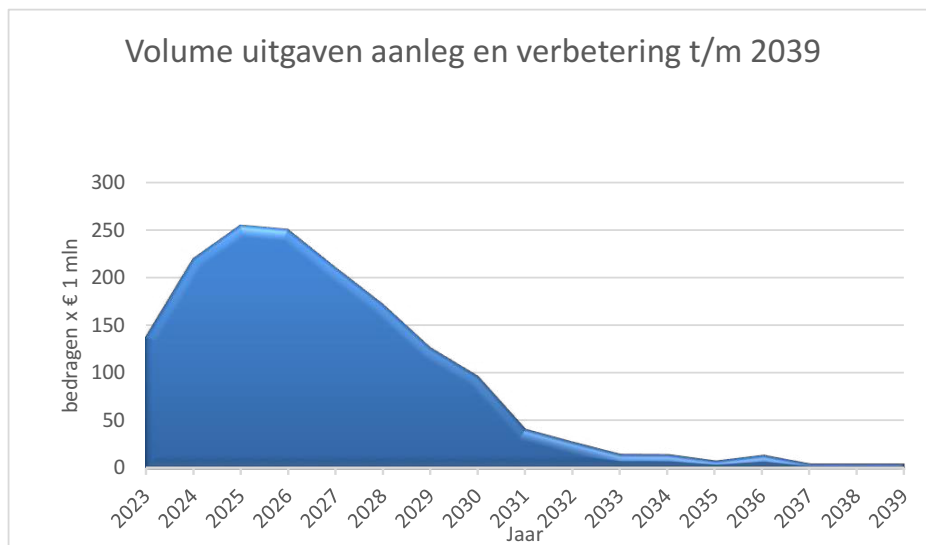
Vanaf 2015 worden als gevolg van het coalitieakkoord 2015-2019 budgetten en kredieten niet meer standaard geïndexeerd. Dat geldt ook voor de exploitatiebudgetten en investeringskredieten in het PZI. Zie verder paragraaf 3.5 Prijsontwikkeling.

Daarnaast is bij Kaderbesluit 2017 € 6 mln. beschikbaar gesteld als impuls voor versnelling energietransitie mobiliteit en bij de Begroting 2018 nog eens € 8 mln. 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 mln. extra investeringskrediet beschikbaar gesteld. Met Motie 812 bij de Voorjaarsnota 2019 is dit krediet aangevuld tot € 7,0 mln. Bij het vorige coalitieakkoord 2019-2023 is de looptijd van het PZI in een keer met 5 jaar verlengd waardoor in een keer € 169,5 mln. (5 maal € 33,9 mln.) werd toegevoegd aan het PZI.

Bij de Kadernota 2024 – 2027 is eenmalig € 10 mln. exploitatiebudget toegevoegd aan het PZI voor een toekomstige bijdrage aan de realisatie van de nieuwe multimodale brug in Rotterdam. Bij de subsidieverlening zal bepaald worden of deze bijdrage moet worden geactiveerd als investering of direct ten laste van de exploitatie mag worden gebracht.

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.

Figuur 4: Volume resterende uitgaven aanleg en verbetering per jaar t/m 2039



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 3 is per project aangegeven of het een bijdrage betreft. De paragraaf fiets bestaat voor een groot deel uit bijdragen aan derden.

Van veel reserveringen voor toekomstige projecten is nog niet bekend of dit bijdragen aan derden (behalve het Rijk) zullen worden of eigen projecten. Naar schatting gaat het om circa € 400 mln. t/m 2039.

In het geval dat wij bijdragen aan investeringen van derden, zoals 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. Bijdragen aan Rijksprojecten worden niet geactiveerd, zie 3.1.1.

3.3.6 Beheertaken voor derden

De provincie Zuid-Holland voert enkele beheertaken uit voor derden, zoals onderhouden en bedienen van bruggen, onderhouden van verkeersregelininstallaties 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 Projectfases en kapitaal- en beheerlasten

In paragraaf 3.1 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 op basis van de projectfases. Voor meer informatie over de fasering van projecten, bijbehorende werkzaamheden en besluiten wordt verwezen naar de PZI [Spelregels](#) (aangeboden aan PS op 12 oktober 2022) en het bijbehorende beoordelingskader. Deze spelregels geven een ambtelijk handvat voor de programmering van projecten en het te doorlopen proces en de besluitvorming per project. De

spelregels beschrijven de gefaseerde aanpak van een PZI project (initiatief, verkenning, uitvoering), wat in een projectfase grofweg gebeurt en wat nodig is om naar een volgende fase te gaan. Het bijbehorende beoordelingskader wordt gebruikt om de rol van de provincie in een project te bepalen en geeft daarbij een advies voor de mogelijke financiële betrokkenheid. De spelregels zijn gebaseerd op vigerende wetgeving, provinciaal beleid en procedures en breed bekende bronnen voor infrastructuurplanning zoals de Regeling projecten en de Financiële Verordening.

De kapitaallasten als gevolg van de investeringskredieten in PZI (projecten in de verkenning- en uitvoeringsfase en toekomstige reserveringen) zijn gedekt in de begroting vanaf het verwachte moment van oplevering.

De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal zijn eveneens gedekt in de begroting op basis van het Meerjarig Onderhoudsprogramma (MJOP). De beheerlasten worden elke vier jaar geactualiseerd in de NOK. De toekomstige beheerlasten als gevolg van projecten aanleg en verbetering zijn ook gedekt op basis van een inschatting of kostenramingen. Voor reserveringen en projecten in de initiatief- en verkenningfase geldt dat de beheerlasten gedekt zijn op basis van een inschatting (1% van geschatte bouwkosten).

Voor projecten in de uitvoeringsfase wordt aan de hand van de kostenraming bepaald wat de extra toekomstige beheerlasten zullen zijn. Jaarlijks wordt beoordeeld of deze dekking voldoende is. Dit is weergegeven in figuur 4 en wordt daarna toegelicht. Het overzicht van de projecten ingedeeld per fase (beheer en onderhoud, aanleg en verbetering) is opgenomen in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 4.

Figuur 4: Dekking structurele kapitaallasten per projectfase

Projectfase	Kapitaallasten van geactiveerde projecten	Beheerlasten
Bestaand en gerealiseerd	Dekking	Dekking
Realisatie na uitvoeringsbesluit	Dekking	Dekking
Verkenning na voorbereidingsbesluit	Dekking (zowel voorbereidingskrediet als gereserveerde middelen voor uitvoeringsfase)	Dekking (per jaar 1% van gereserveerde middelen voor uitvoeringsfase)
Initiatief na Kadernota of PZI	Dekking (gereserveerde middelen voor uitvoeringsfase)	Dekking (per jaar 1% van gereserveerde middelen voor uitvoeringsfase)
Projecten zonder PZI status	Geen dekking	Geen dekking

Bestaand:

Beheerlasten van de bestaande infrastructuur:

- a. Kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen;**
- b. Kapitaallasten van geactiveerde projecten t/m 2022;**

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 2024 t/m 2027 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 mln.)</i>	2024	2025	2026	2027
Dagelijks beheer en onderhoud, exploitatie	46,6	51,3	49,9	53,7
Planmatig onderhoud, exploitatie	90,6	116,6	116,4	63,4
Totaal netto exploitatie-uitgaven	137,2	167,8	166,3	117,2
Storting in (+) of onttrekking uit (-) de egaliseringsreserve beheer en onderhoud	-7,5	-43,8	-45,5	4,3

<i>(bedragen x € 1 mln.)</i>	2024	2025	2026	2027
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) ³	9,5	8,5	110,1	117,5

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 mln. (conform de Regeling Projecten Zuid-Holland). De daarmee beschikbaar gekomen investeringsmiddelen voor de aanleg en verbetering van de infrastructuur worden geactiveerd nadat het project opgeleverd 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 gereserveerde middelen voor de uitvoeringsfase per jaar. In bijlage 5 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatief fase zichtbaar.

Initiatief na Kadernota of PZI:

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

³ 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, en in beperkte mate met het PZI bij de begroting, 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 gereserveerde middelen voor de uitvoeringsfase per jaar. Bij de overgang naar de realisatiefase wordt duidelijk wat de daadwerkelijke toekomstige beheerlasten van nieuwe infrastructuur zijn. In bijlage 4 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatieffase zichtbaar.

De 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. De nog te besteden middelen worden weergegeven in hoofdstuk 3 paragraaf 7. De projecten en budgetten worden in hoofdstuk 4 weergegeven.

Tabel 2: Langjarige ontwikkeling investeringskredieten voor aanleg en verbetering infrastructuur

<i>(bedragen x € 1 mln)</i>	<i>investeringskrediet</i>	<i>Derden overig</i>	<i>Netto PZH</i>
Wegen	1.755,6	688,4	1.067,2
Openbaar vervoer	728,1	308,8	419,3
Fiets	127,8	6,3	121,5
Verkeersveiligheid	138,1	35,4	102,7
Vaarwegen	109,4	7,8	101,6
Reservering prijsontwikkeling projecten t/m 2027	120,2	0,0	120,2
Reservering tegenvallers en prijsontwikkeling	68,7	0,0	68,7
Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	12,0	0,0	12,0
Totaal	3.059,9	1.046,7	2.013,2

Voor projecten in de initiatieffase is binnen het PZI structureel € 1,3 mln. per jaar exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en -onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven, waardoor de afweging onderbouwd kan worden gemaakt. Budget voor initiatiefprojecten kan jaarlijks, met inachtneming van de Spelregels PZI, worden toegekend op basis van geplande werkzaamheden. De rol en bijdrage van het PZI wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij de principes: noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard dienen de uitgaven wel te passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

Het zijn projecten die toewerken naar een voorbereidingsbesluit. Ook (interne) uitgaven voor de betrokkenheid van de provincie bij infrastructuurprojecten van derden zonder PZI-status kunnen hieruit worden gedekt. Dit geldt nadrukkelijk niet voor de uitvoering van deze projecten.

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. Alle beschikbare investeringsmiddelen zijn 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 de huidige status van projecten in het PZI.

3.5 Prijsontwikkeling en indexering budgetten

De financiële middelen werden tot 2015 jaarlijks geïndexeerd. Voor beheer en onderhoud worden de normkosten die ten grondslag liggen aan de budgetbehoefte daarnaast iedere vier jaar opnieuw berekend. In de periode 2015-2021 is deze indexering komen te vervallen op basis van de toen geldende akkoorden. Hierdoor zijn de beschikbare exploitatiebudgetten en investeringskredieten tussen 2015 en 2021 niet standaard gecorrigeerd voor inflatie en prijsontwikkelingen in de markt.

Omdat vanaf 2021 de prijzen voor infrastructuur snel stegen zijn bij de Kadernota 2023 en PZI 2023-2039 diverse projecten gecompenseerd (totaal € 61,4 miljoen) zoals de RijnlandRoute, N207 Zuid, HOV Leiden CS – Noordwijk, N211 Wippolderlaan, gelijkvloerse kruising N214/N216 en Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 en N214. Deze compensatie is binnen het PZI gevonden door andere projecten te schrappen en/of te versoberen.

Bij de Begroting 2022 is besloten om, met ingang van 2022, jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen wanneer dit noodzakelijk is. Hiervoor is een stelpost opgenomen in de begroting. Bij de Begroting 2023 heeft een structurele nacalculatie plaatsgevonden voor de prijsontwikkeling tussen 20215 en 2022.

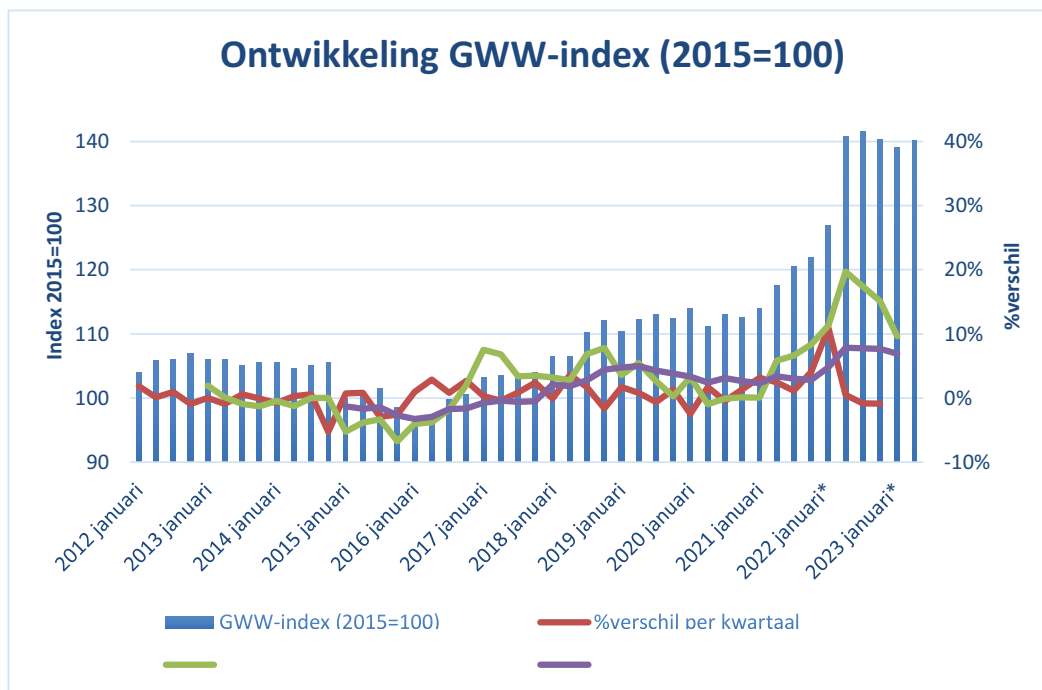
Conform de [uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022) worden in de Kadernota de te hanteren indexpercentages vastgesteld voor het lopende en de komende jaren. Deze worden verwerkt in de Kader-, Voorjaars- of Najaarsnota en begroting. Voor infrastructuur wordt het CBS prijsindexcijfer voor GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) gehanteerd. Omdat deze alleen terugkijkt wordt voor de toekomst gewerkt met een 3-jarig gemiddelde. Het toevoegen van middelen aan het PZI vanuit de stelpost in de begroting vindt plaats bij Kadernota of een ander planning en control product op basis van de vooraf vastgestelde percentages.

