

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2026-2040

Bijlage bij de begroting 2026
November 2025
Provincie Zuid-Holland



Samenvatting

Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) is de financiële uitwerking van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland op het vlak van infrastructuur. Het wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland.

Het PZI bevat een meerjarige programmering t/m 2040 en kijkt daarmee verder dan de begroting 2026. Ook geeft het een overzicht van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit en de bijbehorende inzet van de beschikbare Rijksmiddelen voor regionale verkeer en vervoerprojecten via de Subsidieregeling Mobiliteit.

In het PZI wordt geen nieuw beleid geïnitieerd, dat gebeurt in de begroting, voorjaarsnota, 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 investeringskredieten in het PZI zijn het resultaat van afzonderlijke project- en programmabesluiten en verschuivingen zoals besloten in de jaarlijkse Planning & Control producten zoals de begroting, Kadernota, Voorjaarsnota etc. Met ingang van 2025 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid geen gesloten systeem meer. Dit is afgesproken in het coalitieakkoord 2023-2027. Dit betekent in de praktijk dat er geen vrij besteedbaar budget in de Ambitie en het PZI is voor extra of nieuwe uitgaven voor infrastructuur maar ook niet voor (onvermijdelijke) tegenvallers op projecten. Hiervoor zullen PS dan extra budget beschikbaar moeten stellen. Projectbudget wat niet nodig is of niet is uitgegeven wordt valt altijd eerst vrij naar de algemene middelen.

Tweemaal per jaar zullen in ieder geval de wijzigingen in investeringskredieten als apart(e) besluit(en) worden opgenomen in de Voorjaarsnota en de begroting.

Alle beschikbare middelen t/m 2040 zijn belegd in projecten of gereserveerd voor toekomstige projecten (waarvoor initiatiefprojecten of verkenningen lopen) of voor tegenvallers en prijsontwikkeling. 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 1% niet bestuurlijk of juridisch verplicht. De overige middelen zijn juridisch of bestuurlijk verplicht of gereserveerd voor onvermijdelijke uitgaven zoals prijsontwikkeling en tegenvallers. 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.

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 zijn benut voor 2028.

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 2026

Los van de indexeringsvraagstukken, wordt continu gewerkt aan de financiële sturing op projecten. De totale prognose voor uitgaven aanleg en verbetering bedraagt €149 miljoen voor 2026. De totale verwachte uitgaven voor beheer en onderhoud in het PZI bedragen voor 2026 ca. €210 miljoen. 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 totale risicoreservering binnen de projecten voor aanleg en verbetering bedraagt circa €56,0 miljoen. Voor beheer en onderhoud is dit €42,0 miljoen. Daarnaast zijn in het PZI aan aantal risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen voor aanleg en verbetering:

- RijnlandRoute €39,5 miljoen;
- HOV-net Zuid-Holland Noord €42,8 miljoen;

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.

- Prijsontwikkeling projecten t/m 2027 €68,6 miljoen;
- Tegenvallers uitvoeringsprojecten €78,4 miljoen;
- Compensatie stikstofdepositie projecten €12,0 miljoen

Deze 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 maar die, wanneer ze optreden, wel onvermijdelijk zijn. Jaarlijks kan via de Kadernota en het PZI een beroep worden gedaan op de risicoreserveringen.

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. Ondertussen worden nog minder nieuwe projecten gestart waardoor minder projecten tegelijkertijd in uitvoering zijn met als gevolg minder risicoreserveringen op projectniveau.

Flexibiliteit van het PZI

Van de totaal nog te besteden provinciale middelen (exclusief bijdragen van derden) 2026 t/m 2040 (€1,1 miljard) is grofweg 32,3% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de uitvoeringsfase.

Daarnaast is 26,6% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit en 25,2% bestuurlijk gecommiteerd op basis van verkenning en/of bestuurlijke overeenkomsten.

Verder is 6,4% van de middelen gereserveerd voor prijscompensatie van lopende projecten en is een reservering opgenomen (1,1% van de nog uit te geven middelen) om waar nodig stikstofdepositie (tijdens de aanleg of in de gebruiksfase) te voorkomen of te compenseren.

Vervolgens is een reservering voor tegenvallers op lopende projecten opgenomen in het PZI van 7,3%. Voor deze reserveringen geldt dat ze niet kunnen worden ingezet voor scopewijzigingen op bestaande projecten of nieuwe projecten.

Tot slot is 1,1% herprioriteerbaar. Dit is een reservering voor toekomstige fietsprojecten. Hiervoor geldt dat nog een keuze gemaakt kan worden aan welke projecten de middelen worden besteed.

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

PROGRAMMA ZUID-HOLLANDSE INFRASTRUCTUUR 2026-2040	1
1. INLEIDING	7
1.1 WAT IS HET PROGRAMMA ZUID-HOLLANDSE INFRASTRUCTUUR (PZI)?	7
1.2 LEESWIJZER	7
2.FINANCIËEL KADER	9
2.1 BESCHRIJVING FINANCIËN AMBITIE BEREIKBAAR ZUID-HOLLAND	9
2.1.1 <i>Investerings</i>	9
2.1.2 <i>Exploitatie</i>	10
2.2 PLANNING EN CONTROL CYCLUS	10
2.3 DE DEKKINGSBRONNEN	11
2.3.1 <i>Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)</i>	11
2.3.2 <i>Financiële middelen voor vervanging van infrastructuur</i>	12
2.3.3 <i>Financiële middelen voor aanleg en verbetering</i>	12
2.3.4 <i>Bijdragen van derden</i>	15
2.3.5 <i>Bijdragen aan derden</i>	15
2.3.6 <i>Beheertaken voor derden</i>	16
2.4 PROJECTFASES EN KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN	16
2.4.1 <i>Beheerfase</i>	17
2.4.2 <i>Uitvoeringsfase aanleg en verbetering</i>	17
2.4.3 <i>Verkenningfase aanleg en verbetering</i>	18
2.4.4 <i>Initiatieffase aanleg en verbetering</i>	18
2.4.6 <i>Nieuwe projecten of scopewijzigingen</i>	18
2.5 PRIJSONTWIKKELING EN INDEXERING BUDGETTEN	19
2.6 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S	21
2.6.1 <i>Totaal nog uit te geven middelen 2026-2040</i>	21
2.6.2 <i>Voorspellend vermogen</i>	22
2.6.3 <i>Prognose 2026</i>	22
2.6.4 <i>Bewust reserveren voor risico's in projecten</i>	22
2.7 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI (STATUS PROJECTEN EN RESERVERINGEN)	25
2.8 WERKWIJZE FINANCIËLE WIJZIGINGEN PROJECTEN AANLEG EN VERBETERING	27
3. FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	29
3.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR	29
3.2 INFRASTRUCTUURPROJECTEN ZONDER STATUS PZI	30
3.3 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF WEGEN	31
3.4 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF OPENBAAR VERVOER	41
3.5 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF FIETS	49
3.6 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VERKEERSVEILIGHEID	55
3.7 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VAARWEGEN	58
3.8 RESERVERINGEN AANLEG EN VERBETERING OP PROGRAMMANIVEAU	60
4. REGIONALE GEBIEDSAGENDA'S MOBILITEIT	61
4.1 REGIO DRECHTSTEDEN	62
4.2 REGIO ALBLASSERWAARD	63
4.3 REGIO GOEREE-OVERFLAKKEE	64
4.4 REGIO HOEKSCHER WAARD	65
4.5 REGIO HOLLAND RIJNLAND	66

4.6 REGIO MIDDEN- HOLLAND	68
BIJLAGE 2: OVERZICHT PROJECTEN UITVOERINGSAGENDA SAMEN VERDER FIETSEN	71
BIJLAGE 3: PROJECTENATLAS PZI.....	73
BIJLAGE 4: LANGE TERMIJN OPGAVE BEHEER EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR EN BUDGETBEHOEFTE	93
BIJLAGE 5: ONDERZOEKSAGENDA BEREIKBAARHEID 2026	97

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. Het Omgevingsbeleid vormt het langjarig beleidskader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur uitgevoerd worden. Daarnaast worden elke vier jaar, na de Provinciale Statenverkiezingen, keuzes gemaakt door een nieuw college in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft aanvullende informatie ten opzichte van de begroting (2026-2029) voor aanleg en verbetering van infrastructuur (beleidsprestaties 2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI), 2-1-5 Realisatie provinciale infrastructuurprojecten (PZI) en 2-2-1 Beheer en onderhoud: op orde 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 infrastructuur 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 jaarlijkse 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 Voorjaarsnota/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 Voorjaarsnota 2025 (PS-besluit 7740) en de Kadernota 2026-2029 (PS-besluit 7741) en de sinds het vorige PZI genomen projectbesluiten zijn in dit PZI verwerkt.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het financieel kader weergegeven voor infrastructuur met uitleg over de dekking, financiële spelregels en de planning en control cyclus.

In hoofdstuk 3 is de financiële weergave opgenomen van het programma en de investeringskredieten die voortkomen uit de Kadernota en de genomen besluiten over infrastructuurprojecten.

In hoofdstuk 4 worden per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit met de subsidieprojecten voor 2026 weergegeven.

2.Financieel kader

Dit hoofdstuk geeft de financiële kaders weer voor het PZI. Het biedt inzicht in het beschikbare exploitatiebudget en de investeringsmiddelen voor instandhouding, vervanging en verbetering van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur van de provincie Zuid-Holland. Ook geeft dit hoofdstuk 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 2026 – 2029. Daarnaast geeft het PZI informatie over de sturing op de (financiële) programmering, onzekerheden en risico's.

2.1 Beschrijving financiën ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Financieel gezien bestaat de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland uit zowel investeringen als exploitatie uitgaven. Met ingang van 2025 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid geen zogenaamd gesloten systeem meer. Dit betekent dat niet-uitgegeven middelen (door: meevallers, scopebeperkingen of niet doorgaan van projecten) vrijvallen naar de algemene middelen. Voor extra kosten (tegenvallers, scope-uitbreidingen of nieuwe projecten) geldt dat eerst binnen de beschikbare middelen (reserveringen toekomstige projecten, versobering andere projecten) moeten worden gezocht naar dekking voordat een beroep kan worden gedaan op de algemene middelen.