Voor beheer en onderhoud (GWW) is bij de Kadernota 2024-2028 ingeschat dat er een aanvullend jaarlijks budget nodig was van circa € 4 mln. ter dekking van de nacalculatie prijsontwikkeling 2022. Dit kwam omdat het CBS tijdens het opstellen een hoger cijfer publiceerde dan waar in de begroting rekening was gehouden. Bij het opstellen van de Begroting 2024 en dit PZI heeft het CBS de indexpercentages GWW voor 2022 en 2023 echter naar beneden bijgesteld op basis van actuele prijsinformatie. De prijzen zijn dus minder hard toegenomen. Hierdoor ontstaat er vooralsnog geen tekort op beheer en onderhoud. Hierdoor is nacalculatie over de prijsontwikkeling 2022 niet meer noodzakelijk en is geen aanvullend budget nodig.

Voor aanleg en verbetering is voor de periode t/m 2027 in totaal € 139,4 mln. toegevoegd aan het PZI. De toevoeging is gebaseerd op een inschatting van het CBS prijsindexcijfer voor GWW en de geprogrammeerde uitgaven tot en met 2027. Dit is samengevoegd met de reeds bestaande reservering van € 36,6 mln. in het PZI waarmee een totaal reservering ontstond van € 176 mln. Bij de Kadernota 2024 zijn een wederom diverse investeringsprojecten voor de periode t/m 2022 gecompenseerd zoals Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol 1e fase, RijnlandRoute, N211 Wippolderlaan, Vervangen Steekterbrug voor vaste brug. Hierdoor is de reservering in het PZI afgenomen van € 176 mln. naar € 125,4 mln. Bij dit PZI wordt aanvullend een beperkt aantal projecten gecompenseerd zoals de Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoever Delft en Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215. De reservering daalt met € 5,2 mln. naar € 120,2 mln.

Momenteel lijken de prijzen zich te stabiliseren, ook in de GWW. Dat betekent echter niet dat de prijzen dalen. De prijzen stijgen nog steeds, alleen minder hard dan in de afgelopen jaren. De forse prijsstijgingen van afgelopen jaren blijven dus doorwerken in toekomstige uitgaven en ieder jaar komt daar weer een stijging bovenop. De verwachting is dat prijzen in de GWW de komende jaren zullen blijven stijgen. Figuur 5 laat de ontwikkeling van de prijzen GWW zien t/m april 2023. Hierbij is 2015 het basisjaar (index = 100). Alleen wanneer de index onder de 100 (waarde basisjaar) komt is sprake van een prijsdaling ten opzichte van 2015. In de periode 2015-2023 heeft dit zich alleen voorgedaan in 2016.

Figuur 5: Verloop GWW-index 2015 t/m april 2023



Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat de reserveringen voor prijsontwikkeling van € 102,2 mln. en de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling van € 67,9 mln. volledig nodig zijn om de prijsontwikkeling op projecten t/m 2027 op te vangen. Dit betekent dat er voor projecten na 2027 nog geen middelen beschikbaar zijn in het PZI om prijsontwikkeling te compenseren.

In 2024 wordt op basis van de projectprognoses en de vastgestelde percentages voor de komende jaren bepaald hoeveel middelen nodig zijn om projecten die in de periode 2028 t/m 2030 worden uitgevoerd te compenseren.

Indien voor subsidies indexering van toepassing is, dan wordt deze in de maximale subsidie verwerkt door vooraf een percentage af te spreken tot aan oplevering van het project. Bij de subsidievaststelling wordt de daadwerkelijke indexering verrekend.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. Of projecten gecompenseerd dienen te worden voor prijsontwikkeling, wordt duidelijk op het moment dat voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Voor projecten die zijn aanbesteed (of op korte termijn worden aanbesteed) is (of wordt) contractueel vastgelegd op welke manier prijsontwikkeling wordt gecompenseerd. Compensatie van projectbudgetten voor prijsontwikkeling gedurende de uitvoeringsfase zijn in veel gevallen onvermijdelijk. Voor een tekort vóór de overgang naar de uitvoeringsfase is theoretisch nog een versobering mogelijk, zodat een project binnen de eerder vastgestelde financiële kaders kan worden uitgevoerd. In de praktijk zal dit echter niet altijd mogelijk of wenselijk zijn, omdat dit een groot effect kan hebben op de doelstellingen van en draagvlak voor een project. Bij projecten in de initiatief- en verkenningfase wordt nog geen compensatie toegepast.

Bij extreme prijsstijgingen of -dalingen kunnen volgens de [uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022) extra middelen worden toegevoegd vanuit de stelpost. In eerste instantie zullen de verschillen moeten worden opgevangen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI.

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 2039. Op project- en programmaniveau wordt gestuurd op de beschikbaar gestelde middelen en de afgesproken 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 beeld van de omvang van de risicoreserveringen in het PZI.

3.6.1 Voorspellend vermogen

De sturing en verantwoording over projecten is gekoppeld aan inhoudelijke mijlpalen en niet aan de projectuitgaven in een (begrotings)jaar. Bij de sturing op projecten zijn de jaargrenzen vaak minder van belang. De sturing is jaargrensoverschrijdend. Dit staat haaks op de jaarlijkse financiële verantwoording op concernniveau via de jaarrekening. Daarom kan het in de praktijk voorkomen dat uitgaven doorschuiven naar het volgende jaar. Als het gaat om projecten betekent dit uitstel maar geen afstel. In het kort komt het erop neer dat een onderbesteding in een jaarschijf niet direct een vertraging op een project hoeft te betekenen. Vaak is alleen de prognose (ritme) van uitgaven veranderd.

De risicoreserveringen in projectkredieten zijn gekoppeld aan planning (fases en mijlpalen) en uitgaven, 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.

3.6.2 Prognose 2024

De totale verwachte uitgaven voor aanleg en verbetering in het PZI bedragen voor 2024 circa € 213 mln. Dit betreft het onderhanden werk op investeringsprojecten. Deze uitgaven komen niet direct terug in de exploitatiebegroting. Zoals opgenomen in de Financiële Verordening wordt pas in het jaar van oplevering de uit in een keer geactiveerd. Vanaf het jaar daarop komen de kapitaallasten jaarlijks terug in de begroting voor een vooraf bepaalde afschrijvingsperiode (afhankelijk van soort infrastructuur).

De totale verwachte uitgaven voor beheer en onderhoud in het PZI bedragen voor 2024 ca. € 221 mln. Dit betreft deels de uitgaven voor dagelijks en planmatig onderhoud, respectievelijk € 52 mln. en € 97 mln. welke ten laste komen van de exploitatiebegroting. Daarnaast worden uitgaven gedaan ter vervanging van oevers en vallen van beweegbare kunstwerken, € 72 mln. De uitgaven voor deze vervangingsopgave komen niet direct terug in de exploitatiebegroting, maar worden pas in het jaar van oplevering geactiveerd en leiden tot kapitaallasten vanaf het jaar na oplevering.

3.6.3. Bewust reserveren voor risico's in projecten

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

- op concernniveau (via het weerstandsvermogen);
- op programmaniveau (via reservering tegenvallers en prijsontwikkeling, reserveringen toekomstige projecten);
- op projectniveau (via risicoreservering in projectkredieten o.b.v. risicodossier en eventueel project gerelateerde risicoreserveringen op programmaniveau).

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

Figuur 6: werkwijze reserveren voor risico's



Binnen afzonderlijke projecten vormen financiële tegenvallers een risico. Specifiek bij de uitvoering kunnen incidenten optreden (bijvoorbeeld bij kabels en leidingen). Voor projecten in het PZI worden deze risico's zoveel mogelijk afgedekt binnen de beschikbaar gestelde middelen voor projecten maar het is niet doelmatig om alle risico's af te dekken. In een enkel geval wordt een aanvullende reservering op programmaniveau 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 (tegenvaller), 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 € 105,6 mln. Voor beheer en onderhoud is dit € 51,5 mln. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. Het betreft € 39,5 mln. voor de Rijnlandroute en € 42,8 mln. voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. De reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectkredieten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's waar normaal gesproken geen rekening mee wordt gehouden bij de uitvoering van projecten (zoals een faillissement van een aannemer dat zich kan voordoen bij deze grote projecten). Vanwege de financiële omvang van de projecten (uitgaven) kunnen deze risico's ook grote financiële gevolgen hebben. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen (bij voortgang van de projecten en afname van de resterende uitgaven) deze middelen weer beschikbaar komen in het PZI als vrije middelen.

Voor 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 risicoreservering nodig is op programmaniveau (excessieve risico's). Om de noodzaak voor het aanhouden van reservering op programmaniveau 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).

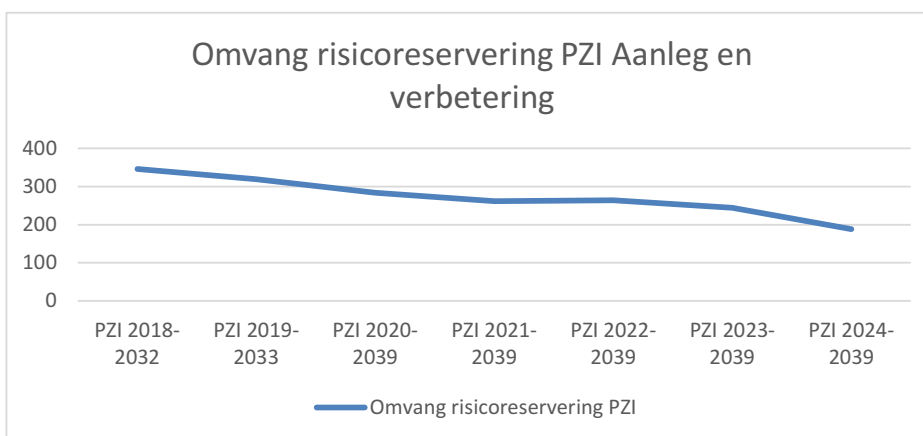
De risicoreserveringen (als onderdeel van projectbudgetten en op programmaniveau) kunnen jaarlijks indien nodig via de Kadernota worden bijgesteld.

De RijnlandRoute is opgebouwd uit drie delen namelijk: A4 - N434 - A44, Tjalmaweg en Europaweg. Na de succesvolle aanbesteding is bij Kaderbesluit 2019 de oorspronkelijke risicoreservering op programmaniveau van € 123 mln. verlaagd en is een eerste tranche van € 24,0 mln. vrij gevallen ten behoeve van de vrije middelen in het PZI. De Tjalmaweg is inmiddels gereed en de A4-N343-A44 wordt in 2024 afgerond. De noodzaak om hiervoor apart een risicoreservering voor aan te houden is daarmee vervallen. Bij de Kadernota 2024 is de reservering verder verlaagd naar € 39,5 mln. gezien de fasering van de projecten in uitvoering en de aankomende aanbesteding van Europaweg. PS hebben vervolgens besloten deze middelen in te zetten voor tekorten op de Tjalmaweg en Europaweg. De resterende risicoreservering wordt aangehouden omdat er nog een aantal substantiële risico's kunnen optreden met grote financiële gevolgen.

Het HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk: spoor Leiden – Utrecht, spoor Alphen – Gouda (afgerond) en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk (in uitvoering). Het project spoorcorridor Leiden – Utrecht heeft een kleinere scope gekregen maar moet nog verder worden uitgewerkt. Aangezien ook hier nog substantiële risico's kunnen optreden wordt de risicoreservering aangehouden.

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt dus circa € 187,9 mln. voor aanleg en verbetering. 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 omdat de programmareservering voor de Rijnlandroute is verlaagd. In figuur 7 is te zien hoe de omvang zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren. De totale omvang van de risicoreservering is sinds 2018 gedaald doordat diverse projecten zijn afgerond of richting afronding gaan. Dit betekent dat de volledige risicoreservering van een projectkrediet is benut (uitgaven) of dat een deel is vrijgevallen binnen het PZI naar een ander project of de reservering prijsontwikkeling en tegenvallers. Ondertussen worden nog maar beperkt nieuwe projecten gestart waardoor minder projecten tegelijkertijd in uitvoering zijn met als gevolg minder risicoreserveringen.

Figuur 7: Omvang risicoreservering PZI vanaf 2018 (bedragen x € 1 mln)



In tabel 3 is ter informatie een overzicht opgenomen van risicoreserveringen, exclusief de risicoreserveringen voor Rijnlandroute en HOV-NET Zuid-Holland Noord op programmaniveau, in projecten met een netto provinciale bijdrage van meer dan € 10,0 mln.

Tabel 3: Overzicht risicoreserveringen in projectkredieten met bijdrage PZH > € 10 mln

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering bedragen x € 1 mln
B100651-662	N206 RijnlandRoute	54,6
B120761	N207 Zuid	4,6
B121139	N211 Wippolderlaan	10,0
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/N216	2,8
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol (fase 1 en fase 2)	4,9
B261200 B262100	HOV-NET Zuid-Holland Noord	13,7
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	3,9
EVW081202A	Vervanging Steekterbrug door vaste brug	3,3
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 om financiële tegenvallers en risico's op te vangen (reservering tegenvallers en prijsontwikkeling).

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn daarnaast voorzien in de risicoparaagraaf van de begroting, zodat een beroep zou kunnen worden gedaan op de incidentele weerstandscapaciteit van de provincie. Daar is echter aan gekoppeld dat de calamiteit in eerste aanleg wordt gedekt uit het PZI. Dit in verband met het gesloten systeem bereikbaarheid en het principe dat middelen eerst binnen het project of ambitie worden afgedekt (Financiële Verordening).

Dat betekent dat voor opvang van een optredende calamiteit aan bestaande infrastructuur, waarvoor geen dekking binnen de middelen voor beheer en onderhoud kan worden gevonden, de programmareservering voor tegenvallers en prijsontwikkeling binnen het PZI moeten worden aangewend. Indien deze niet toereikend is, zullen bestaande reserveringen moeten worden heroverwogen (herprioriteerbare middelen). Dit gaat dan ten koste van het ambitieniveau (toekomstige projecten).

Jaarlijks wordt in de jaarrekening en de begroting de totale weerstandscapaciteit in beeld gebracht voor zowel 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 (zie paragraaf weerstandsvermogen in de begroting).

3.7 Flexibiliteit van het PZI (status projecten en reserveringen)

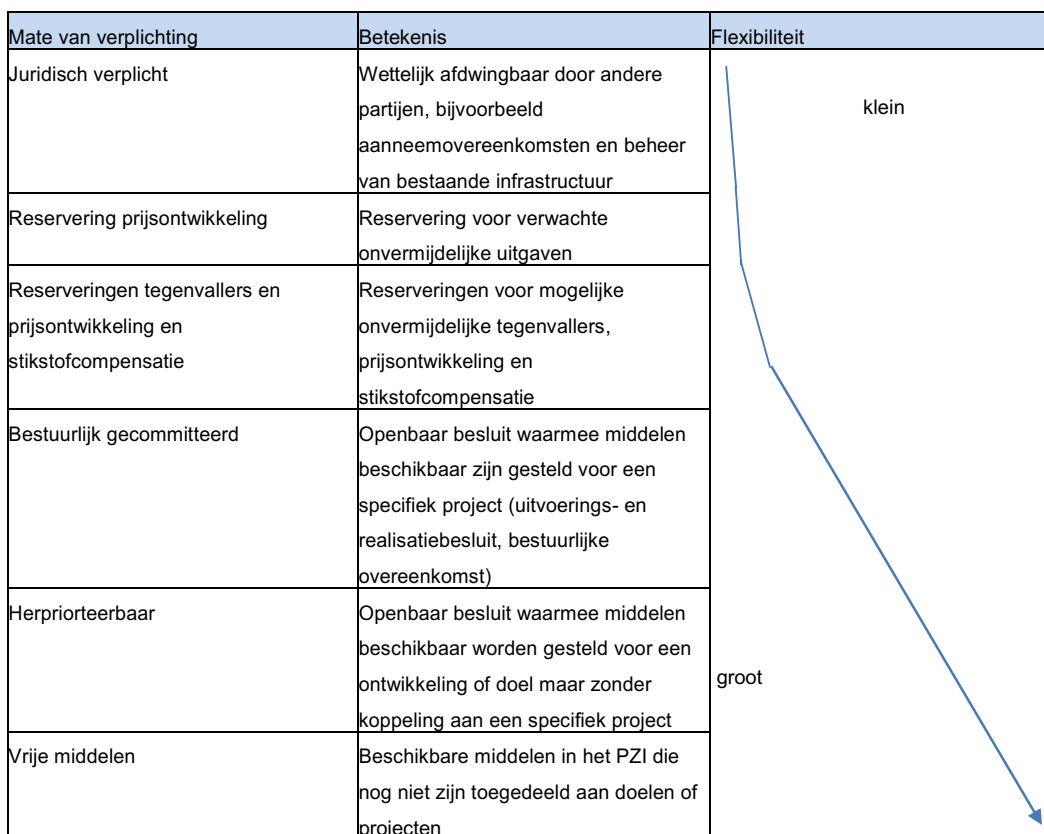
Er is beperkt ruimte/flexibiliteit om financiële middelen in het PZI te heroverwegen. Dit kan jaarlijks bij de Kadernota door middel van strategische keuzes en projectbesluiten wat leidt tot aanpassing en verdeling van financiële middelen binnen het PZI. De flexibiliteit is belangrijk om gewenste en

onvoorzien ontwikkelingen in afzonderlijke projecten op te kunnen vangen zoals tegenvallers en scopewijzigingen. De flexibiliteit verschilt per project.

Het PZI bevat de financiële middelen voor beheer en onderhoud van 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 beheer van de provinciale infrastructuur juridisch verplicht is en daarmee is heroverweging van die middelen niet aan de orde.

Alle projecten en reserveringen zijn het gevolg van besluiten van Provinciale Staten. Wanneer er geen aanvullende afspraken zijn gemaakt dan zijn deze herprioriteerbaar en kan PS besluiten om deze op een andere manier in te zetten. Wanneer daarnaast ook een bestuurlijke afspraak, toezegging of overeenkomst is gemaakt dan is er sprake van een bestuurlijke verplichting. PS kunnen dan besluiten om een reservering of project te heroverwegen maar dat heeft gevolgen voor de bestuurlijke verhoudingen en relatie met andere omgevingspartijen want er zijn immers verwachtingen gewekt. Als daarnaast een project ook al is aanbesteed of dit jaar aanbesteed wordt dan is dat project juridisch verplicht en is de uitgave in principe onvermijdbaar. Het effect van de mate van verplichting op de flexibiliteit wordt weergegeven in figuur 8.

Figuur 8: Principe onderverdeling van de flexibiliteit van projecten in het PZI



In figuur 9 zijn de financiële consequenties van de mate van verplichting voor aanleg en verbetering (investeringen) weergegeven. De bijdragen van derden zijn gekoppeld aan specifieke projecten en zelden beschikbaar voor inzet buiten deze projecten. 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) 2024 t/m 2039 (€ 1,22 miljard) is grofweg 38,4% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de uitvoeringsfase. Daarnaast is 6,3% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit en 32,6% bestuurlijk gecommiteerd op basis van verkenning en/of bestuurlijke overeenkomsten.

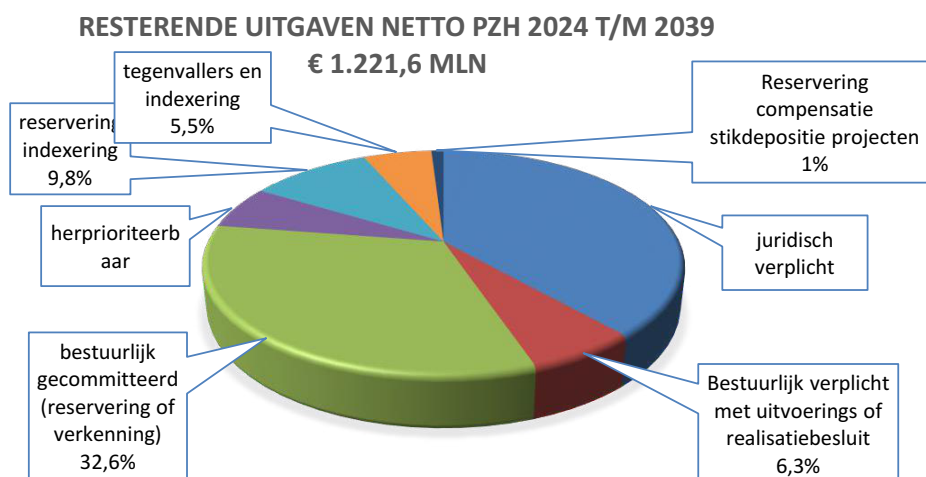
Ook zijn voor prijscompensatie van lopende projecten reserveringen opgenomen in het PZI. Deze reserveringen kunnen alleen worden aangewend voor prijsstijgingen, maar zijn nog niet toegekend aan projecten. Er kunnen geen nieuwe projecten of scopewijzigingen mee worden gedekt en daarmee is de flexibiliteit zeer beperkt. Het gaat om 9,8%. Daarnaast is een reservering opgenomen (1,0% van de nog uit te geven middelen) om waar nodig toe te voegen aan de projecten om stikstofdepositie (tijdens de aanleg of in de gebruiksfase) te voorkomen of te compenseren.

Vervolgens is een reservering voor tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten opgenomen in het PZI van 5,5%. 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 voor prijsontwikkeling 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.

Tot slot is 6,2% herprioriteerbaar. Dit zijn reserveringen in het PZI 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 te heroverwegen.

In hoofdstuk 4 wordt per reservering en project de status weergegeven.

Figuur 9: Flexibiliteit resterende uitgaven PZI



3.8 Werkwijze financiële wijzigingen projecten aanleg en verbetering

Wat betreft de financiële dekking voor wijzigingen zijn verschillende opties mogelijk afhankelijk van de fase. Voor PZI projecten in de initiatiefase is structureel exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en -onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven.

Budget voor initiatiefprojecten kan jaarlijks, met inachtneming van de Spelregels PZI, worden toegekend op basis van geplande werkzaamheden. De rol en bijdrage van PZI wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij de principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard dienen de uitgaven wel te passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

Voor projecten in de verkenningsfase geldt dat het benodigde budget of krediet komt vanuit de betreffende reserveringen in het PZI voor het betreffende toekomstige project. Een tekort in de verkenningsfase wordt opgelost door de bijdrage vanuit dezelfde reservering te verhogen.

Voor projecten die naar de uitvoeringsfase gaan of daar al in zitten wordt op basis van het uitvoeringsbesluit budget of krediet beschikbaar gesteld vanuit de betreffende reserveringen voor toekomstige projecten in het PZI. Wanneer niet de volledige reservering wordt ingezet dan kan deze (gedeeltelijk) blijven staan of worden ingezet voor andere projecten.

Bij een tekort voorafgaand aan, of in de uitvoeringsfase (bijvoorbeeld bij het uitvoeringsbesluit, realisatiebesluit of scopewijziging) moeten de volgende stappen achtereenvolgens worden doorlopen:

- Op basis van het inhoudelijke beoordelingskader in de PZI Spelregels wordt bij derden gezocht naar cofinanciering (zie 1.3);
- Het effect van prijsontwikkeling wordt bepaald op basis van een nieuwe/geactualiseerde kostenraming (zie 3.2);
- Onderzoeken of versoeringen binnen project mogelijk zijn en wat het effect is op doelbereik, draagvlak en proces;
- Nagaan of er bestaande reserveringen in het PZI zijn voor dit programma en of deze kunnen worden ingezet;
- Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in hetzelfde gebied en/of met een vergelijkbaar doel en of deze kunnen worden ingezet;
- Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in een ander gebied en/of met een ander doel en of deze kunnen worden ingezet;
- Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in hetzelfde gebied en met een vergelijkbaar doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
- Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in ander gebied en met een ander doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect hiervan is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
- Heroverweging van bestaande exploitatiebudgetten en reserves binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland;
- Inzet van reserveringen en middelen van buiten de Ambitie.

Indien deze stappen onvoldoende oplossing bieden dan zal alsnog versoerd moeten worden binnen het project of zal het project moeten worden uitgesteld of gestopt.

Bij de heroverweging van projecten wordt gekeken naar prioriteit en kosten versus verwachte maatschappelijke opbrengst (leefbaarheid, welzijn, economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden). Hiervoor wordt een inhoudelijk prioriteringskader ontwikkeld.

Het kan voorkomen dat projecten in dezelfde regio en locatie gelijktijdig of achtereenvolgens worden uitgevoerd. In dat geval kan het voordelig zijn om werk met werk te maken en een maatregel door een ander project te laten uitvoeren. Hiervoor worden dan de benodigde middelen overgeheveld van het ene project naar het andere. Ook kan het voorkomen dat maatregelen vanuit andere ambities worden meegenomen in de uitvoering van projecten.

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 4.1) en de aanleg en verbetering (paragraaf 4.2 t/m 4.6) van provinciale infrastructuur. De Regeling Projecten Zuid-Holland is alleen van toepassing op de paragrafen voor aanleg en verbetering. Paragraaf 4.7 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 15 jaar (2024-2038) 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. De provincie draagt ook inhoudelijk bij aan projecten van derden zonder dat er financiële middelen opgenomen in het PZI voor de uitvoering. Deze projecten hebben daarom ook geen status in het PZI. Deze projecten worden weergegeven in hoofdstuk 4.2.