Voor tegenvallers en prijsontwikkeling op lopende projecten (in de uitvoeringsfase) zijn nog reserveringen opgenomen in het PZI. Wanneer de reservering voor prijsontwikkeling volledig is uitgeput kan vanaf dat moment jaarlijks een beroep worden gedaan op de stelpost in de begroting voor indexering. Naar verwachting zal de reservering voor tegenvallers na de voorjaarsnota 2026 volledig zijn benut. Dat betekent dat voor onvermijdelijke tegenvallers in de uitvoering een beroep zal worden gedaan op de eventuele vrijval op andere projecten en de algemene middelen. Tweemaal per jaar zullen in ieder geval de wijzigingen in investeringskredieten als apart(e) besluit(en) worden opgenomen in de Voorjaarsnota en de begroting.

2.1.1 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 zijn de nu bekende bijdragen aan Rijksinfrastructuur gedekt met exploitatiebudget. Daarnaast biedt het BBV de mogelijkheid om bijdragen aan derden niet te activeren. Bij de Kadernota 2025 hebben PS besloten om, in afwijking van de financiële verordening, een aantal subsidies niet te activeren. Hiermee sorteerden we voor op een wijzigingen in de verordening. Bij de jaarrekening 2024 zijn een aantal exploitatie uitgaven op last van de accountant weer omgezet naar investering omdat deze voldeden aan de vereisten van het BBV en het beleid. Bij de Najaarsnota wordt nu echter alsnog een met de accountant afgestemde aanpassing gedaan waardoor bepaalde bijdragen aan derden vanaf 1 jan 2025 niet meer worden geactiveerd. Dit zal met name betrekking hebben op fietsprojecten.

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 afschrijvingstermijn is afhankelijk van het soort infrastructuur. Dit is vastgelegd in de Financiële Verordening. Voor wegen is de afschrijvingstermijn bijvoorbeeld 30 jaar.

De lasten van een 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 kapitaallasten als gevolg van de investeringen t/m 2040 in het PZI zijn in de exploitatiebegroting gedekt. 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 paragraaf 2.4 wordt de dekking van structurele lasten als gevolg van investeringen verder uitgewerkt.

2.1.2 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.

In PZI zijn het dagelijks en planmatig beheer en onderhoud van infrastructuur gedekt met structureel exploitatiebudget. Dit geldt ook voor de bijdragen aan regionale infrastructuurprojecten die onderdeel uitmaken van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit. De middelen voor de Gebiedsagenda's 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 4 is deze onderzoeksagenda bereikbaarheid weergegeven voor 2026.

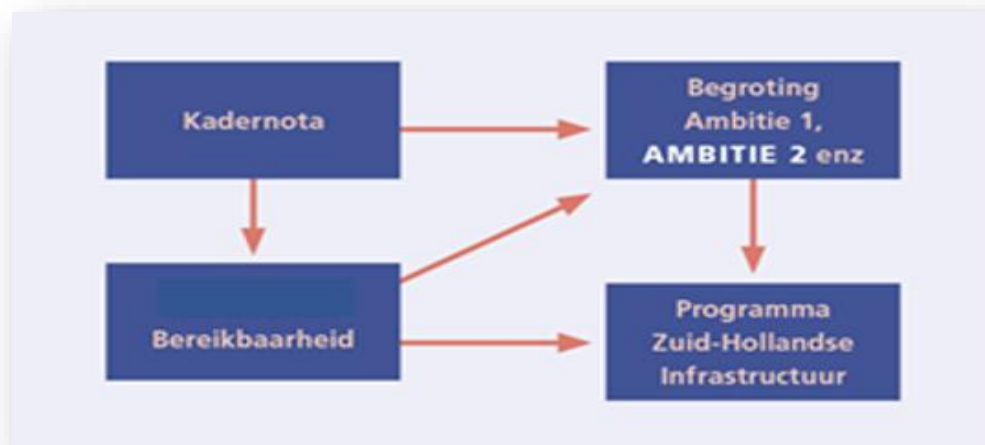
2.2 Planning en Control cyclus

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

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.

worden ook voorstellen voor meerjarige investeringen en exploitatie uitgaven met betrekking tot bereikbaarheid en infrastructuur gedaan.

Figuur 1: Overzicht relatie P&C producten met het PZI



Figuur 2: Routekaart van sturen en evalueren via de jaarlijkse planning en control producten



Vervolgens wordt ieder jaar in november de begroting (inclusief meerjarenraming) voor het volgende jaar aan PS ter behandeling aangeboden. Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 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. De Jaarrekening is de verantwoording van GS aan PS over het gevoerde beleid.

2.3 De dekkingsbronnen

2.3.1 Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)

Op basis van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) is voor de budgetbehoefte voor beheer en onderhoud (exploitatie) een gemiddelde berekend voor het onderhouden (exploitatie) of

vervangen (investerings) van de provinciale infrastructuur. De toestandafhankelijke aanpak van het onderhoud, waarbij het areaal op het economisch meest rendabele moment wordt onderhouden, leidt tot pieken en dalen in de jaarlijkse uitgaven. Bij het Kaderbesluit infrastructuur 2016 is besloten een egalisatiereserve te vormen, zodat de provinciale begroting niet jaarlijks schommelt, maar op het gemiddelde van de komende 15 jaar is gebaseerd. Bij de afschaffing van het gesloten systeem in de Voorjaarsnota 2025 is besloten om de egalisatiereserve te handhaven voor het dagelijks beheer (met een maximale omvang van €5 miljoen) en een voorziening in te stellen voor het groot onderhoud.

2.3.2 Financiële middelen voor vervanging van infrastructuur

Met de NOK bepalen we niet alleen de budgetbehoefte aan exploitatiemiddelen, 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, omdat de voorbereidingstijd voor het vervangen van een beweegbaar kunstwerk dermate lang is dat er voldoende tijd is om budget te reserveren. Ook de behoefte aan investeringsmiddelen gaat uit van het gemiddelde over de komende vijftien jaar. De investeringsmiddelen, welke leiden tot kapitaallasten, worden op vastgestelde momenten gereed gemeld (conform de financiële verordening).

2.3.3 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 was voorheen structureel €33,9 miljoen investeringskrediet per jaar beschikbaar. Deze was gekoppeld aan een in het verleden doorgevoerde verhoging van de opcenten. Bij de afschaffing van het gesloten systeem is besloten om dit te laten vervallen omdat de betreffende verhoging van de opcenten al eerder is teruggedraaid. In de huidige systematiek is er ook geen directe koppeling meer tussen de hoogte van de opcenten en de beschikbare middelen voor bereikbaarheid en infrastructuur.

Een groot deel van de investeringskredieten voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur, die momenteel worden besteed aan projecten is incidenteel beschikbaar gesteld met impulsen. Het grootste voorbeeld hiervan is de RijnlandRoute met €300 miljoen in 2007 en €100 miljoen in 2011. Kleinere voorbeelden zijn energietransitie (€6 miljoen in 2017), fiets (€15 miljoen in 2018) en de bijdrage van €10,0 miljoen aan de nieuwe multimodale brug in Rotterdam. Bij het coalitieakkoord 2019-2023 is de looptijd van het PZI in een keer met 5 jaar verlengd en is €169,5 miljoen toegevoegd aan het PZI.

In 2014 zijn middelen ingeleverd 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. In 2022 is eenmalig €139,4 miljoen toegevoegd op basis van het indexeringsbeleid voor het compenseren van projecten voor prijsontwikkeling t/m 2027. Zie verder paragraaf 2.5 Prijsontwikkeling.

Op een aantal projecten in de afronding treden meevallers op die kunnen vrijvallen naar de algemene middelen. Daarnaast zijn er middelen die kunnen vrijvallen of worden ingezet voor nieuwe projecten (zie tabel 3). De vrijval per project of reservering is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht vrijval investeringen PZI

Naam project	Investeringen				Status
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	
bedragen x €1 miljoen					
RijnlandRoute N434	bestaand	uitvoering - afronding	18,0	2025	Vrijval. Reservering in projectkrediet voor risico's die zeer waarschijnlijk niet optreden. Indien dit wel het geval is dan kunnen ze worden gedekt vanuit de aparte risicoreservering RijnlandRoute
RijnlandRoute N434 (algemeen)	bestaand	uitvoering - afronding	5,6	2025	Vrijval. Projectkrediet kan op basis van nieuwe prognose worden verlaagd
RijnlandRoute Tjalmaweg	bestaand	uitvoering - afronding	11,9	2025	Vrijval. Projectkrediet kan op basis van nieuwe prognose worden verlaagd
N223 Duurzaam Veilig Fase 3	bestaand	uitvoering - afronding	1,6	2025	Vrijval. Projectkrediet kan op basis van nieuwe prognose worden verlaagd
N59 Energy Highway	bestaand	uitvoering - afronding	3,0	2025	Vrijval. Projectkrediet kan op basis van nieuwe prognose worden verlaagd
Reservering Algeracorridor bijdrage lange termijn	bestaand	reservering	10,0	2032	Herprioriteerbaar als gevolg van nieuwe bestuursovereenkomst Algeracorridor
Reservering observatiecamera's	bestaand	reservering	0,1	2028	Herprioriteerbaar, nog geen concrete plannen of verplichtingen
Reservering uitrol Glasvezel	bestaand	reservering	0,9	2028	Herprioriteerbaar, nog geen concrete plannen of verplichtingen
Reservering uitrol opwaarderen Verkeersregelininstallaties	bestaand	reservering	1,0	2030	Herprioriteerbaar, huidig programma loopt nog, geen concrete nieuwe plannen of verplichtingen
Reservering Amaliabrug optimaliseren parallel infrastructuur	bestaand	reservering	0,1	2026	Herprioriteerbaar, nog geen concrete plannen of verplichtingen
Reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijkijng weginfrastructuur	bestaand	reservering	11,9	2035	Gekoppeld aan initiatiefproject Mobiliteit en Verstedelijkijng Westland. Kan vrijvallen ter compensatie van de tegenvaller op de N211 Wippolderlaan
Totaal			64,1		

Bij de begroting 2026 wordt voorgesteld om middelen toe te voegen aan het PZI voor het opvangen van tegenvallers en voor nieuwe projecten. De tegenvallers overstijgen de nog beschikbare reservering hiervoor (zie tabel 2). Per saldo wordt €37,25 miljoen toegevoegd aan de reservering tegenvallers lopende projecten. De toekenning aan projecten volgt bij de Voorjaarsnota 2026 na nadere besluitvorming door PS.