4.1 Beheer provinciale infrastructuur

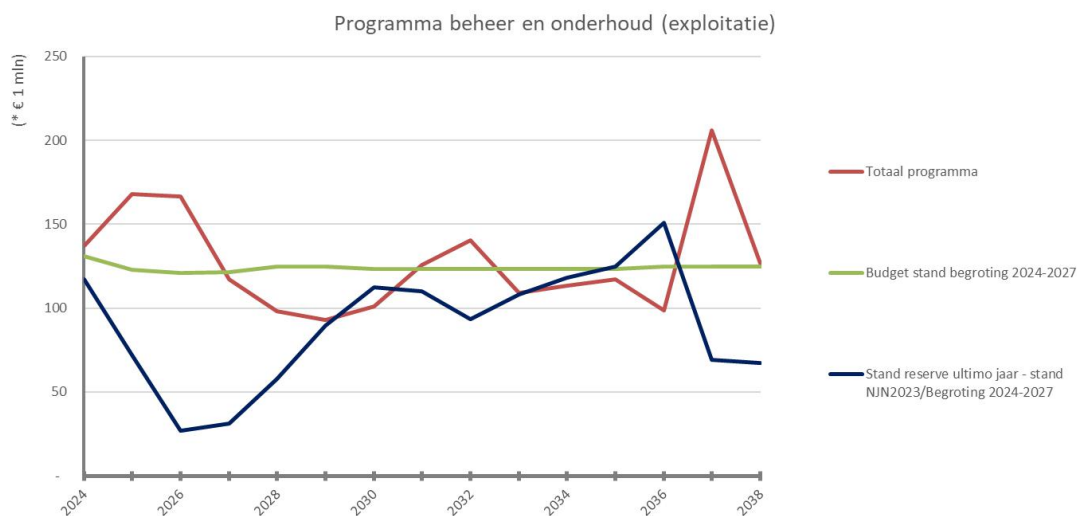
De Nota onderhoud kapitaalgoederen (NOK) gaat er van uit dat ieder jaar een evenredig deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). Dit is het ideaalcomplex. De daadwerkelijke behoefte aan middelen in enig jaar wordt bepaald door de werkelijke conditie van het areaal en wordt opgenomen in het Meerjarenonderhoudsprogramma 2024-2038 (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 zijn de normkosten geëvalueerd. Met de [Notitie toename kosten beheer en onderhoud provinciale infrastructuur](#) zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de ontwikkeling van de kosten voor beheer en onderhoud van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur voor de komende 15 jaar. De geactualiseerde normkosten, geïndexeerd naar prijspeil 1 januari 2024, zijn gebruikt voor het nu opgestelde Meerjarenonderhoudsprogramma, bijlage 4, en vormen de basis voor het vaststellen van de NOK 2024-2027.

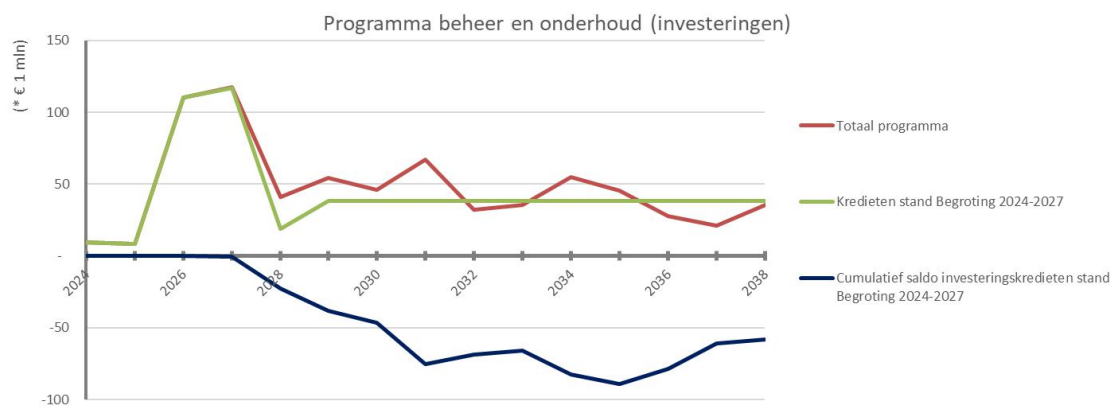
De huidige technische staat van met name het wegenareaal gaf de afgelopen jaren geen aanleiding voor het uitvoeren van planmatig onderhoud (exploitatie). Dit betekent dat er minder exploitatiemiddelen nodig waren dan gemiddeld door Provinciale Staten beschikbaar zijn gesteld. Het overschot aan exploitatiemiddelen is toegevoegd aan de egalisatiereserve die hierdoor is toegenomen tot circa € 123 mln. ultimo 2023. In de al genoemde notitie over de ontwikkeling kosten voor beheer en onderhoud is gemeld dat bij ongewijzigd beleid en middelen de Egalisatiereserve beheer en onderhoud in de periode 2025 tot 2027 tijdelijk negatief zal zijn. Het programma is geactualiseerd en waar mogelijk is onderhoud uitgesteld. Naar verwachting zal hierdoor de egalisatiereserve voldoende robuust zijn om de onderhouds piek te kunnen dekken. Na 2027 zal de egalisatiereserve weer langzaam toenemen, zodat deze in 2037 voldoende middelen bevat voor het eerste grote planmatige onderhoud aan de Rijnlandroute, zie ook figuur 10.

Figuur 10: Verloop beschikbare exploitatiemiddelen versus programmering en effect op egalisatiereserve 2024-2038



In figuur 11 wordt de ontwikkeling van investeringsmiddelen weergegeven. Zoals gemeld in de notitie over de toename van de kosten voor beheer en onderhoud zijn de beschikbare investeringsmiddelen onvoldoende voor het uitvoeren van de vervangingsopgave van met name funderingen en oevers. Voor de vervangingsopgave beweegbare kunstwerken zijn momenteel geen middelen gereserveerd. Naar verwachting zijn pas vanaf 2040 investeringskredieten nodig. Zoals beschreven in paragraaf 3.1.1 leiden investeringskredieten tot kapitaallasten.

Figuur 11: Verloop beschikbare investeringsmiddelen versus programmering 2024-2038



4.2 Infrastructuurprojecten zonder status PZI

In het PZI zijn eigen projecten opgenomen en projecten van derden waar de provincie financieel aan bijdraagt. Daarnaast draagt de provincie ook inhoudelijk bij aan projecten van of die gefinancierd worden door derden wanneer de provincie daar een belang in heeft. In dat geval zijn er geen financiële middelen opgenomen in het PZI voor de uitvoering. Deze projecten hebben daarom ook geen status in het PZI. De betrokkenheid betekent wel dat er interne (personele) kosten worden gemaakt en in een enkel geval materiële kosten voor onderzoek of toetsing. Deze uitgaven komen ten laste van het reguliere personeelsbudget of structurele budgetten voor onderzoek en initiatieffase PZI.

Vaak gaat het om raakvlakken met provinciale infrastructuur maar ook provinciale projecten en/of doelstellingen op het vlak van mobiliteit, wonen, recreatie en natuur. Bij Rijksprojecten speelt dat de provincie samen met andere regionale partijen zoals de MRDH en gemeenten vaak initiatiefnemer is geweest en mede-opdrachtgever in eerdere projectfasen (onderzoek en verkenning).

In tabel 4 is een overzicht gegeven van de infrastructuurprojecten waar de provincie bij betrokken is maar die geen status hebben in het PZI.

Tabel 4: Overzicht projecten met betrokkenheid provincie zonder status PZI

Nr.	Projectnaam
1	A16 Rotterdam
2	Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma)
3	A-20 Oost Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda
4	Planmatig Onderhoud Rijkswegen Heine Noordtunnel
5	Planmatig Onderhoud Rijkswegen Van Briene Noordbrug

Nr.	Projectnaam
6	Planmatig Onderhoud Rijkswegen Haringvlietbrug
7	MIRT Verkenning A4-N14 Burgerveen
8	Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard
9	Klaaswaal (rondweg)
10	Knibbelweg-Oost
11	Gouda circulatieplan
12	A44 groot onderhoud
13	A4 Passage en Poorten & Inprikkers
14	A4 Haaglanden - N14
15	A27 capaciteitsuitbreiding A27 Houten-Hooipolder
16	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (infrastructuur) ⁴

⁴ De kosten voor aanpassing van de infrastructuur komen volledig voor rekening van het Rijk.

4.3 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 verkeersveiligheid en doorstroming opgenomen met maatregelen die al dan niet worden meegenomen bij het onderhoud aan wegen.

De gereserveerde investeringskredieten en verwachte bijdragen van derden voor toekomstige wegenprojecten zijn weergegeven in tabel 5. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 5: Overzicht reserveringen investeringskredieten toekomstige wegenprojecten

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering verbetering kruisingen weg-vaarweg	14,7	0	14,7	2030	Mogelijk in te zetten voor investeringstekort beheer en onderhoud (vervanging oevers)	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering Geluidsmaatregelen SWUNG II	25	0	25	2039	Gereserveerd voor toekomstige wettelijke verplichte maatregelen o.b.v. nog vast te stellen geluidsproductieplafonds provinciale wegen	Juridisch verplicht, PZH is wettelijk verplicht om in de toekomst aan geluidsproductie plafonds provinciale wegen te voldoen	niet van toepassing op reservering

Projectnr.	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	28	0	28	2036	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project Ministerie Verkeer en Waterstaat	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met Rijk in MIRT ⁵	Indexering niet van toepassing op deze bijdrage
B190017	Reservering bijdrage Drechtsteden Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	2	2	0	2036	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project Ministerie Verkeer en Waterstaat	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met gemeente dat zij via provincie bijdragen aan het project	Indexering niet van toepassing op deze bijdrage
	Reservering voor tegenvallers in de regio Gouwe	9,4	0	9,4	2033	Mogelijk in te zetten voor uitvoering Beter Bereikbaar Gouwe	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering Algeracorridor bijdrage lange termijn	10	0	10	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project Rijkswaterstaat	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering
	Reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	7,3	0	7,3	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project Rijkswaterstaat	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering
	Reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur	11,9	0	11,9	2035	Gekoppeld aan initiatiefproject Mobiliteit en Verstedelijking Westland, mogelijk in te zetten voor verkenning en uitvoering	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering
	Reservering bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	11,8	0	11,8	2028	Gekoppeld aan Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven, mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering

⁵ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Projectnr.	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EVW002103a	Aanpassing Hartelbrug - A15	1,5	0	1,5	2025	Gekoppeld aan Verkenning bereikbaarheid Voorneputten/Haven, mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering
	Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)	28,1	0	28,1	2030	Gekoppeld aan Verkenning Beter Bereikbaar Gouwe, mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	niet van toepassing op reservering
	Reservering Goederenvervoer-corridors	7,5	0	7,5	2026	Gekoppeld aan initiatiefproject Realisatiepact Rotterdam Goederenvervoercorridors, mogelijk in te zetten voor verkenning en uitvoering	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering
B100650	RijnlandRoute risicoreservering	39,5	0	39,5	2026	Gekoppeld aan uitvoering RijnlandRoute, mogelijk in te zetten voor tegenvallers	Juridisch verplicht, gekoppeld aan Programma RijnlandRoute	niet van toepassing op reservering
B490011	Energietransitie infrastructuur reservering	3,5	0	3,5	2027	niet gekoppeld aan initiatiefproject of verkenning, mogelijk in te zetten voor innovatieve projecten van derden of eigen projecten	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering Smart Mobility	1,7	0	1,7	2026		Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Observatie-camera's Verkeersmanagement	0,6	0	0,6	2025	Gekoppeld aan verkenning Aanpassen bandbreedte DVM. Mogelijk in te zetten voor uitvoering	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering

Projectnr.	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Uitrol Glasvezel	0,9	0	0,9	2026	gekoppeld aan uitvoeringsproject Uitrol opwaarderen verkeersregelinstallaties voor scopewijzigingen en tegenvallers	Bestuurlijk verplicht, regionale afspraak digitalisering	niet van toepassing op reservering
B121700A	Reservering N217 projecten	0,4	0	0,4	2025	Restantkrediet na uitvoering projecten N217	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan	13,7	0	13,7	2028	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Den Haag	Bestuurlijke overeenkomst met Rijk en regio	conform overeenkomst op basis van IBOI, prijspeil reservering is 1 jan 2023
	Reservering mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	45,6	0	45,6	2035	Gekoppeld aan Verkenning Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek, mogelijk in te zetten voor uitvoering	Bestuurlijke afspraken met Rijk en regio	niet van toepassing op reservering
	N207 Noord fase 2 (Passage Leimuiden)	6,5	0	6,5	2026	Gekoppeld aan Onderzoek N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuiden). Mogelijk in te zetten voor uitvoering	Bestuurlijke afspraken met gemeente	niet van toepassing op reservering
B120753	Reservering Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	2,4	0	2,4	2028	Gekoppeld aan initiatiefproject Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas), mogelijk in te zetten voor verkenning en uitvoering	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2023

Projectnr.	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming	8,8	0	8,8	2025	Mogelijk in te zetten voor tegenvallers op uitvoeringsprojecten programma functionele verbeteringen	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	2,9	0,9	2	2026	Gekoppeld aan verkenning N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Nog nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit

In tabel 6 zijn de wegenprojecten weergegeven in de initiatiefase en welke exploitatie uitgaven hiervoor gepland zijn (de uitgaven voor de initiatiefase worden niet geactiveerd). De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Daarnaast wordt aangegeven wanneer het voorbereidingsbesluit wordt verwacht (overgang naar verkenningfase), wat de status van het project is en of indexering van toepassing is.

Tabel 6: Overzicht projecten initiatiefase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2024	Vorbereidings-besluit	Status	indexering
bedragen x € 1000					
	Mobiliteit en verstedelijking Westland	alleen personeel	2024	bestuurlijk verplicht, afspraak met Rijk en gemeenten	Niet van toepassing op initiatiefprojecten
B000001E	MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Sliedrecht-Gorinchem	8	2025	bestuurlijk verplicht, afspraak met Rijk en gemeenten	

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2024	Vorbereidings-besluit	Status	indexering
bedragen x € 1000					
	Realisatiepact Rotterdam Goederen- vervoercorridors	50	2024	bestuurlijk verplicht, afspraak met Rijk en gemeenten	
	Onderzoek N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuiden)	ntb	2024	bestuurlijk verplicht, afspraak met gemeente	
B490115	Zon op infra: carpoolplaatsen	40	2024	Juridisch verplicht, onderzoek loopt	
	Actieplan geluid	alleen personeel	2024	herprioriteerbaar	

In tabel 7 zijn de wegenprojecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 7: Overzicht wegenprojecten in verkenningsfase (vorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B120643B	Verkenning mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	1,6	0	1,6	2025	Q2 2026	Juridisch verplicht, verkenning loopt	niet van toepassing op verkenning
	Verkenning ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan - Bijdrage (alleen personele inzet)	0	0	0	2024	Q1 2025	Juridisch verplicht, verkenning loopt	niet van toepassing op verkenning (zie reserveringen)
B190020	Beter Bereikbaar Gouwe (verkenningfase)	1,5	0	1,5	2023	Q1 2024	Juridisch verplicht, verkenning loopt	niet van toepassing op verkenning

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B121030	Verkenning Algeracorridor Langzaam verkeerverbinding	0,2	0	0,2	2024	Q2 2024	Bestuurlijk verplicht, verkenning start in 2024	niet van toepassing op verkenning
	Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	0	0	0	2025	Q2 2026	Bestuurlijk verplicht, alleen personele kosten	niet van toepassing op verkenning
EVW002103a	Verkenning aanpassing Hartelbrug - A15	0	0	0	2023	Q1 2024	Bestuurlijk verplicht, uitgaven verkenningfase komen ten laste van beheer en onderhoudsproject, onderzocht wordt of deze maatregel gelijktijdig of direct na het onderhoud aan de Hartelbrug kan worden gerealiseerd.	niet van toepassing op verkenning
	Verkenning deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	0	0	0	2024	Q2 2024	Bestuurlijk verplicht, alleen personele kosten	niet van toepassing op verkenning
EN0002205	Aanpassen bandbreedte DVM	0	0	0	2023	Q3 2023	Herprioriteerbaar, interne kosten verkenning ten laste van beheer en onderhoud	niet van toepassing op verkenning
EN0000902	Uitrol opwaarderen VRI's	1,3	0	1,3	2023	Q3 2023	Juridisch verplicht, verkenning bijna afgerond.	niet van toepassing op verkenning
EN2192201	N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	0	0	0	2023	Q3 2023	Bestuurlijk verplicht, interne kosten nu nog ten laste van beheer en onderhoud	niet van toepassing op verkenning
Programma functionele verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming								
B121701	Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	1,8 ⁶	0	1,8	2024	Q1 2024	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met gemeente	Nog nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit

⁶ Inclusief reservering voor uitvoeringsfase

Tot slot zijn in tabel 8 de wegenprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. In tabel 9 zijn twee exploitatieprojecten weergegeven die niet kunnen worden geactiveerd. Deze fase bestaat uit de planuitwerking en de daadwerkelijke realisatie. Voordat de realisatie kan starten is een realisatiebesluit nodig van de portefeuillehouder. De planning voor de realisatiebesluiten is weergegeven in de tabel. Ook wordt de status van een project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 8: Overzicht wegenprojecten in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B121139	N211 Wippolderlaan	133,4	16,2	117,2	besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Kadernota 2024 naar prijspeil maart 2023 daarna o.b.v. contractuele afspraken
B100651-655	RijnlandRoute Hoofdcontract N434	795,6	562,9	232,7	besluit genomen	2024 ⁷	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg	186,7	56,7	130	besluit genomen	2023	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	111,6	24,3	87,3	besluit genomen	2026	Juridisch verplicht, aanbestedingsprocedure gestart	bij Kadernota 2024 naar prijspeil 1 jan 2023, na aanbesteding o.b.v. contractuele afspraken
B120935B	N209 Geluidscherm Bergschenhoek en Bleiswijk	7,1	5,1	2	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B120761	N207 Zuid	70,9	5,1	65,8	Q1 2024	2028	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten, PIP bijna afgerond	Bij Kadernota 2023 naar prijspeil 1 jan 2022 gebracht. Nader te bepalen bij realisatiebesluit

⁷ Aansluitingen A4 en A44 al in 2023 opgeleverd en geactiveerd.

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	24,7	0	24,7	Q1 2024	2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Nog nader te bepalen bij realisatiebesluit
B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor	14,6	0	14,6	Q2 2027	2032	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente en Rijk	Nog nader te bepalen bij realisatiebesluit
B195900(A+B)	N59 Energy Highway	17,6 ⁸	7,4	10,2	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	Niet van toepassing
programma functionele verbeteringen								
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	3,4	0,6	2,8	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht, aanbestedingsprocedure gestart	Bij dit PZI naar prijspeil 1 jan 2023. Daarna o.b.v. contractuele afspraken
EN2181001	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496	3,9	0,2	3,6	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht, aanbestedingsprocedure gestart	Bij dit PZI naar prijspeil 1 jan 2023. Daarna o.b.v. contractuele afspraken
EN4622101A	N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad	0,1	0	0,1	besluit genomen	2024	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	o.b.v. contractuele afspraken
EN4432102	N443/N206 Botrotonde	2,5	0,8	1,7	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
EN4432101A	N443 dwarsprofiel	1,4	0	1,4	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
EN2312001A	N231c verkeersveiligheidsmaatregelen	0,4	0	0,4	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken

⁸ Provincie voert het project uit in opdracht van Rijkswaterstaat en draagt maximaal € 10,2 miljoen bij aan de realisatie. Dit is exclusief projectmanagement en interne (arbeids)kosten die voor eigen rekening komt van de provincie. Zie tabel 9

Tabel 9: Overzicht wegenprojecten in uitvoeringsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B000001B	Projectmanagement N59 (Exploitatie)	0,6	0	0,6	besluit genomen	2024	juridisch verplicht, provincie voert project uit namens het Rijk waarbij de interne personeelskosten niet worden doorbelast naar het project	niet van toepassing
B0000001	Algeracorridor bijdrage korte termijn (Snel fietsroute Algerabrug Rotterdam)	1,0	0	1,0	besluit genomen	2024	juridisch verplicht, betreft subsidie die naar verwachting niet kan worden geactiveerd	niet van toepassing

Tabel 10 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 10: Veranderingen budgetten t.o.v. de Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/VERVALLEN		
B120807	Korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof)	Project is afgerond
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)	Project is afgerond en de subsidie is vastgesteld
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)	Project is afgerond en de subsidie is vastgesteld
B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen ad IJssel	Project is afgerond
EN0000902	Uitrol opwaarderen VRI's	Project is afgerond
B145100	Geluidsscherm Triangel	Project is afgerond
B193000	N451/A12 (KTA)	Project is afgerond
B193000	N219/A12 (KTA)	Project is afgerond
B121700	N217 PZH Proj. Renovatie Heinenoord	Project is afgerond
EN4472101	N447a verkeersveiligheidsmaatregelen	Project is afgerond
EN4712101	N471a dwarsprofiel (voorheen Stelpost 2021-21)	Project is afgerond
EN4890801	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
B100651-655	RijnlandRoute Hoofdcontract N434	Krediet verhoogd vanwege extra bijdragen van derden
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg	Krediet aangepast vanwege extra bijdragen van derden en € 0,2 mln. van B262100 HOV Leiden Katwijk Noordwijk voor onderdoorgang busbaan
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	Krediet verhoogd vanwege extra bijdragen van derden
	Reservering N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	Krediet verhoogd vanwege extra bijdragen van derden
	Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)	€ 0,4 mln. overgeheveld naar project beheer en onderhoud voor Wachtplaatsvoorzieningen Gouwe (vooruitlopend op uitvoeringsbesluit)
B000001	Algeracorridor bijdrage korte termijn	€ 1,0 mln. overgeheveld naar nieuw OV project P+R en hubs Algeracorridor (Korte Termijn Aanpak)
	Reservering Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	Reservering aangepast met € 0,3 mln. naar prijspeil 1 jan 2023
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	Krediet verhoogd met € 0,6 mln. vanuit reservering functionele verbeteringen op basis van realisatiebesluit (geluidsmaatregelen, hoger risicoprofiel en extra engineering)
EN4622101	N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad	Scope verkleind omdat kosten meevallen en diverse maatregelen niet realiseerbaar zijn tijdens onderhoud. € 1,3 mln. terug naar reservering functionele verbeteringen
EN4712101	N471a dwarsprofiel	Scope verkleind omdat kosten meevallen en diverse maatregelen niet realiseerbaar zijn tijdens onderhoud. € 0,2 mln. terug naar reservering functionele verbeteringen

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
	Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming	Reservering per saldo met € 1,2 mln. verhoogd door diverse plussen en minnen waaronder hierboven genoemd.
TOEGEVOEGD		
B190017	Reservering bijdrage Drechtsteden Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	Bijdrage Drechtsteden wordt apart van provinciale bijdrage weergegeven
B120753	Verkenning Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	Als verkenning toegevoegd in plaats van initiatiefproject zoals gemeld bij de Kadernota 2024. Project is bij nader inzien al in verkenningsfase.
	Reservering Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	Zie hierboven, reservering gesplitst van voorbereidingskrediet
EN0002205	Aanpassen bandbreedte DVM	Verkenning toegevoegd gekoppeld aan reserveringen Smart Mobility

4.4 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 zijn de kwaliteitsconcepten Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en R-net van een frequente, betrouwbare, snelle en comfortabele verbinding daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is hierin niet opgenomen. De gereserveerde investeringskredieten en verwachte bijdragen van derden voor toekomstige wegenprojecten zijn weergegeven in tabel 11. In tabel 12 staan de reserveringen die naar verwachting niet geactiveerd kunnen worden. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 11: Overzicht reserveringen investeringskredieten toekomstige projecten openbaar vervoer

Projectnr	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering Transitieplan OV (halteverbeterplan en doorstroming)	20,0	7,8	12,2	2032	Gekoppeld aan Verkenning investeringsprogramma Transitie OV. Mogelijk in te zetten voor uitvoering	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering Halteverbeterplan 2022-2030	5,9	0	5,9	2030	Gekoppeld aan verkenning Halteverbeterplan 2022-2030. Mogelijk in te zetten voor verkenning- en uitvoeringsfase	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering
	Reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten	78,0	0	78,0	2029	Gekoppeld aan verkenningen Spoorzone Dordrecht en Leiden en BRT Leiden - Zoetermeer	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op reservering

Projectnr	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	HOV-NET Zuid-Holland Noord risicoreservering	42,8	0	42,8	2030	Gekoppeld aan het programma HOV-Net Zuid-Holland Noord, mogelijk in te zetten voor tegenvallers en scopewijzigingen	Juridisch verplicht, gekoppeld aan Programma HOV-Net Zuid-Holland Noord	niet van toepassing op reservering

Tabel 12: Overzicht reserveringen exploitatie toekomstige projecten openbaar vervoer

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug (exploitatie)	9,8	0	9,8	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Rotterdam. Bijdrage kan	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke toezegging aan gemeente Rotterdam. betreft subsidie die naar verwachting niet kan worden geactiveerd	nog nader te bepalen

Momenteel bevat het PZI geen projecten in de initiatiefase op het vlak van openbaar vervoer. In tabel 13 zijn de projecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. In tabel 14 zijn de verkenningen ten laste van de exploitatie weergegeven. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 13: Overzicht projecten openbaar vervoer in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Verkenning Halte-verbeterplan 2022-2030	0,1	0	0,1	2023	Q2 2024	Herprioriteerbaar, GS besluit	niet van toepassing op verkenning
B290020	Verkenning investeringsprogramma Transitie OV	0,2	0	0	2024	Q1 2025	Juridisch verplicht, opdracht verleend	niet van toepassing op verkenning
B290021	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	0,2	0	0,2	2023	Q1 2024	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op verkenning
B290022	Verkenning Spoorzone Dordrecht	0,7	0	0,7	2025	Q2 2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op verkenning
B290023	Verkenning Spoorzone Leiden	1,1	0	1,1	2025	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	niet van toepassing op verkenning

Tabel 14: Overzicht projecten openbaar vervoer verkenningfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B290030	Verkenning oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug	0,2	0	0,2	2024	Q1 2025	Juridisch verplicht, bijdrage aan de verkenning die al loopt.	niet van toepassing op verkenning