Tabel 2: Overzicht tegenvallers projecten en toevoeging investeringsmiddelen aan het PZI

Naam project	Investeringen				Status
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	
bedragen x €1 miljoen					
RijnlandRoute Europaweg	bestaand	uitvoering - realisatie	-5.0	2028	Op basis van geactualiseerd risicodossier is het noodzakelijk om de risicoreservering binnen het project te verhogen

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
bedragen x €1 miljoen					
N207 Zuid - tegenvallers	bestaand	uitvoering - planuitwerking	-1,0	2028	Scope is ongewijzigd, extra kosten door langere doorlooptijd, personeel en extra werkzaamheden
Spoor Leiden - Utrecht (fase 2)	bestaand	uitvoering - planuitwerking	-17,5	2032	Restanttekort na indexering. Scope is gelijk gebleven. Nog besluitvorming door het Rijk over een extra bijdrage in het kader van versnellen woningbouw 2030
N211 Wippolderlaan	bestaand	uitvoering - realisatie	-60,0	2027	Tekort als gevolg van nieuwe risico's . Scope is gelijk gebleven. Voorstel aan PS voor verhoging krediet in najaar 2025
Reservering tegenvallers lopende projecten	bestaand	Reservering	46,2	2028	Beschikbaar voor het opvangen van tegenvallers (onvermijdelijke kosten)
Totaal			-37,3		

In de begroting 2026 worden ook extra middelen toegevoegd voor nieuwe projecten als gevolg van met name woningbouwontwikkelingen. In tabel 3 zijn de projecten weergegeven die worden toegevoegd aan het PZI met een bijdrage uit de algemene middelen. De extra behoefte wordt voor een deel gecompenseerd door de vrijval op lopende projecten en reserveringen in tabel 1. Nadere besluitvorming over deze projecten volgt conform de PZI spelregels.

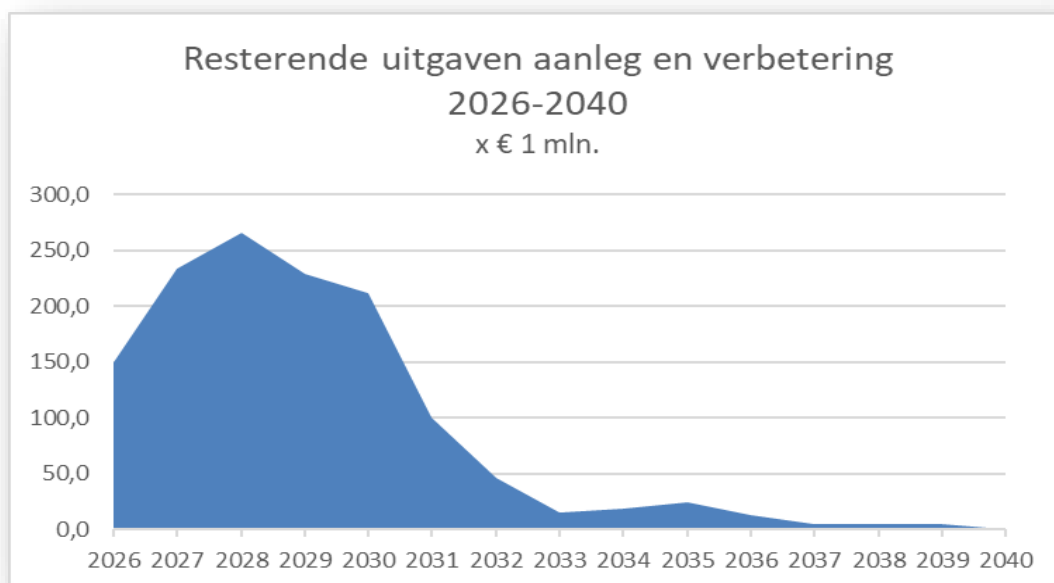
Tabel 3: Overzicht nieuwe projecten PZI met dekking vanuit algemene middelen

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
bedragen x €1 miljoen					
Fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid	nieuw	geen	-2,5	2028	Volgt uit Bestuursakkoord met Lansingerland mogelijke Rijksbijdrage in het kader van versnellen woningbouw 2030
Verbreiding provinciale viaducten aansluiting A20	nieuw	geen	-45,0	2032	Relatie met woningbouwontwikkeling Cortelanda en Rijksproject verbreding A20
Totaal			-47,5		

In figuur 3 is het verwachte uitgavenpatroon in de periode 2026 t/m 2040 weergegeven. Het is een optelsom van alle jaarlijkse prognoses van projecten aanleg en verbetering. De uitgaven stijgen van €150,0 miljoen in 2026 naar €262 miljoen in 2028. Vervolgens nemen de uitgaven af naar €225 miljoen in 2029, €202 miljoen in 2030 en €101 miljoen in 2031. In 2032 wordt naar verwachting nog €32 miljoen uitgegeven. Daarna schommelen de uitgaven t/m 2035 tussen de €12 en 25 miljoen

om vervolgens te dalen naar €5 miljoen vanaf 2037. In 2040 zijn vooralsnog geen uitgaven gepland, de verwachting is dat alle nu beschikbare middelen daarvoor al zijn besteed.

Figuur 3: Volume resterende uitgaven aanleg en verbetering per in de periode 2026 t/m 2040



De beschikbare investeringsmiddelen t/m 2040 zijn al volledig toegedeeld aan projecten, programma's of gereserveerd voor toekomstige projecten en tegenvallers en prijsontwikkeling voor lopende projecten.

2.3.4 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, de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, gemeenten en waterschappen. Het gaat t/m 2040 om circa €217 miljoen aan nog te ontvangen bijdragen. 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.

2.3.5 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.

Voor toekomstige projecten is nog niet altijd bekend of dit bijdragen aan derden zullen worden of eigen projecten. Momenteel wordt de provinciale bijdrage (nog uit te geven t/m 2040.) geschat op circa €292 miljoen

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 2.1.1.

2.3.6 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.

2.4 Projectfases en kapitaal- en beheerlasten

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

Voor het PZI worden de totale lasten voor infrastructuur in beeld gebracht 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 het PZI (projecten in de verkenning- en uitvoeringsfase en toekomstige reserveringen) zijn gedekt in de begroting, vanaf het verwachte moment van oplevering. De toekomstige beheerlasten van het bestaande areaal worden elke vier jaar geactualiseerd in de NOK.

Voor projecten aanleg en verbetering in de initiatieffase zijn vaak al investerings- of exploitatiemiddelen gereserveerd voor de uitvoering hoewel dit volgens de PZI-spelregels formeel nog niet hoeft. Het heeft echter wel de voorkeur omdat het project na afronding van deze fase gelijk door kan naar de verkenningsfase. Hiervoor geldt dat zicht op financiering een harde voorwaarde is om deze fase te starten. Dit geldt uiteraard ook voor de uitvoeringsfase.

De toekomstige beheerlasten als gevolg van projecten aanleg en verbetering zijn gedekt op basis van een inschatting of kostenramingen. Voor projecten in de initiatief- en verkenningsfase geldt dat de beheerlasten gedekt zijn op basis van een inschatting (1% van de gereserveerde middelen voor de uitvoering).

Voor projecten in de uitvoeringsfase wordt aan de hand van de kostenraming bepaald wat de extra toekomstige beheerlasten zullen zijn. Jaarlijks wordt beoordeeld of de beschikbare dekking in het beheer- en onderhoudsbudget voldoende is. Het overzicht van de projecten ingedeeld per fase is opgenomen in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 3.

2.4.1 Beheerfase

De beheerlasten zijn structureel, omdat de provincie verplicht is de bestaande infrastructuur te onderhouden. Dat betreft dagelijks beheer, groot onderhoud en vervanging van de bestaande infrastructuur (bij einde levensduur). De kapitaallasten als gevolg van vervangingsinvesteringen zijn net als het structurele exploitatiebudget voor beheer en onderhoud gedekt binnen de begroting. De beheerlasten van bestaand areaal wegen en vaarwegen, inclusief nog op te leveren areaal, worden in de begroting geraamd in beleidsdoel 2-2 voor de jaren 2026 t/m 2029 en zijn weergegeven in tabel 4.

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

Onderhoudsprogramma infrastructuur (prijsspeil 01-01-2026, bedragen x €1.000)	2026	2027	2028	2029
Beleidsdoel 2-2 Exploitatie Beheer en onderhoud				
Dagelijks beheer en onderhoud, exploitatie	54.567	58.397	55.688	56.310
Planmatig onderhoud, dotatie aan voorzieningen	80.883	80.883	80.883	80.883
Totaal netto exploitatie-uitgaven	135.450	139.280	136.571	137.193
Beleidsdoel 2-2 Voorziening Beheer en onderhoud)	2026	2027	2028	2029
Uitvoeren (-) programma planmatig beheer en onderhoud	98.013	102.081	97.718	80.030
Saldo voorziening Beheer en Onderhoud	-122.941	-101.743	-84.905	-85.761
	2026	2027	2028	2029
Beleidsdoel 2-2 Investerings Beheer en onderhoud				
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) **	3.684	39.935	30.288	118.658

2.4.2 Uitvoeringsfase aanleg en verbetering

Met een uitvoeringsbesluit nemen Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten het besluit om een investeringskrediet of exploitatiebudget beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuwbouwproject (van de provincie of van derden). Een uitvoeringsbesluit kan alleen worden genomen indien hiervoor voldoende investeringskrediet of exploitatiebudget beschikbaar wordt gesteld. De uitgaven en kapitaallasten zijn dan gedekt binnen de begroting. Conform de Regeling Projecten Zuid-Holland besluiten Provinciale Staten over de uitvoering wanneer de netto provinciale bijdrage €10 miljoen of meer is. Een investeringskrediet wordt 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.

2.4.3 Verkenningfase aanleg en verbetering

Met een voorbereidingsbesluit nemen Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten het besluit om een investeringskrediet of exploitatiebudget beschikbaar te stellen voor een verkenning naar aanleg of verbetering van infrastructuur (van provincie of van derden). Een voorbereidingsbesluit kan alleen worden genomen indien voor de uitvoeringsfase zicht is op voldoende financiering (gereserveerde investeringsmiddelen of exploitatiebudget). De toekomstige uitgaven en kapitaallasten zijn dan gedekt binnen de begroting. Conform de Regeling Projecten Zuid-Holland besluiten Provinciale Staten over een verkenning wanneer naar verwachting de netto provinciale bijdrage voor de uitvoering €10 miljoen of meer is. 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.

2.4.4 Initiatieffase aanleg en verbetering

Via de kadernota, en in beperkte mate met het PZI bij de begroting, besluiten Provinciale Staten over financiële aanpassingen op lopende projecten en op strategisch niveau, over de reservering van middelen voor een onderwerp of thema. Deze strategische reserveringen worden vaak voorafgaand aan de start van een onderzoek of verkenning gedaan en als gevolg van het jaarlijkse bestuurlijk overleg MIRT.

Wanneer sprake is van een reservering wordt vervolgens een initiatiefproject gestart door Gedeputeerde Staten. Initiatiefprojecten kunnen ook worden gestart wanneer er nog geen (volledig) zicht is op financiering.

In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten is dekking opgenomen voor de toekomstige jaarlijkse beheerlasten op basis van de inschatting van 1% van de gereserveerde middelen voor de uitvoeringsfase omdat de nieuwe infrastructuur nog niet gedetailleerd is uitgewerkt. In bijlage 3 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatieffase zichtbaar.

Voor projecten in de initiatieffase is binnen het PZI jaarlijks 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. Voor 2026 is €1,3 miljoen beschikbaar. Vanaf 2027 is dit €0,4 miljoen per jaar.

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.

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.

2.4.6 Nieuwe projecten of scopewijzigingen

Voor nieuwe projecten of scopewijzigingen op bestaande projecten geldt dat deze zonder voldoende financiering geen status hebben in het PZI. De benodigde exploitatiemiddelen of kapitaallasten als gevolg van een investering zijn niet gedekt binnen de begroting. Met eventuele toekomstige extra beheerlasten wordt geen rekening gehouden.

Alle beschikbare investerings- en exploitatiemiddelen in het PZI zijn t/m 2040 vastgelegd in infrastructuurprojecten en reserveringen (toekomstige projecten/bijdragen, tegenvallers, stikstof en prijsontwikkeling).

De keuzeruimte met betrekking tot de aanleg en aanpassing van infrastructuur is daarom beperkt tot heroverwegen van lopende projecten (zover mogelijk) en bestaande reserveringen voor toekomstige projecten en bijdragen (afhankelijk van bestuurlijke afspraken). 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. In paragraaf 2.8 staat de werkwijze hoe om te gaan met financiële wijzigingen in projecten aanleg en verbetering beschreven.

2.5 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.

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. Dit prijsindexcijfer kijkt alleen terug daarom 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 begroting 2026 voor de periode 2026-2040 in totaal €67,5 miljoen toegevoegd aan het programma Beheer en Onderhoud.

Voor aanleg en verbetering is voor de periode t/m 2027 in totaal €139,4 miljoen 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 miljoen in het PZI waarmee een totaal reservering ontstond van €176 miljoen. Na Kadernota 2025 en PZI 2025-2039 was hiervan nog €95,9 miljoen over.

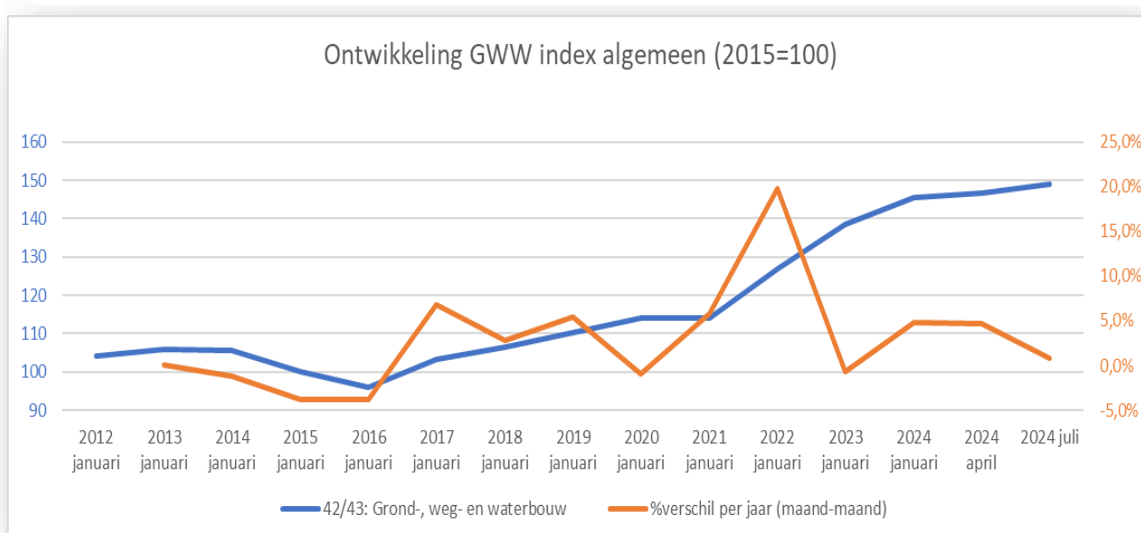
Bij de Kadernota 2026 zijn wederom diverse investeringsprojecten voor de periode t/m 2024 gecompenseerd zoals de vervanging van de Concordiabrug, de bijdragen aan fietsprojecten Gouda - Alphen a/d Rijn en Gouda - Bodegraven - Woerden (voortkomend uit Beter Bereikbaar Gouwe), de RijnlandRoute en de N211 Wippolderlaan. Ook zijn de reserveringen voor programma mobiliteit

en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV en bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan geïndexeerd zoals is vastgelegd in de bestuursovereenkomsten.

Bij dit PZI worden de openbaar vervoer projecten HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk en Spoorcorridor Leiden – Utrecht gecompenseerd. De reservering daalt naar €71,2 miljoen

Momenteel is de prijsontwikkeling stabiel. Dat betekent nog steeds dat de prijzen stijgen alleen minder hard dan in de afgelopen jaren. Er is geen sprake van prijsdaling. 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 blijven stijgen. Figuur 5 laat de ontwikkeling van de prijzen GWW zien t/m april 2024. 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 2015-2024 heeft dit zich alleen voorgedaan in 2016. In vergelijking met 2015 is een infrastructuurproject gemiddeld 47% procent duurder.

Figuur 4: Verloop GWW-index 2015 t/m oktober 2024



Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat de reservering voor tegenvallers volledig zal worden ingezet bij de Voorjaarsnota 2026. De reservering voor prijsontwikkeling zal naar verwachting eind 2027 op zijn.

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.

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 verkenningsfase wordt nog geen compensatie toegepast.

Bij extreme prijsstijgingen of -dalingen kunnen volgens de [uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022) extra middelen worden toegevoegd vanuit de stelpost.

2.6 Financiële sturing en risico's

De sturing op de (financiële) programmering is een terugkerend aandachtspunt. In de Kadernota brengen we jaarlijks apart de wijzigingen voor de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland in beeld. 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 programmaniveau sturen we op basis van prognoses, daadwerkelijke lasten en de dekking in het programma. Op project- en programmaniveau sturen we op de beschikbaar gestelde middelen (geld) en de afgesproken planning (tijd) waarbij risico's worden vertaald in de prognose en de planning.

In deze paragraaf staat informatie over de nog uit te geven middelen in de periode 2016-2040, de prognose voor 2040 (voorspellend vermogen) en risico's en risicoreserveringen in projecten en programma's.

2.6.1 Totaal nog uit te geven middelen 2026-2040

De in het PZI nog uit te geven middelen (exploitatie en investeringen) voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn per paragraaf weergegeven in tabel 5. Dit betreft lopende projecten in de initiatief-, verkenning- of uitvoeringsfase (uitgaven 2026 en verder) en reserveringen voor toekomstige projecten, prijsontwikkeling, tegenvallers en stikstofdepositie inclusief bijdragen aan derden. De mate van flexibiliteit van de nog te besteden middelen worden weergegeven in 2.7. De projecten worden in hoofdstuk 3 weergegeven.

Tabel 5: Nog uit te geven middelen 2026-2040 voor aanleg en verbetering infrastructuur

Paragrafen (bedragen x €1 miljoen) ³	Totaal nog uit te geven	Derden overig	Netto PZH
Wegen	495,4	61,8	433,6
Openbaar vervoer	409,0	145,9	263,1
Fiets	109,1	4,7	104,4
Verkeersveiligheid	46,1	6,5	39,6
Vaarwegen	84,3	6,3	78,1
Reservering prijsontwikkeling projecten	68,6	0,0	68,6
Reservering tegenvallers projecten	78,4	0,0	78,4
Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	12,0	0,0	12,0
Totaal	1.302,9	225,2	1.077,8

³ Bedragen tellen niet precies op door afrondingsverschillen

2.6.2 Voorspellend vermogen

We sturen en verantwoorden op projectniveau op tijd en geld. Dat betekent dat zolang een project binnen de beschikbare tijd en het beschikbare geld blijft er geen afwijking is. Dat er een jaar meer of minder wordt uitgegeven is dan minder relevant. We sturen immers niet alleen op dat betreffende jaar.

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 of eerder optreden. Als het gaat om projecten betekent doorschuiven niet dat we minder of meer uitgaven. Het betekent alleen dat we het geld uitgeven op een ander moment. Het heeft vaak ook geen gevolgen voor de planning (tijd) van een project.

De risicoreserveringen in projectkredieten en -budgetten 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 verwerkt in 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 prognoses stellen we in ieder geval bij voorafgaand aan de begroting en de Voorjaarsnota op basis van wat we op dat moment weten. Daarnaast kunnen nieuwe inzichten gedurende een begrotingsjaar zorgen voor een aangepaste prognose.

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.

2.6.3 Prognose 2026

De totale verwachte uitgaven voor aanleg en verbetering in het PZI bedragen voor 2026 circa €149 miljoen. Het overgrote deel zijn investeringsuitgaven die niet direct terug zijn te zien in de exploitatiebegroting. Zoals opgenomen in de financiële verordening worden pas in het jaar van oplevering de totale uitgaven geactiveerd. Vanaf het jaar daarop komen de kapitaallasten jaarlijks terug in de begroting.