Tot slot zijn in tabel 15 de openbaar vervoerprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. In tabel 8 zijn twee exploitatieprojecten weergegeven die niet kunnen worden geactiveerd. Deze fase bestaat uit de planuitwerking en de daadwerkelijke realisatie. Voordat de realisatie kan

starten is een realisatiebesluit nodig van de portefeuillehouder. De planning voor de realisatiebesluiten is weergegeven in de tabel. Ook wordt de status van een project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 15: Overzicht projecten openbaar vervoer in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B221000	Algeracorridor bijdrage Grote kruising	5,8	0	5,8	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	niet van toepassing
	P+R en hubs Algeracorridor (Korte Termijn Aanpak)	1,1	0,1	1	Q2 2024	2025	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	o.b.v. contractuele afspraken
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoeren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	9	0	9	besluit genomen	2025	Juridisch verplicht	Bij PZI 2022-2039 naar prijspeil 1 jan 2022 gebracht. Conform overeenkomst jaarlijkse indexering o.b.v. IBOI
B200013B	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol 1 ^e fase	33,2	19,4	13,8	besluit genomen	2025	Juridisch verplicht	bij Kadernota 2024 naar prijspeil 1 jan 2023. Daarna o.b.v. subsidiebesluiten en contractuele afspraken
B200013C	Ontwikkeling buscorridors – Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol, Maatregelen 2 ^e fase oeververbinding Lisse-Lisserbroek	12,5	1,9	10,6	Q2 2025	2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten	Bij Kadernota 2023 naar prijspeil 1 jan 2022. Nader te bepalen bij realisatiebesluit
B200020	Vervangingsopgave DRIS-displays	8,9	0	8,9	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht, in afronding	niet van toepassing
B210071	Merwedelingelijn	39	17	22	besluit genomen	2025	Juridisch verplicht, in afronding	niet meer van toepassing
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	6,2	0	6,2	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B221700	fietsenstallingen Hoeksche Waard/Oude Tonge	0,0 ⁹	0	0,0	besluit genomen	2025	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken

⁹ Krediet is € 30.000,- afgerond € 0,0 miljoen.

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B263500	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn) HOV-NET Zuid-Holland Noord	24,4	0	24,4	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B210054	<i>Bijdrage aan de Leidse Ring Noord</i>	32,7	0	32,7	<i>besluit genomen</i>	2031	<i>Juridisch verplicht, subsidie</i>	<i>niet meer van toepassing</i>
B261200	<i>Spoorcorridor Leiden - Utrecht</i>	165,2	117,7	47,5	Q2 2024	2027	<i>Bestuurlijk verplicht, afspraken met Rijk en gemeenten</i>	<i>Nader te bepalen bij realisatiebesluit</i>
B262100	<i>HOV Leiden CS - Noordwijk</i>	88,4	78,2	10,2	<i>besluit genomen</i>	2025	<i>Juridisch verplicht</i>	<i>o.b.v. contractuele afspraken</i>
B264000B	<i>R-NET onderzoek nieuwe corridors</i>	4,5	0	4,5	<i>besluit genomen</i>	2025	<i>Juridisch verplicht</i>	<i>niet van toepassing</i>

Tabel 16 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 16: wijzigingen t.o.v. de Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/ VERVALLEN		
B230102	P+R Voorziening Heinenoord	Project is afgerond
B230103	P+R voorziening Numansdorp	Project is afgerond
B261100	<i>Spoorcorridor Alphen - Gouda</i>	Project is afgerond
B262400A	<i>Inframaatregelen Leiden Centraal - Leiden Lammeschans</i>	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
GEWIJZIGD		
B210071	Merwedelingelijn	Krediet met € 3,1 mln. verlaagd voor afkoop beheer en onderhoud door ProRail. Toegevoegd aan reservering Transitieplan OV. Afkoop beheer en onderhoud mag niet geactiveerd worden, dit wordt gedekt vanuit de reserve Mobiliteit. Restkrediet van € 1,0 mln. naar HOV Leiden CS – Katwijk – Noordwijk voor stikstofcompensatie
	Reservering Transitieplan OV	Reservering wordt verhoogd, zie boven.
B200013C	Ontwikkeling buscorridors (Coalitieakkoord) - Noordwijk - Schiphol, Maatregelen tweede fase oeververbinding Lisse-Lisserbroek	Krediet verhoogd door extra bijdrage derden € 0,2 mln.
B262100	HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk	Krediet verschoven naar RLR Tjalmaweg (€ 0,2 mln.) voor onderdoorgang bus en verhoogd met € 1,0 mln. voor stikstofcompensatie vanuit Merwedelingelijn
TOEGEVOEGD		
B190030	Verkenning oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug	Toegevoegd met dekking vanuit de bijdrage van maximaal € 10 mln
	Verkenning Halteverbeterplan 2022-2030	Toegevoegd op basis van voorbereidingsbesluit
	P+R en hubs Algeracorridor (Korte Termijn Aanpak)	Afgesplitst van wegenproject Bijdrage Algeracorridor (Korte Termijn Aanpak). Betreft een eigen project en geen subsidie
B290020	Verkenning investeringsprogramma Transitie OV	Toegevoegd op basis van voorbereidingsbesluit, gekoppeld aan reservering Transitieplan OV

4.5 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 wordt gekeken naar mogelijkheden voor innovatie en duurzaamheid.

De gereserveerde investeringskredieten en verwachte bijdragen van derden voor toekomstige fietsprojecten zijn weergegeven in tabel 17. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 17: Overzicht reservering toekomstige fietsprojecten

Projectnr	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
	Reservering Uitvoerings-agenda Samen verder fietsen	2,1	0	2,1	2026	Gekoppeld aan de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen voor scopewijzingen en tegenvallers	40% herprioriteerbaar, 60% bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat
	Reservering Central Innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvliettracé	4,9	0	4,9	2028	Gekoppeld aan verkenning Central Innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvliettracé. Mogelijk in te zetten voor uitvoering	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	nog nader te bepalen

Momenteel bevat het PZI geen projecten in de initiatieffase op het vlak van fiets. In tabel 18 zijn de projecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is. Binnen de Uitvoeringsagenda bestaat de mogelijkheid om subsidie te verlenen voor zowel de verkenning- als uitvoeringsfase. Indien dit het geval is dan wordt dit vermeld bij de status.

Tabel 18: Overzicht fietsprojecten in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen								
B51000A	Projectmanagement Fiets ¹⁰	5,9	0	5,9	2025	op niveau Uitvoeringsprogramma	Juridisch verplicht, noodzakelijk om projecten uit te kunnen voeren	Alleen van toepassing wanneer op niveau Uitvoeringsprogramma een tekort ontstaat
B556000	F560.0 Klaaswaal-Strijen	0,3	0	0,3	2025		Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	
B556100	F561.0 Goudswaard - Piershil	0,2	0	0,2	2025		Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR	1,8	0	1,8	2025		30% bestuurlijk verplicht, 70% herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via amendement	
B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR	2,5	0,1	2,4	2026		Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	
B563000	F630 Verbetering fietsverbindingen HOV haltes	0,7	0	0,7	2025		Herprioriteerbaar	
B563500	F635 Fietsoversteken N210	0,8	0	0,8	2024		Herprioriteerbaar	
B563900	F639 Fietsroute Hellevoetsluis - Spijkenisse	1,8	0	1,8	2026		Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota/amendement	
B564300	F643 Fietspadenplan Zoeterwoude	4,3	0	4,3	2025		Juridisch verplicht, subsidie verleend voor verkenning en uitvoering	
B564400	F644 Snelfietsroute Rotterdam - Dordrecht (SFR)	0,1	0	0,1	2024		Juridisch verplicht, subsidie verleend voor verkenning	
B564800	F648 Fietspad Snippejagerskade in Gouderak	0,3	0	0,3	2025		Herprioriteerbaar	
B564900	F649 Fietspad Geerpad in Vlist	0,1	0	0,1	2025		Herprioriteerbaar	
B565000	F650 Fietspad Breekade	0,2	0	0,2	2025		Herprioriteerbaar	

¹⁰ Inclusief uitvoeringsfase

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B565100	F651 Fietsstraat Middeweg	0,2	0	0,2	2025		Herprioriteerbaar	
B565201	F652.1 Hoekeindseweg-Parallelweg West	0,4	0	0,4	2025		Herprioriteerbaar	
B569100	F691 Overstapplaats Auto-Fiets-Auto (AFA)	0,5	0	0,5	2025		Herprioriteerbaar	
B570001	F700.01 N213 Nieuwe Dijkweg – Voorstraat	0,1	0	0,1	2024		Juridisch verplicht, verkenning loopt	
B570004	F700.04 N444a Oranje Nassaulaan – Vinkeweg (Warmond)	0,6	0	0,6	2025		Herprioriteerbaar	
B570005	F700.05 N208b (noordkant Lisse)	0,9	0	0,9	2025		Herprioriteerbaar	
B570006	F700.06 N443a Noordwijkerhout HM 0,9 – 1,6	0,3	0	0,3	2025		Herprioriteerbaar	
B570007	F700.07 N231c Vrouwenakker HM 16,2 – 16,4	0,3	0	0,3	2025		Herprioriteerbaar	
B580900	Uitbreiding fietsenstallingen Leiden CS	5,2	0	5,2	2026		Juridisch verplicht, subsidie verleend voor verkenning en uitvoering	
	Verkenning Central Innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvlittracé	0	0	0	2025	Q2 2024	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente, alleen personele kosten	Nog nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit

Tot slot zijn in tabel 19 de fietsprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Deze fase bestaat uit de planuitwerking en de daadwerkelijke realisatie. Voordat de realisatie kan starten is een realisatiebesluit nodig van de portefeuillehouder. De planning voor de realisatiebesluiten is weergegeven in de tabel. Ook wordt de status van een project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 19: Overzicht fietsprojecten uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen								
B526305	F263.5 SFR Rotterdam-Gouda (SFR20)	4,9	0,5	4,4	op niveau Uitvoeringsprogramma	2025	Juridisch verplicht	Alleen van toepassing wanneer op niveau Uitvoeringsprogramma een tekort ontstaat
B530601	F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop)	3	0	3		2024	Juridisch verplicht	
B537001	F370 Fietsmaatregelen Kijkduin-Hoek van Holland	0,3	0	0,3		2024	Juridisch verplicht	
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenerwaard)	2,9	1,1	1,8		2025	Juridisch verplicht	
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvlief (SFR)	2,6	0,5	2,1		2025	Juridisch verplicht	
B550803	F508.3 Kruising Hofzichtlaan	0,6	0,3	0,3		2026	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	
B558306	F583.6 Vondelingeweg	0,5	0	0,5		2025	Herprioriteerbaar	
B560100	F601 Overbos-Krabbeplass (M-Delfland)	0,5	0	0,5		2025	Juridisch verplicht	
B560200	F602 Korteweg	0,2	0	0,2		2025	Juridisch verplicht	
B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen	1,4	0	1,4		2025	Juridisch verplicht	
B560401	F604.1 Blauwe Steenweg - Smidsweg	0,4	0	0,4		2028	Juridisch verplicht	
B560600	F606 Lage Rijndijk – Hoge Rijndijk	0,2	0	0,2		2024	Juridisch verplicht	
B561000	F610 Velostrada Fase 2	2	0	2		2025	Herprioriteerbaar	
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR	2,6	0	2,6		2025	Herprioriteerbaar	
B561900	F619 Oud Beijerland-Heinenoordtunnel	0,4	0	0,4		2026	Juridisch verplicht	
B562000	F620 Tiengemetepad Hogendijk	0,3	0	0,3		2025	Juridisch verplicht	
B562200	F622 Oude Trambaan Wassenaar	1	0,5	0,5		2024	Juridisch verplicht	
B562400	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR	1,5	0	1,5		2026	Juridisch verplicht	
B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)	2,7	0	2,7		2026	Juridisch verplicht	

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten (SFR)	2,5	0	2,5		2026	Juridisch verplicht	
B563400	F634 Fietspad Reedijk	0,2	0	0,2		2024	Herprioriteerbaar	
B563700	F637 Fietsknelpunten blok 4 uitvoerings-agenda	0,3	0	0,3		2024	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeenten	
B563800	F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam	1	0	1		2025	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	
B569000	Extra inzet fietsveiligheid (amendement 517)	0,6	0	0,6		2024	Juridisch verplicht	
B569400	F694 Onderzoek optimalisatie VRI's PZH	0,8	0	0,8		2024	Juridisch verplicht	
B569502	Fietstunnel Lisse	8,2	0,1	8,1		2026	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	
B569600	F696 - Aanbrengen Kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland	0,4	0,1	0,3		2024	Juridisch verplicht	
B570002	F700.02 N464a Poeldijk – Wateringen	0,6	0	0,6		2025	Herprioriteerbaar	
B570003	F700.03 N467a/b 's Gravenzande – Naaldwijk	0,7	0,2	0,5		2025	Herprioriteerbaar	
B570008	F700.08 N206a Stompwijk HM 4,8 – 5,5	0,4	0	0,4		2025	Herprioriteerbaar	
B570009	F700.09 N211a+b	1,9	0,5	1,5		2025	Herprioriteerbaar	
B580500	Uitbreiding fietsstallingen Dordrecht CS – Krispijnzijde (=zuidzijde)	2,5	0	2,5		2024	Juridisch verplicht	
B580501	Uitbreiding fietsstallingen Dordrecht Stadspolders	0,3	0	0,3		2024	Juridisch verplicht	
B580502	Uitbreiding fietsstallingen Dordrecht Zuid	0,3	0	0,3		2024	Juridisch verplicht	