De totale verwachte uitgaven voor beheer en onderhoud in het PZI bedragen voor 2026 ca. €210 miljoen. Dit betreft deels de uitgaven voor dagelijks onderhoud circa €55 miljoen. De uitgaven voor planmatig onderhoud bedragen circa €155 miljoen. Hiervan komt circa €98 miljoen ten laste van de voorzieningen voor infrastructuur en vaarwegen. Daarnaast worden uitgaven gedaan ter vervanging van oevers en beweegbare kunstwerken circa €57 miljoen. De uitgaven voor deze vervangingsopgaven 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.

2.6.4. Bewust reserveren voor risico's in projecten

Voor infrastructuur vindt het afdekken van risico's op drie niveaus plaats, namelijk:

- Op concernniveau voor calamiteiten en niet voor projecten (via het weerstandsvermogen);

- Op programmaniveau⁴ (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.

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. Het is echter 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 €56,0 miljoen Voor beheer en onderhoud is dit €42,0 miljoen Daarnaast zijn in het PZI aan aantal risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen voor aanleg en verbetering:

- RijnlandRoute €39,5 miljoen;
- HOV-net Zuid-Holland Noord €42,8 miljoen;
- Prijsontwikkeling projecten t/m 2027 €68,6 miljoen;
- Tegenvallers uitvoeringsprojecten €78,4 miljoen;
- Compensatie stikstofdepositie projecten €12,0 miljoen

Deze 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 maar die wanneer ze optreden wel onvermijdelijk zijn. Jaarlijks kan via de Kadernota en het PZI een beroep worden gedaan op de risicoreserveringen.

Vanwege het gesloten systeem was het noodzakelijk om binnen het programma ruimte te reserveren voor het opvangen van risico's. Bij het opheffen van het gesloten systeem vervalt deze noodzaak op termijn. Nadat de reserveringen volledig zijn benut zal in het vervolg bij het optreden van onvoorziene risico's een beroep worden gedaan op de algemene middelen.

De resterende risicoreservering voor de RijnlandRoute wordt aangehouden, omdat er nog een aantal substantiële risico's kunnen optreden met grote financiële gevolgen. Ook de risicoreservering HOV-net Zuid-Holland Noord blijft in stand, omdat ook hier nog substantiële risico's kunnen optreden (spoorcorridor Leiden – Utrecht).

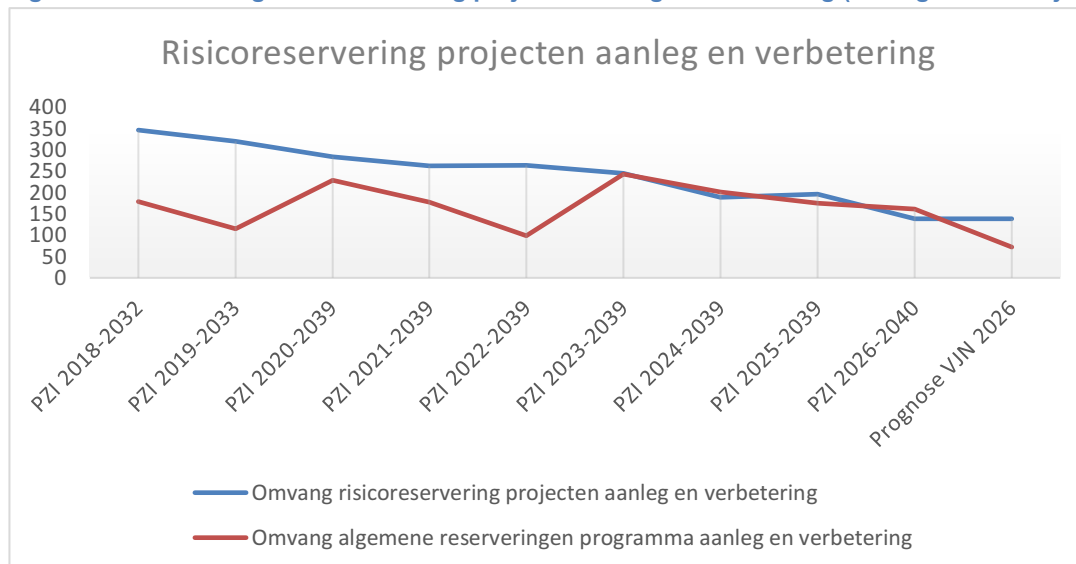
⁴ Door het afschaffen van het gesloten systeem voor bereikbaarheid vervalt dit niveau zodra de reserveringen volledig zijn benut. Daarna zal er geen risicoreservering meer bestaan op programmaniveau.

De totale risicoreservering in het PZI voor projectrisico's aanleg en verbetering bedraagt circa €138,3 miljoen. Daarnaast bedraagt de algemene reservering op programmaniveau €161,6 miljoen waarvan €78,4 miljoen bij de Voorjaarsnota 2026 zal worden toegekend aan projecten. 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 5 is te zien hoe de omvang van de risicoreserveringen op projecten zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren (rode lijn). De totale omvang van de risicoreservering is geleidelijk gedaald van €346,0 miljoen in het PZI 2018-2032 naar €196,5 miljoen in het PZI 2025-2039 en nu verder afneemt door de afronding van grote projecten zoals de RijnlandRoute. De dalende trend wordt veroorzaakt doordat in de afgelopen jaren diverse projecten zijn afgerond of momenteel richting afronding gaan waarbij de risico's of de financiële gevolgen van risico's afnemen. Dit betekent concreet dat de volledige risicoreservering van een projectkrediet is benut (uitgaven) of dat een deel is vrijgevallen naar de algemene middelen. Ondertussen worden minder nieuwe projecten gestart waardoor het aantal projecten dat tegelijkertijd in uitvoering is afneemt.

De algemene reservering op programmaniveau laat een grilliger verloop zien omdat deze reservering tot tweemaal toe is aangevuld. De reservering bedroeg €178 miljoen in het PZI van 2018-2032 en nam af naar €114 miljoen in het PZI 2019-2033. Vervolgens is op basis van het coalitieakkoord de looptijd van het PZI opgerekt naar 19 jaar waardoor de instroom van die jaren in een keer beschikbaar kwam. In het PZI 2020-2039 was de reservering gegroeid naar 228 miljoen. In de twee jaar daarop nam de reservering weer af naar €177 miljoen en €98 miljoen. In het PZI 2023-2039 is de reservering weer aangevuld tot €242 miljoen voor enerzijds prijsontwikkeling (uit de algemene middelen) en anderzijds tegenvallers (bezuiniging binnen het PZI). Dit was ook nodig voor de extreme prijsontwikkeling, die structureel projecten duurder maakte. In het PZI 2025-2039 is de reservering gedaald naar €175,2 miljoen en in het PZI 2026-2040 naar €161,6 miljoen. Naar verwachting zal de reservering in het PZI 2028-2042 zijn afgenomen naar nul. Hierna zal bij tekorten en prijscompensatie een beroep moeten worden gedaan op de algemene middelen.

Figuur 5: Ontwikkeling risicoreservering projecten aanleg en verbetering (bedragen x €1 miljoen)



In tabel 6 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 miljoen.

Tabel 6: Overzicht risicoreserveringen in projectkredieten met bijdrage PZH > €10 miljoen

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering bedragen x €1 miljoen
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	17,3
B120761	N207 Zuid	6,7
B121139	N211 Wippolderlaan	9,8
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/N216	0,9
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol (fase 1 en fase 2)	4,9
B262100	HOV Leiden CS - Noordwijk	14,6
B263500	HOV DMG fase 1 en 2	7,3
EVW011202 (A en B)	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoever Delft	1,2
EVW081202A	Vervanging Steekterbrug door vaste brug	4,6

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn daarnaast voorzien in de risicoparaagraaf van de begroting, zodat een beroep gedaan kan worden 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 principe dat middelen eerst binnen het project of binnen de 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 binnen het PZI moet 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).

2.7 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 onvoorziene 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. De flexibiliteit is groot.

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 geverwekt. De flexibiliteit is klein.

Als vervolgens een project is aanbesteed of dit jaar aanbesteed wordt, dan is dat project juridisch verplicht en is de uitgave in principe onvermijdbaar.

In figuur 6 staan de financiële consequenties van de mate van verplichting voor aanleg en verbetering. De bijdragen van derden zijn gekoppeld aan specifieke projecten en niet beschikbaar voor inzet buiten deze projecten.

Van de totaal nog te besteden provinciale middelen (netto PZH exclusief bijdragen van derden) in PZI 2026 t/m 2040 (bijna 1,1 miljard) is grofweg 32,3% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de realisatiefase (contract met aannemer). Daarnaast is 26,6% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit (nog geen contract met aannemer) en 25,2% is gereserveerd voor toekomstige projecten op basis van bestuurlijke afspraken en/of overeenkomsten. Deze middelen zijn gekoppeld aan projecten in de initiatief- of verkenningsfase.

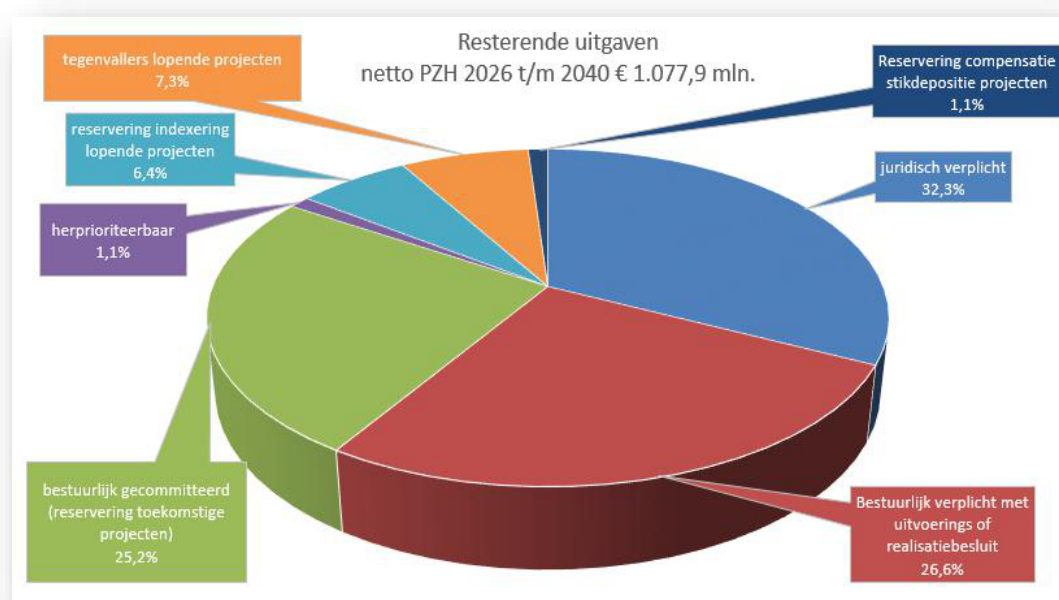
Voor prijscompensatie op lopende projecten is een reservering opgenomen in het PZI. Deze reserveringen kan alleen worden aangewend voor prijsstijgingen, er kunnen geen nieuwe projecten of scopewijzigingen mee worden gedekt. Daarmee is de flexibiliteit zeer beperkt. Het gaat om 6,4%. Daarnaast is een reservering opgenomen (1,1% van de nog uit te geven middelen) om waar nodig toe te voegen aan projecten om stikstofdepositie (tijdens de aanleg of in de gebruiksfase) te voorkomen of te compenseren.

Vervolgens is een reservering voor tegenvallers op lopende projecten opgenomen in het PZI van 7,3%. Deze middelen kunnen worden gebruikt om onvermijdelijke uitgaven te dekken die niet eerder waren voorzien. Het gaat bijvoorbeeld om nieuwe risico's of bestaande risico's die duurder blijken. De reservering bestaat uit middelen die voor de opheffing van het gesloten systeem bereikbaarheid zijn vrijgevallen (meevaller) of vrijgemaakt (bezuiniging). In dit PZI wordt de reservering verhoogt om aankomende tegenvallers op te vangen (verwerking in de Voorjaarsnota 2026). Dit was nodig, omdat alle middelen in het PZI waren toegekend aan projecten of gereserveerd voor toekomstige projecten. Ook hier kunnen geen nieuwe projecten mee worden gedekt.

Uiteindelijk is 1,1% nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht (herprioriteerbaar). Dit is een reservering in het PZI voor fietsprojecten (voortzetten Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen) waarover nog nadere besluitvorming moet plaatsvinden door PS. Voor deze middelen geldt dat nog een keuze gemaakt kan worden aan welke projecten ze worden besteed.

In hoofdstuk 3 wordt per reservering en project de status weergegeven.

Figuur 6: Flexibiliteit resterende uitgaven PZI



2.8 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 PZI-Spelregels, 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 projecten in de verkenningsfase geldt dat het benodigde budget of krediet komt vanuit de reserveringen in het PZI voor het betreffende toekomstige project. Een tekort in de verkenningsfase wordt opgelost door de bijdrage vanuit dezelfde reservering te verhogen. Dit betekent dat er minder overblijft voor de uitvoeringsfase.

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;
- Het effect van prijsontwikkeling wordt bepaald op basis van een nieuwe/geactualiseerde kostenraming;

- Onderzoeken of versoberingen binnen het 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 een 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 mogelijke vrijval op andere PZI projecten en/of inzet vanuit de algemene middelen.

Indien deze stappen onvoldoende oplossing bieden dan zal alsnog versoberd 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).

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 verschoven tussen projecten. Ook kan het voorkomen dat maatregelen vanuit andere ambities worden meegenomen in de uitvoering van projecten.

3. Financiële weergave programma

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

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 (2026-2040) 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 3.2.

3.1 Beheer provinciale infrastructuur

De Nota Onderhoud kapitaalgoederen 2024-2027 (NOK) beschrijft welke prestaties worden verwacht van de provinciale infrastructuur en welk budget gemiddeld benodigd is voor het onderhouden (exploitatie) en vervangen (investeringen) in de komende 4 jaar. Het Meerjarenonderhoudsprogramma 2026-2040 (MJOP) bepaalt hoeveel geld er elk jaar precies nodig is. Omdat de werkelijke behoefte elk jaar anders is dan het gemiddelde, zijn er schommelingen in de uitgaven. Deze schommelingen in de exploitatie worden opgevangen met de voorzieningen Infrastructuur en Vaarwegend. Schommelingen in investeringen zijn zichtbaar als kapitaallasten in de begroting en worden opgevangen via de algemene middelen. Voor de schommelingen in het dagelijks beheer en onderhoud is er nog een kleine egaliseringsreserve beschikbaar. In de Paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (begroting 2026) staat het Beheer en Onderhoud verder uitgewerkt.

3.2 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 derden 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 7 is een overzicht gegeven van de infrastructuurprojecten waar de provincie bij betrokken is maar die zelf (nog) geen status hebben in het PZI.

Tabel 7: Overzicht projecten met betrokkenheid provincie zonder status PZI

Nr.	Projectnaam
1	A16 Rotterdam
2	Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma)
3	A-20 Oost Nieuwkerk a/d IJssel - Gouda
4	Planmatig Onderhoud Rijkswegen
5	MIRT Verkenning A4-N14 Burgerveen
6	Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard
7	A4 Haaglanden - N14
8	A27 capaciteitsuitbreiding Houten-Hooipolder
9	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (infrastructuur) ⁵

⁵ De kosten voor aanpassing van de infrastructuur komen volledig voor rekening van het Rijk.

3.3 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). Ook het goederenvervoer en het openbaar vervoer over de weg profiteren van deze projecten. 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.

De gereserveerde investeringskredieten exploitatiebudgetten en verwachte bijdragen van derden voor toekomstige wegenprojecten zijn weergegeven in tabel 8 en 9. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering of uitgave is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 8: Overzicht reserveringen investeringskredieten toekomstige wegenprojecten

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering Geluidsmaatregelen SWUNG II	20,0	0,0	20,0	2036-2039	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
	Reservering geluidschermen Actieplan Geluid 2024-2028	5,0	5,0	5,0	2027	Gereserveerd voor geluidsmaatregelen die vallen onder het Actieplan Geluid	Juridisch verplicht, het betreft naar voren gehaalde middelen voor SWUNG II	niet van toepassing op reservering

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
Nieuw	Reservering Geluidsscherm Cleijn Duijn Katwijk	5,0	5,0	0,0	2028	Gereserveerd voor uitvoeringsfase aanleg geluidsscherm. Scherm wordt volledig gefinancierd door Rijkssubsidie (in beheer bij gemeente)	Bestuurlijk verplicht, betreft 100% financiering door derden	niet van toepassing op reservering
	Reservering bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	11,8	0,0	11,8	2029	Gekoppeld aan Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven, mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op reservering
	Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (risico's en tegenvallers uitvoeringsfase)	2,3	0,0	2,3	2030	Restant na besluit afronding verkenning Beter Bereikbaar Gouwe. Dit blijft gereserveerd voor projectmanagement van mogelijke fietsmaatregel Bodegravenboog (initiatiefproject) wanneer deze tot uitvoering komt	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	niet van toepassing op reservering
	RijnlandRoute risicoreservering	39,5	0,0	39,5	2029-2031	Gekoppeld aan uitvoeringsprogramma RijnlandRoute	Juridisch verplicht, gekoppeld aan Programma RijnlandRoute	niet van toepassing op reservering
	Reservering Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	11,7	5,0	6,7 ⁶	2027	Gekoppeld aan verkenning parallelweg N217. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, lopende overleggen met gemeenten	niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan	15,6	0,0	15,6	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Den Haag	Bestuurlijke overeenkomst met Rijk en regio	van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2025
	Reservering Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	37,6	0,0	37,6	2035	Gekoppeld aan afgesproken initiatiefproject verbindingsweg N208 - A44 ten zuiden van Lisse , mogelijk in te zetten voor uitvoering	Bestuurlijke afspraken met Rijk en regio	niet van toepassing op reservering

⁶ Hiervan is € 1,2 miljoen. afkomstig van door de gemeente ingetrokken subsidies voor vervallen projecten die onderdeel waren van de Regionale Gebiedsagenda Mobiliteit.

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering bijdrage N207 Verbeteren doorstr. passage Leimuiden fase 2	6,5	0,0	6,5	2026	Mogelijke bijdrage aan project gemeente als vervolg op fase 1	Bestuurlijke afspraken met gemeente	niet van toepassing op reservering
	Reservering Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	2,5	0,0	2,5	2030	Gekoppeld aan Verkenning Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas), mogelijk in te zetten voor bijdrage aan uitvoering of project derden	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2025
	Reservering verbreding provinciale viaducten aansluiting A20	45,0	0,0	45,0	2032	Gekoppeld aan Rijksproject verbreding A20 en woningbouwontwikkeling Cortelande	Nog nadere besluitvorming nodig. Financiële afspraken moeten nog worden vastgelegd in overeenkomsten	niet van toepassing op reservering
	Reservering aanpassing veerinfrastructuur Veer Maassluis - Rozenburg	3,3	0,0	3,3	2029	Gereserveerd voor aanpassingen infrastructuur die volgen uit nadere besluitvorming over toekomst veerdienst.	Nog nadere besluitvorming nodig door PS over toekomst veerdienst.	niet van toepassing op reservering
	Reservering Geluidsmaatregelen N219 Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	2,9	0,9	2	2027	Gereserveerd voor uitvoering N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen. Wanneer bijdrage van gemeente zeker is kan uitvoeringsfase starten (planuitwerking).	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	niet van toepassing op reservering

Tabel 9: Overzicht reserveringen exploitatiebudgetten toekomstige wegenprojecten

Projectnr.	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	28,0	0,0	28,0	2033-2036	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project Ministerie Verkeer en Waterstaat	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	Indexering niet van toepassing op deze bijdrage
	Reservering energietransitie infrastructuur	5,1	0,0	5,1	2032	Gereserveerd voor bijdragen aan innovaties in provinciale projecten en projecten van derden	Middelen moeten nog worden toegedeeld aan concrete projecten	Indexering niet van toepassing op deze bijdrage
	Reservering Goederenvervoercorridors	6,2	0,0	6,2	2026-2029	Gekoppeld aan verkenning Realisatiepact Rotterdam Goederenvervoercorridors, mogelijk in te zetten voor bijdrage aan projecten van derden	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op reservering