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
B580600	Uitbreiding fietsenstallingen Gorinchem CS	0,1	0	0,1		2025	Juridisch verplicht	
B580602	Uitbreiding fietsenstallingen Gorinchem CS - fase 2	0,4	0	0,4		2025	Juridisch verplicht	
B580902	Uitbreiding fietsenstallingen Leiden - de Vink	0,4	0	0,4		2024	Juridisch verplicht	
B581200	Uitbreiding fietsenstallingen Voorhout	0,1	0	0,1		2024	Juridisch verplicht	
B581500	Uitbreiding fietsenstallingen Boven Hardinxveld	0,1	0	0,1		2024	Juridisch verplicht	
B581600	Uitbreiding fietsstallingen Bodegraven	0,2	0	0,2		2024	Juridisch verplicht	
B581700	Uitbreiding fietsenstallingen Sliedrecht	0,2	0	0,2		2024	Juridisch verplicht	
B581800	Uitbreiding fietsenstallingen Sliedrecht-Baanhoek West	0,3	0	0,3		2024	Juridisch verplicht	
	Stallingen plan van aanpak Fietsparkeren	0,6	0	0,6		2026	Juridisch verplicht	
	Toekomstagenda snelfietsroutes	1,3	0	1,3		2026	Juridisch verplicht	
	Bijdrage Metropolitane fietsroute Westland	1,3	0	1,3	Q1 2024	2025	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	niet van toepassing
	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Verlengde Velostrada Delft – Leiden (2e fase)	4	0	4	Q2 2024	2027	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	niet van toepassing

Tabel 20 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 20: Veranderingen projecten uitvoeringsfase t.o.v. Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
B562900	F629 Leiden-Haarlem-Schiphol	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B564500	F645 Fietsoversteek Eerste Kruisweg / N217	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B558300	F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard) F15 IJsselmonde - (SFR)	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B561100	F611 Fietsbrug Haarlemmer Trekvaart	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B564700	F647 Spoorpad Sassenheim-Warmond	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B580100	Uitbreiding fietsenstallingen Sassenheim	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B580700	Uitbreiding fietsenstallingen Gouda CS (Zuid- en Noordzijde)	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B580701	Uitbreiding fietsstallingen Gouda Goverwelle	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B580901	Uitbreiding fietsenstallingen Leiden Lammenschans	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B581400	Uitbreiding fietsenstallingen Zwijndrecht	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
GEWIJZIGD		
B537001	F370 Fietsmaatregelen Kijkduin-Hoek van Holland	Provinciale bijdrage verhoogd met 0,1 mln. vanuit Reservering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvlies (SFR)	Bijdrage derden verlaagd, provinciale bijdrage verhoogd met 0,3 mln. vanuit Reservering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen
B561000	F610 Velostrada Fase 2	Provinciale bijdrage verhoogd met € 1,0 mln. vanuit Reservering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen
B569502	Fietstunnel Lisse	Krediet verhoogd met € 4,0 mln. vanwege schrappen reservering voor fietstunnel de Lier
B569600	F696 - Aanbrengen Kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland	Verlaging uitgaven en inkomsten met € 0,2 mln.
	Stallingen plan van aanpak Fietsparkeren	Krediet verhoogd met € 0,3 mln. vanwege diverse meevallers op afgeronde projecten

4.6 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 5.

Momenteel bevat het PZI geen specifieke reserveringen voor toekomstige verkeersveiligheidsprojecten. Wel kan een beroep worden gedaan op de reservering functionele verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming uit de paragraaf wegen.

In tabel 21 zijn de projecten voor verkeersveiligheid weergegeven in de initiatieffase en welke exploitatie uitgaven hiervoor gepland zijn (de uitgaven voor de initiatieffase worden niet geactiveerd). De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Daarnaast wordt aangegeven wanneer het voorbereidingsbesluit wordt verwacht (overgang naar verkenningsfase), wat de status van het project is en of indexering van toepassing is.

Tabel 21: Overzicht projecten verkeersveiligheid initiatieffase

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2024	Vorbereidings- besluit	Status	indexering
bedragen x € 1000					
	verkeersveiligheidsknelpunten op provinciale wegen en fietspaden	50	2024	herprioriteerbaar	Niet van toepassing op initiatiefprojecten

In tabel 22 zijn de projecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 22: Overzicht projecten verkeersveiligheid verkenningsfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EN2141201A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	11,9 ¹¹	1,3	10,6	2025	Q3 2023	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Bij Kadernota 2023 naar prijspeil 1 jan 2022, nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit

Tot slot zijn in tabel 23 de openbaar vervoerprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Deze fase bestaat uit de planuitwerking en de daadwerkelijke realisatie. Voordat de realisatie kan starten is een realisatiebesluit nodig van de portefeuillehouder. De planning voor de realisatiebesluiten is weergegeven in de tabel. Ook wordt de status van een project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 23: Overzicht projecten verkeersveiligheid uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EN2151002A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 B en C	27,5	1,7	25,8	besluit genomen	2026	Juridisch verplicht	Bij PZI 2024-2039 naar prijspeil 1 jan 2023, daarna o.b.v. contractuele afspraken
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3[1]	16,2	3,3	12,9	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	Bij Kadernota 2023 naar prijspeil 1 jan 2022, verder o.b.v. contractuele afspraken

¹¹ Inclusief reservering voor de uitvoeringsfase

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen								
	N223 & N457 Bentwoudlaan – Vredenburghlaan	0,5	0,5	0	besluit genomen	2025	Juridisch verplicht	niet van toepassing

Tabel 24 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 24: Veranderingen budgetten t.o.v. Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen (fase 1 en fase 2)	Krediet met € 3,0 mln. verhoogd o.b.v. realisatiebesluit vanwege prijsontwikkeling t/m 1 jan 2023

4.7 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. Deze paragraaf bevat verbeterprojecten met als doel een veilige en vlotte afwikkeling van alle scheepvaart (Zowel beroeps- als recreatievaart). beroepsvaart met de recreatievaart een aandachtspunt.

In hoofdstuk 4.3 Aanleg en verbetering: paragraaf wegen zijn ook financiële middelen opgenomen voor (aanpassing van) kruisingen tussen weg en vaarweg (bruggen) primair vanuit het belang van de weg. De onderhoudsprojecten zijn opgenomen in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 4.1).

Het PZI bevat een reservering voor toekomstige vaarwegprojecten, deze is weergegeven in tabel 25. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 25: Overzicht reserveringen toekomstige projecten vaarwegen

Projectnr	Naam	Investerings			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EVW999714	Reservering functionele verbeteringen vaarwegen	2,6	0	2,6	2027	Niet gekoppeld aan initiatiefproject of verkenning, mogelijk in te zetten voor tegenvallers op vaarwegprojecten of investeringstekort B&O (vervanging oevers)	Herprioriteerbaar, gereserveerd door PS via Kadernota	niet van toepassing op reservering

Momenteel bevat het PZI geen projecten in de initiatieffase voor vaarwegen. In tabel 26 zijn de projecten weergegeven in de verkenningfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 26: Overzicht projecten vaarwegen in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EVW101702	Verkenning vervanging Concordiabrug	11,5 ¹²	0	11,5	2024	Q2 2024	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Nog nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit
Functionele verbeteringen vaarwegen								
EVW092102	Functionele aanpassing bediening Amaliabrug in relatie tot de A20	0,2	0	0,2	2024	Q2 2024	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nog nader te bepalen bij uitvoeringsbesluit

Tot slot zijn in tabel 27 de vaarwegprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Deze fase bestaat uit de planuitwerking en de daadwerkelijke realisatie. Voordat de realisatie kan starten is een realisatiebesluit nodig van de portefeuillehouder. De planning voor de realisatiebesluiten is weergegeven in de tabel. Ook wordt de status van een project weergegeven en of indexering van toepassing is.

Tabel 27: Overzicht vaarwegprojecten in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EVW011202	Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal en Ligplaatsen Schieoevers Delft	15,7	3,5	12,2	Q1 2024	2027	Juridisch verplicht, aanbesteding start eind 2023	Bij Kadernota 2024 naar prijspeil 1 jan 2023, nader bepalen bij realisatiebesluit
Functionele verbeteringen vaarwegen								
EVW041401	Loswal Hoogwaard	1,7	0	1,7	Q1 2024	2025	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nader te bepalen bij realisatiebesluit

¹² Inclusief reservering voor uitvoeringsfase

Projectnr	Naam	Investerings			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x € 1 mln.								
EVW001702	Nautische voorzieningen (incl. Maximabrug) en Kandelaarsbrug (aanpassing remmingswerk)	1,3	0	1,3	besluit genomen	2023	Juridisch verplicht	niet meer van toepassing
EVW011903	Aanpassing Schie ter hoogte van Laga	0,6	0	0,6	besluit genomen	2023	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	niet van toepassing
	Veiligheidsmaatregelen 't Weegje	0,3	0	0,3	Q1 2026	2027	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nader te bepalen bij realisatiebesluit
EVW091503	Wachtplaats-voorzieningen Gouwe (onderhoud Gouwe)	0,4	0	0,4	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht	niet van toepassing
EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	34,0	2,4	31,6	Q2 2024	2026	Juridisch verplicht, aanbesteding start eind 2023	Bij Kadernota 2024 naar prijspeil 1 jan 2023, nader bepalen bij realisatiebesluit
EVW010802B	Vervanging Sint Sebastiaansbrug Delft	8,2	0	8,2	besluit genomen	2024	Juridisch verplicht, financiële afronding	niet meer van toepassing

Tabel 28 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 28: Veranderingen budgetten t.o.v. Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EVW042101	Verbreding Oude Rijn (bouwplan Nieuw Rein)	Project is afgerond
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	Project is eerder al opgeleverd en nu ook financieel helemaal afgerond
GEWIJZIGD		
	Veiligheidsmaatregelen 't Weegje	Project bleek al verder dan in de Kadernota 2024 gemeld. Verkenning is inmiddels afgerond en uitvoeringsbesluit is genomen met een uitvoeringskrediet van € 0,3 mln. gedekt vanuit de reservering functionele verbeteringen vaarwegen
EVW999714	Reservering functionele verbeteringen vaarwegen	Reservering verlaagd, zie hierboven
TOEGEVOEGD		
EVW091503	Wachtplaats-voorzieningen Gouwe (onderhoud Gouwe)	Toegevoegd als korte termijnmaatregel Beter Bereikbaar Gouwe vooruitlopend op uitvoeringsbesluit. Maatregel wordt uitgevoerd binnen het huidige onderhoudsproject. Dekking vanuit de Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (uitvoeringsfase)

4.8 Beschikbare middelen prijsontwikkeling en tegenvallers

In deze paragraaf worden de gereserveerde kredieten weergegeven die beschikbaar zijn gesteld om onvermijdelijke uitgaven in de toekomst op te kunnen vangen zoals prijsontwikkeling, stikstofcompensatie en tegenvallers. Dit is inclusief de bij de begroting 2023 toegevoegde investeringsmiddelen voor prijsontwikkeling t/m 2021 (€ 16,4 mln.) en voor prijsontwikkeling 2022-2027 (€ 123 mln.). Sinds de Kadernota 2024 is de reservering prijsontwikkeling t/m 2027 afgenomen met € 5 mln. als gevolg van compensatie op projecten. De reservering tegenvallers en prijsontwikkeling is per saldo € 0,85 mln. toegenomen als gevolg van diverse kleine mutaties op projecten zoals correcties, tegen- en meevallers in de uitgaven en extra bijdragen van derden. De belangrijkste wijzigingen zijn weergegeven in de voorgaande paragrafen.

De middelen die in tabel 29 zijn weergegeven kunnen niet worden ingezet voor nieuwe projecten of voor scopewijzigingen op lopende projecten.