In tabel 10 zijn de wegenprojecten 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 10: Overzicht projecten initiatieffase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2025	Vorbereidings-besluit	Status	indexering
bedragen x €1000,-					
B000001F	Initiatieffase Gebiedsuitwerking Westland	110	2026	bestuurlijk verplicht, afspraak met Rijk en gemeenten	Niet van toepassing op initiatiefprojecten
B120820I	Initiatieffase Verbindingsweg N208 - A44 t.z.v. Lisse	445	2026	bestuurlijk verplicht, afspraak met de regio voor Noordelijke Duin- en bollenstreek	
Nieuw	Bijdrage initiatieffase verbinding N206-N207 (aftakking station Hillegom)	75	2027	bestuurlijk verplicht, afspraak met de regio voor Noordelijke Duin- en bollenstreek	
Nieuw	Initiatieffase Nieuwe Oeververbinding Gouwe	ntb	2026	Op verzoek van PS naar aanleiding van de verkenning Beter Bereikbaar Gouwe. Benodigd budget wordt verwerkt via de Voorjaarsnota 2026	
B000001R	Initiatieffase energietransitie infrastructuur	40	2026	Herprioriteerbaar	
B000001D	Initiatieffase Verbreding A20 en gevolgen provinciale wegen	75	2027	bestuurlijk verplicht, afspraak met Rijk en gemeenten	

In tabel 11 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 11: Overzicht wegenprojecten in verkenningsfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B121136V	Verkenning ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan - Bijdrage (alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2026	Q1 2027	Bestuurlijk verplicht, alleen personele inzet. Project gemeente Den Haag	niet van toepassing op verkenning (wel op reservering uitvoeringsfase)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B121826V	Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven (vooralsnog alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2026	Q3 2026	Bestuurlijk verplicht, Vooralsnog alleen personele inzet	niet van toepassing op verkenning
B120753	Verkenning Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	0,2	0,0	0,2	2025	Q2 2025	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst	niet van toepassing op verkenning
Nieuw	Verkenning Geluidsscherm Cleijn Duijn Katwijk ⁷	0,0	0,0	0,0	2026	Q1 2027	Onderdeel van groter geluidssaneringsproject met Rijkssubsidie. Geen bijdrage PZH	niet van toepassing op verkenning
B121701	Verkenning Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	0,6	0,3	0,3	2026	Q1 2026	juridisch verplicht, verkenning nagenoeg afgerond	niet van toepassing op verkenning
B121136V	Verkenning ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan - Bijdrage (alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2026	Q1 2027	Bestuurlijk verplicht, alleen personele inzet. Project gemeente Den Haag	niet van toepassing op verkenning (wel op reservering uitvoeringsfase)

Tot slot zijn in tabel 12 en 13 de wegenprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet of exploitatiebudget. Let op, in het geval van een investeringskrediet betreft dit het totale beschikbaar gestelde krediet (tenzij anders aangegeven). Het kan zijn dat een substantieel deel al is uitgegeven. 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 12: Overzicht wegenprojecten in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B121139	N211 Wippolderlaan	152,0	17,2	134,8	besluit genomen	2027	juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025 o.b.v. contractuele afspraken

⁷ Hoogte voorbereidingskrediet nog nader te bepalen in overleg met de gemeente. Zij hebben de subsidie ontvangen.

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B100651-655	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (resterende uitgaven en inkomsten - financiële afronding)	16,5	17,0	-0,5	besluit genomen	2026	juridisch verplicht. Het project is opgeleverd maar moet nog financieel worden afgerond.	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025 o.b.v. contractuele afspraken
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg (resterende uitgaven en inkomsten - financiële afronding)	0,0	0,1	-0,1	besluit genomen	2026	juridisch verplicht. Het project is opgeleverd en zo goed als financieel afgerond.	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025 o.b.v. contractuele afspraken
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	129,5	26,5	103,0	besluit genomen	2028	juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025 o.b.v. contractuele afspraken
B120935B	N209 Geluidscherm Bergschenhoek	6,9	5,1	1,8	besluit genomen	2026	juridisch verplicht. Het project is opgeleverd maar moet nog financieel worden afgerond.	niet meer van toepassing
B120761	N207 Zuid	71,4	0,2	71,2	Q1 2026	2029	bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten, PIP moet nog door PS worden vastgesteld	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2022. Na PS-besluit wordt het krediet geïndexeerd naar 1 jan 2025
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	23,1	0,0	23,1	Q1 2026	2031	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente.	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2022. Nader te bepalen bij realisatiebesluit
B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage aanpassingen Algeracorrider	22,3	0,0	22,3	Q2 2027	2032	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente en Rijk	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025
EN0002204A	Uitrol opwaarderen Verkeersregelininstallaties	0,4	0,0	0,4	besluit genomen	2026	juridisch verplicht	niet van toepassing
E00001701D	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (Simulator)	1,2	0,0	1,2	besluit genomen	2027	juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025

Tabel 13: Overzicht wegenprojecten in uitvoeringsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B590051 (nieuw)	Bijdrage knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	0.9	0.0	0.9	Tussentijds worden realisatiebesluiten voor uitgewerkte maatregelen genomen	2028	Bestuurlijk verplicht, betreft nog te verlenen subsidies	niet van toepassing

Tabel 14 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2025 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 14: Veranderingen kredieten en budgetten t.o.v. de Kadernota 2025

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/VERVALLEN		
B195900AB	N59 Energy Highway	Project is afgerond
EN2091902A	N209/A16 iVRI's	Project is afgerond
E00001701B	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (glasvezel)	Project is afgerond
E00001701C	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	Project is afgerond
E00002201A	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	Project is afgerond
EVW002103A	Aanpassing Hartelbrug - A15	Project is afgerond
	Reservering Algeracorridor bijdrage lange termijn	Reservering is komen te vervallen als gevolg van nieuwe bestuursovereenkomst
	Reservering Smart Mobility	Reserveringen zijn komen te vervallen (zie tabel 1 paragraaf 2.3.3)
	Reservering observatiecamera's	
	Reservering uitrol opwaarderen Verkeersregelinstanties	
	Reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur	
GEWIJZIGD		
B100651-655	RijnlandRoute N434	Vrijval op basis van resterende uitgaven financiële afronding (zie tabel 1 paragraaf 2.3.3). Verder aanpassing krediet vanwege verrekening schades met Rijkswaterstaat en overheveling budget voor uitvoering geluidsschermen naar B262100 HOV Leiden Katwijk (paragraaf openbaar vervoer)
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg	
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	Verhoging krediet met €5,0 miljoen vanuit reservering tegenvallers lopende projecten vanwege actualisatie risico's
B120761	N207 Zuid	Jaar afronding was 2028 en wordt 2029 omdat de procedure voor het provinciaal inpassingsplan langer duurt
B120935B	N209 Geluidscherm Bergschenhoek (financiële afronding)	Verschuiving €0,2 miljoen naar beheer en onderhoud omdat de bermverharding wordt uitgevoerd via het regiocontract dagelijks beheer
	Reservering Geluidsmaatregelen N219 Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	Jaar oplevering was 2026 en wordt 2027. Uitvoeringsbesluit moet nog worden genomen en is afhankelijk van besluitvorming door gemeente (financiële bijdrage)
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	Jaar afronding was 2028 en wordt 2031. Dit project wordt gecombineerd uitgevoerd met verkeerveiligheidsmaatregelen N214 (zie paragraaf verkeerveiligheid) waarover in 2025 een uitvoeringsbesluit is genomen. De planning is daarop aangepast.
B190019V	Verkenning realisatiepact Rotterdam (goederenvervoer)	Budget met €0,2 miljoen verhoogd als gevolg van motie 1428 Truckparkings
TOEGEVOEGD		
	Bijdrage initiatieffase verbinding N206-N207 (aftakking station Hillegom)	Project toegevoegd op basis van samenwerkingsafspraken Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
	Initiatieffase Nieuwe Oeververbinding Gouwe	Project toegevoegd op verzoek van PS na afronding verkenning Beter Bereikbaar Gouwe
	Verkenning Geluidsscherm Cleijn Duijn Katwijk	Project toegevoegd op initiatief van gemeente met financiering door middel van Rijkssubsidie
B590051	Bijdrage knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	Uitvoeringsproject toegevoegd, betreft (begroting)subsidies
	Reservering Verbreding provinciale viaducten aansluiting A20	Reserveringen zijn toegevoegd (zie tabel 3 paragraaf 2.3.3)
	Reservering aanpassing veerinfrastructuur Veer Maassluis - Rozenburg	

3.4 Aanleg en verbetering: paragraaf openbaar vervoer

Deze paragraaf bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer. De kwaliteitsconcepten Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en R-net voor een frequente, betrouwbare, snelle en comfortabele verbinding vormen daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is opgenomen in de begroting onder beleidsprestatie 2-1-2.

De gereserveerde investeringskredieten en verwachte bijdragen van derden voor toekomstige wegenprojecten zijn weergegeven in tabel 15. In tabel 16 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 15: Overzicht reserveringen investeringskredieten toekomstige projecten openbaar vervoer

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten	81,2	0,0	81,2	2029	Gekoppeld aan verkenningen Spoorzone Dordrecht en Leiden en BRT Leiden - Zoetermeer	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	Van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering in 1 jan 2026
	Reservering uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	15,6	3,6	12,0	2030	Gekoppeld aan Verkenning uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV. Mogelijk in te zetten voor uitvoering	Bestuurlijk verplicht, lopende overleggen met gemeenten	niet van toepassing op reservering
	Reservering Halteverbeterplan 2022-2030	2,6	0,0	2,6	2030	Gekoppeld aan verkenning Halteverbeterplan 2022-2030 (2e tranche). Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, lopende overleggen met gemeenten	niet van toepassing op reservering
Nieuw	Reservering OV viaduct N217/A29	4,2	4,2	0,0	2030	Gereserveerd voor ontsluiting woningbouwontwikkeling Stougjeswijk. In afwachting van besluit over Rijksbijdrage in het kader van versnellen woningbouw 2030	Nog nadere besluitvorming in PS (bij Voorjaarsnota) over verdere invulling en inzet	niet van toepassing op reservering

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	HOV-Net Zuid-Holland Noord Risicoreservering	42,8	0,0	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 16: 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 miljoen								
	Reservering Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug (exploitatie)	9,8	0,0	9,8	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Rotterdam.	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke toezegging aan gemeente Rotterdam. Betreft subsidie die mogelijk niet kan worden geactiveerd	van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2024 (bijstelling Voorjaarsnota 2026)