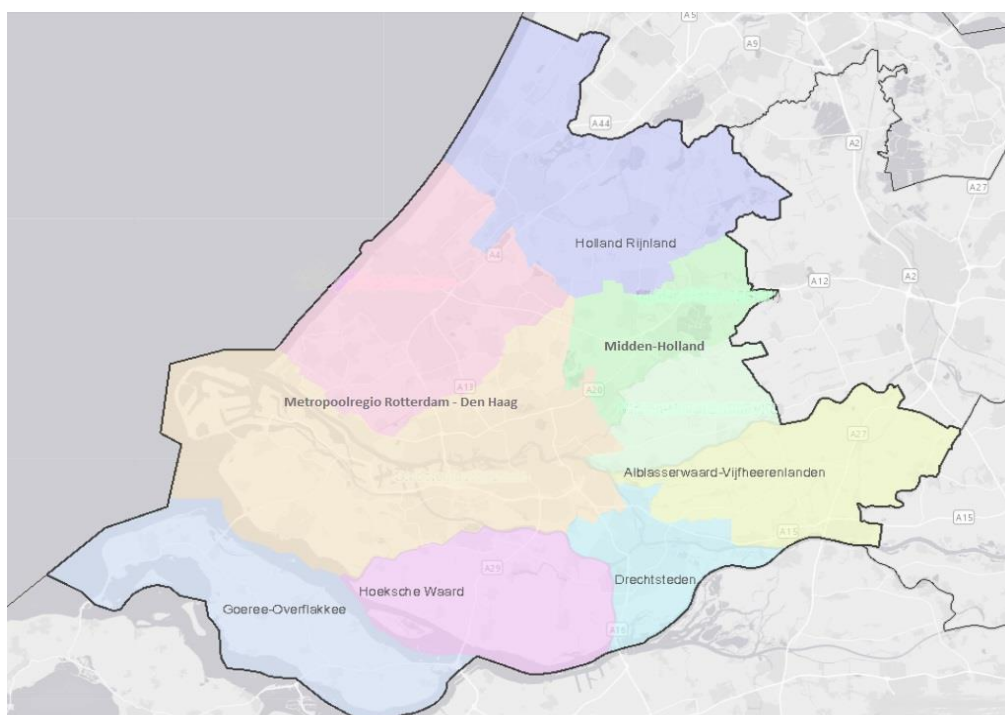
Tabel 29: Overzicht beschikbare investeringsmiddelen prijsontwikkeling en tegenvallers

Projectnr	Omschrijving	Investeringskrediet	Inkomsten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Bedragen x € 1 mln.					
	Reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027	120,2	0,0	120,2	n.v.t.
	Reservering tegenvallers en prijsontwikkeling	68,7	0,0	68,7	n.v.t.
	Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	12,0	0,0	12,0	n.v.t.

5. Regionale gebiedsagenda's Mobiliteit

In dit hoofdstuk wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit weergegeven. 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.

Figuur 12: Overzichtkaart regio's



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 middelen voor de regionale gebiedsagenda's (exploitatie) maken geen onderdeel uit van de paragrafen voor aanleg en verbetering en beheer en onderhoud 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 (TUG) projecten waarvoor vanaf 2016 budgetten zijn gereserveerd. Met de gemeenten is afgesproken dat zij uiterlijk in oktober 2024 subsidieaanvragen indienen voor projecten die in eerdere jaren zijn opgenomen in de regionale gebiedsagenda's mobiliteit als 'toekomstig uitvoeringsgerede projecten'. Wanneer de subsidie niet op tijd worden aangevraagd vallen de middelen in principe vrij naar de reserve Mobiliteit.

Deze projecten in de regionale gebiedsagenda's hebben ten opzichte van de overige middelen in het PZI geen status. Dat betekent dat naast de jaarlijks beschikbare middelen voor de gebiedsagenda's er vanuit het PZI niet wordt bijgedragen aan de projecten tenzij daarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

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.

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 drie concrete projecten opgevoerd voor 2024. Daarnaast zijn nog voor 5 toekomstig uitvoeringsgerede (TUG) projecten middelen gereserveerd waar uiterlijk in oktober 2024 een subsidie aanvraag voor moet worden ingediend. Zie tabel 30.

zie tabel 30. 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 verkeersdrukke 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.

Tabel 30: Overzicht projecten gebiedsagenda Drechtsteden 2024

bedragen x € 1.000			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
D24004	Hendrik-Ido Ambacht	Pompe van Meerdervoortsingel	40	2024
G24002		Herinrichtten Laan van Welhorst t.h.v. Hoogambacht (fase 1)	700	
G24001	Hardinxveld-Giessendam	Nieuw wegtracé voor de Nieuweweg	750	
TOTAAL			1.490	
TUG G22008	Dordrecht	Doortrekken en aanpassen wegprofiel Laan van London	100	2024
TUG G22009 en BDU	Alblasserdam	Realiseren verbetermogelijkheden kruising Grote Beer - De Helling	400	
TUG G22010	Hardinxveld Giessendam	Realiseren nieuwe verbinding Nieuweweg	225	
TUG G18022	Dordrecht	Project Vergroten zichtbaarheid waterbushaltes regio Drechtsteden	162	
TUG 18022		Project Innovatief Personen Vervoer over Water regio Drechtsteden	250	
TOTAAL			1.137	

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.

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 en openbaar vervoer gestimuleerd.

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. Voor 2024 zijn drie projecten aangedragen voor subsidie. Daarnaast zijn nog voor drie toekomstig uitvoeringsgerede (TUG) projecten middelen gereserveerd waar uiterlijk in oktober 2024 een subsidie aanvraag voor moet worden ingediend Zie tabel 30.

Tabel 31: Overzicht projecten gebiedsagenda Alblasserwaard 2024

bedragen x € 1.000			Budget	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	Ten laste van jaar
D24002	Waterschap Rivierenland	Verbreding fietspad Peursumse Vliet tussen komgrens Giessenburg en Heideweg	187	2024
D24001	Molenlanden	Herinrichting Molenstraat Kinderdijk	239	
D24003	Gorinchem	Verbeteringen rotonde Eike's Hof	90	
TOTAAL			516	
TUG G19018	Gorinchem	Herinrichten Banneweg	553	2024
TUG G20019		Herinrichten Banneweg (fase 2)	134	
TUG G21021 en G22016		Herinrichten Haarsekades	285	
TOTAAL			972	

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 2 projecten aangedragen voor subsidie in 2024, zie tabel 32. De regio heeft geen toekomstig uitvoeringsgerede (TUG) projecten waarvoor nog middelen zijn gereserveerd.

Tabel 32: Overzicht projecten gebiedsagenda Goeree-Overflakkee 2024

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	
			Totaal	Ten laste van jaar
D24005	Goeree-Overflakkee	Ombouw Kaai/Schelpenpad/Korteweege te Dirksland (Duurzaam Veilig)	374	2024
G24003		Ombouw Kaai/Schelpenpad/Korteweege te Dirksland	374	
TOTAAL			748	

5.4 Regio Hoeksche Waard

Mobiliteit is de drager van veel maatschappelijke ontwikkelingen in de 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.

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:

- 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.

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 hoofdwegenet 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 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 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.

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.

De regiogemeente heeft twee projecten aangedragen voor subsidie in 2024. Daarnaast zijn nog voor twee toekomstig uitvoeringsgerede (TUG) projecten middelen gereserveerd waar uiterlijk in oktober 2024 een subsidie aanvraag voor moet worden ingediend. Zie tabel 33.

Tabel 33: Overzicht projecten gebiedsagenda Hoeksche Waard 2024

bedragen x € 1.000

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	
			Totaal	Ten laste van jaar
D24006	Hoeksche Waard	Duurzaam Veilig inrichten diverse straten Oud-Beijerland	355	2024
D24007		Duurzaam Veilig inrichten diverse straten Numansdorp	167	
TOTAAL			522	
TUG G20026, G21020 en G22033 en BDU	Hoeksche Waard	Ontsluiting Hoeksche Waard West	1.151	2024
BDU V2016		Project Verbetering verkeersontsluiting Korteweg	563	
TOTAAL			1.714	

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 gezien 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 overige (grotere) infrastructurele projecten met meer regionale bereikbaarheidsdoelstelling), zie tabel 34 en lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig), zie tabel 35. Daarnaast zijn nog voor 9 toekomstig uitvoeringsgerede (TUG) projecten middelen gereserveerd waar uiterlijk in oktober 2024 een subsidie aanvraag voor moet worden ingediend. Zie tabel 34.

Tabel 34: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2024

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal		
G24004	Leiden	Potgieterlaan-Jan Wolkersstraat; fietsroute U21	550	2024	
G24005		Aanpassing Koepoortsbrug; Quick Win in fietsroute U21	500		
G24006	Alphen a/d Rijn	Doorfietsroute Alphen-Leiden	400		
G24009		Inrichten buurthubs deelmobiliteit	25		
G24007	Noordwijk	Doorfietsroute Katwijk-Noordwijk-de Zilk, deel Everwijnpark	280		
G24008	Nieuwkoop	Kruising Hertog van Beijeren-straat/West-kanaalweg	250		
TOTAAL			2.005		
TUG G17008	Leiden	De Sitterlaan - Lammen-schansweg - Kamerlingh Onnesplein Leiden	125		2024
TUG G19008 G20006 G21005 G22004		Verbeteren verkeersveiligheid Hoge Rijndijk Leiden	1.124		
TUG G21006 G22005		Verbeteren verkeersveiligheid Lammenschansweg – Dahliastraat – Tomatenstraat Leiden	546		
TUG G22006		Fietsstraten Lammenschansweg Leiden	167		
TUG G18004 G17004	Alphen a/d Rijn	Aanleg nieuwe Steekterbrug Alphen aan den Rijn	300		
TUG G20003 G19005 G18007		Kruising Hoogeveense-weg – Roemer Alphen aan den Rijn	135		
TUG G18008 G19006 G20004 G21003		PCT - Verlengde Bentwoudlaan- Alphen aan den Rijn	295		
TUG G17005 G18005 G19003		Aanleg fietspad Zierendeweg Alphen aan den Rijn	405		

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	
G20001 G21001				
TUG G18006 G19004 G20002 G21002 G22001 en BDU	Zoeterwoude	Verbetermaatregelen N209 - Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp	4.568	
TOTAAL			7.165	

Tabel 35: Overzicht Duurzaam Veilig (DV) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2024

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar	
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal		
D24008	Alphen aan den Rijn	Diverse grijze wegen	125	2024	
D24009		Inrichten schoolzones	50		
D24010		Duurzaam Veilig inrichten Parklaan	30		
D24011	Hillegom	Herinrichting Prinses Irenelaan	18		
D24012		Herinrichting Sportlaan	18		
D24013	Katwijk	Herinrichting Cleijn Duin Fase 1	104		
D24014	Leiden	Singelpark-Herinrichting Jan van Houtkade	76		
D24015		Herinrichting Noordeinde	76		
D24016		Verkeersveilige schoolomgeving	50		
D24017	Leiderdorp	Herinrichting Heinsiuslaan	33		
D24018	Lisse	Herinrichten De Ruyterstraat	30		
D24019	Nieuwkoop	Duurzaam Veilig inrichten Woonstraten Ter Aar	48		
D24020	Noordwijk	Herinrichting Wantveld	83		
D24021	Oegstgeest	Verbeteren verkeersveiligheid winkelcentrum	33		
D24022	Teylingen	Veilige voetganger oversteekplaatsen	57		
D24023	Zoeterwoude	Herinrichten Hoge Rijndijk-West	15		
TOTAAL			846		

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 2024 (tabel 36 en 37). Daarnaast zijn nog voor 17 toekomstig uitvoeringsgerede projecten (TUG) middelen gereserveerd waar uiterlijk in oktober 2024 een subsidie aanvraag voor moet worden ingediend. Zie tabel 36.

Tabel 36: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2024

bedragen x € 1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal	
G24010	Bodegraven-Reeuwijk	Doorfietsroute Gouda-Bodegraven (deel Oud Reeuwijkseweg)	200	2024
G24011		Doorfietsroute Gouda-Bodegraven (deel Zoutmansweg tot Gouda)	500	
G24012		Veilige fietsoversteek Nieuwdorperweg	118	
G24013		Fysieke aanpassingen Zoutmansweg en Raadhuisweg (OV)	38	
TOTAAL			856	
TUG G20024	Krimpenerwaard	Snelfietsroute Rotterdam - Schoonhoven fase 1	157	2024
TUG G22029 G21016	Waddinxveen	Snelfietsroute Rotterdam - Schoonhoven fase 2	93	
TUG G16023 G17023 G18031 G19023 G20025 en BDU		Verlengde Beethovenlaan- Waddinxveen	1.127	
TUG G16022 G17022 en BDU	Gouda	Project Stationsgebied Waddinxveen	445	
TUG G21017, G22030 en BDU		Snelfietsroute Gouda – Alphen aan den Rijn	152	
TUG G18030, G19021, G21013, met G23018	Gouda	Snelfietspad Rotterdam – Gouda	215	
TUG G21012, G22019		Doorfietsroute Gouda - Bodegraven	123	
TUG G22022		Fietsstraat Noothoven van Goorstraat	43	
TUG G22023		Fietsstraat Herenstraat Gouda	43	
TUG G22024	Bodegraven-Reeuwijk	Routering en haltes Burg. Jamessingel en doorstroming Dreef - Burg. Jamessingel Gouda	43	
TUG G22025		Routering en haltes Burg. Van Reenensingel Gouda	43	
TUG G21015, G22021		Snelfietsroute Gouda – Alphen aan den Rijn	152	
TUG G21014, G22019	Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard	Doorfietsroute Gouda - Bodegraven	123	
TUG G22018		Doorfietsroute Alphen - Bodegraven - Woerden	43	
TUG G22032	Zuidplas	Reconstrueren IJsseldijk (project KJK 2023 - 2027)	43	
TUG G18032 G19026		Snelfietspad Rotterdam - Gouda	284	
TUG G21018 G22031		Snelfietspad Rotterdam - Gouda	123	
TOTAAL			3.252	

Tabel 37: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2024

bedragen x € 1.000

Projectnummer		Omschrijving	Budget	Ten laste van jaar
			Totaal	
D24024	Gouda	Fietsoversteek Bloemendaalseweg over Ridder van Catsweg-Buhnerweg	70	2024
D24025	Krimpenerwaard	Verkeersveiligheid 30 km/u zone Schoolstraat en Henri Dunantstraat Bergambacht	82	
D24026	Zuidplas	Europalaan Nieuwerkerk	200	
TOTAAL			352	