Momenteel bevat het PZI twee projecten in de initiatieffase op het vlak van openbaar vervoer, zie tabel 17. In tabel 18 zijn de projecten weergegeven in de verkenningfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. In tabel 19 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 17: Overzicht openbaar vervoerprojecten in de initiatiefase (exploitatiebudget)

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2024	Vorbereidingsbesluit	Status	indexering
bedragen x €1000,-					
B000001N	Initiatieffase OV Breda - Gorinchem	alleen personeel	2026	Intentieovereenkomst met een beperkte rol voor provincie Zuid-Holland wat betreft de problemen en oplossingen.	Niet van toepassing op initiatiefprojecten
B000001Q	Initiatieffase R-Net Leiden - Noordwijk	600	2027	bestuurlijk verplicht, afspraak met de regio als vervolg op uitvoering Leiden - Katwijk	Niet van toepassing op initiatiefprojecten

Tabel 18: Overzicht projecten openbaar vervoer in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B290019	Verkenning Halteverbeterplan 2026-2030 (2e tranche)	0,1	0,0	0,1	2026	Q4 2026	juridisch verplicht, verkenning nagenoeg afgerond	niet van toepassing op verkenning
B290021	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	0,1	0,0	0,1	2027	Q1 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op verkenning
B290021V (nieuw)	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer Middengebied en haltes	0,6	0,0	0,6	2026	Q2 2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op verkenning
B290022	Verkenning Spoorzone Dordrecht	0,9	0,2	0,7	2026	Q3 2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op verkenning

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B290023	Verkenning Spoorzone Leiden	2,0	0,0	2,0	2026	Q2 2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	niet van toepassing op verkenning

Tabel 19: Overzicht projecten openbaar vervoer verkenningfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Realisatiebesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B290030	Verkenning oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug	0,2	0	0,2	2026	Q4 2026	Juridisch verplicht, bijdrage aan de verkenning die al loopt.	niet van toepassing op verkenning

Tot slot zijn in tabel 20 de openbaar vervoerprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Er zijn geen exploitatieprojecten in de uitvoeringsfase. Let op, in het geval van een investeringskrediet betreft dit het totale beschikbaar gestelde krediet (tenzij anders aangegeven). Het kan zijn dat een substantieel deel al is uitgegeven. 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 20: Overzicht projecten openbaar vervoer in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B290024U	Halteverbeterplan 1e tranche categorie C en P+R/hubs Algeracorridor	3,6	0,1	3,5	besluit genomen	2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeenten	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
B290019U	Halteverbeterplan 1e tranche categorie A+B	0,6	0,0	0,6	besluit genomen	2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeenten	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoeren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	9,9	0,0	9,9	besluit genomen	2026	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil eind 2025 (o.b.v. berekening). Bij subsidievaststelling wordt definitieve prijsontwikkeling bepaald en verrekend
B200013B	HOV Noordwijk – Schiphol fase 1	33,2	19,4	13,8	besluit genomen	2031	70% Juridisch verplicht, 30% bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten	Prijspeil krediet 1 jan 2023. Verdere indexering o.b.v. subsidiebesluiten en contractuele afspraken
B200013C	HOV Noordwijk – Schiphol fase 2 bijdrage oeververbinding Lisse-Lisserbroek	12,5	1,9	10,6	Q1 2027	2031	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met provincie Noord-Holland	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2022. Nader te bepalen bij realisatiebesluit en subsidieverlening
B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	9,9	0,0	9,9	besluit genomen	2027	20% Juridisch verplicht, 80% bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten	krediet heeft prijspeil 1 jan 2025. Daarna o.b.v. contractuele afspraken
B263500	HOV DMG fase 1 en 2	21,4	0,0	21,4	besluit genomen	2026	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
B263502	HOV DMG fase 3	3,4	0,4	3,0	Q1 2026	2029	Bestuurlijk verplicht	krediet heeft prijspeil 1 jan 2025. Daarna o.b.v. contractuele afspraken
HOV-NET Zuid-Holland Noord								
B210054	Bijdrage aan de Leidse Ring Noord (Bestuursovereenkomst Leiden Leidse ring Noord)	32,7	0,0	32,7	besluit genomen	2031	Juridisch verplicht, subsidie	niet van toepassing

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	185,4	124,7	60,7	Q2 2026	2032	juridisch verplicht	niet meer van toepassing
B262100	HOV Leiden CS - Noordwijk	92,7	80,2	12,5	besluit genomen	2026	Juridisch verplicht	o.b.v. contractuele afspraken
B262101	HOV Leiden CS - Katwijk Achterwegviaduct	11,6	11,6	0,0	besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	niet van toepassing

Tabel 21 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2025 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 21: wijzigingen t.o.v. de Kadernota 2025

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/ VERVALLEN		
B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
B200020	Vervangingsopgave DRIS-displays	Project is afgerond
B290020	Verkenning uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	Verkenning is afgerond en heeft vooralsnog een concreet haalbaar project opgeleverd (OV viaduct A29/N217, zie reserveringen). Volgende stap is een intentieovereenkomst over met gemeenten over de overige maatregelen waarna zij zelf projecten kunnen uitwerken en aandragen voor een bijdrage.
GEWIJZIGD		
	Reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten	Reservering verlaagd en ingezet voor Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer Middengebied en haltes. Jaar oplevering was 2029 en wordt 2032 zodat deze aansluit bij de planning voor totaalproject Oude Lijn
	Reservering uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	Reservering verlaagd vanwege nieuwe aparte reservering OV viaduct N217/A29
B290019U	Halteverbeterplan 1e tranche categorie A+B	Krediet verlaagd met €0,3 miljoen o.b.v. prognose. Verschil vloeit terug naar reservering Halteverbeterplan voor inzet in de 2 ^e tranche (verkenning loopt)
	Reservering Halteverbeterplan 2022-2030	Reservering verhoogd met €0,3 miljoen, zie regel hierboven
B290022	Verkenning Spoorzone Dordrecht	Krediet verhoogt met €0,2 miljoen door extra inkomsten voor inhuur van projectleiding waar provincie als opdrachtgever optreedt.
B290023	Verkenning Spoorzone Leiden	Afronding was 2025 en wordt 2026 omdat nog diverse nadere onderwerpen worden uitgewerkt
B200013B	HOV Noordwijk – Schiphol fase 1	Oplevering totaalproject was 2029 en wordt 2031 omdat de laatste twee subsidieprojecten langer doorlopen. In de jaren daarvoor worden de uitgaven van afgeronde deelprojecten en subsidies al geactiveerd
B200013C	HOV Noordwijk – Schiphol fase 2 bijdrage oeververbinding Lisse-Lisserbroek	Oplevering totaalproject was 2029 en wordt 2031 omdat de voorbereiding door provincie Noord-Holland meet tijd kost
B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	Krediet wordt verhoogd met €20,0 miljoen vanwege prijsontwikkeling (Rijksbijdrage 7,0 miljoen en provincie €13,0 miljoen ten laste van de reservering prijsontwikkeling)
B262100	HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk	Krediet wordt verhoogd met €1,2 miljoen als gevolg van diverse extra inkomsten €1,9 miljoen, prijsontwikkeling €1,0 miljoen (ten laste van reservering prijsontwikkeling), aanleg geluidsschermen €0,5 miljoen (dekking vanuit Tjalmaweg) en afsplitsing Achterwegviaduct €2,1 miljoen
B263500	HOV DMG fase 1 en 2	Krediet met €1,0 miljoen verhoogd. Per abuis was het krediet eerder teveel verlaagd voor afsplitsing fase 3. Dit is gecorrigeerd
TOEGEVOEGD		

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
B262101	HOV Leiden CS - Katwijk Achterwegviaduct	Project afgesplitst van HOV Leiden CS – Noordwijk op initiatief van gemeente
B290021V	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer Middengebied en haltes	Project afgesplitst van Verkenning Bus Rapid Transit Leiden – Zoetermeer omdat deze maatregelen eerder kunnen worden gerealiseerd. De verkenning voor het totaal loopt daarna nog door.
	Reservering OV viaduct N217/A29	Reservering toegevoegd voor ontsluiting woningbouwontwikkeling Stougjeswijk. In afwachting van besluit over Rijksbijdrage
B000001N	Initiatieffase OV Breda - Gorinchem	Project toegevoegd met vooralsnog alleen personele inzet
B263502	HOV DMG fase 3	Project naar uitvoeringsfase o.b.v. uitvoeringsbesluit

3.5 Aanleg en verbetering: paragraaf fiets

Voor de fietsen verleggen we de opgaven 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". De paragraaf fiets bestaat voor het grootste deel uit projecten die vallen onder de uitvoeringsagenda. Deze bestaat uit diverse deelprojecten zoals snelfietsroutes, tegelfietspaden en fietsparkeerprojecten. Voor de uitvoeringsagenda is een totaal investeringskrediet beschikbaar gesteld en wordt op programmaniveau over gerapporteerd. In bijlage 2 zijn de deelprojecten opgenomen die vallen onder de uitvoeringsagenda. Naast de uitvoeringsagenda zijn ook projecten opgenomen die hun oorsprong vinden in het in het verleden uitgevoerde onderzoeken en (gebieds)verkenningen.

De paragraaf fiets bestaat voor een groot deel uit subsidies aan projecten van andere wegbeheerders. Een kleiner deel bestaat uit eigen projecten voor aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande provinciale fietsinfrastructuur. 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 22 en de reserveringen in de exploitatie in tabel 23. Hierbij is daarnaast aangegeven wat het verwachte jaar van activering of uitgave is, waar deze voor kan worden ingezet, wat de status van de reservering is en of indexering van toepassing is.

Tabel 22: Overzicht reservering investeringskredieten toekomstige fietsprojecten

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvliettracé	4,9	0,0	4,9	2029	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
	Reservering bijdrage Bodegravenboog en fietsmaatregel	15,0	0,0	15,0	2030	Gekoppeld aan initiatiefproject waarbij samen met het Rijk de Bodegravenboog wordt onderzocht. Mogelijk in te zetten als bijdrage voor de fietsmaatregel	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met Rijk en gemeente	nog nader te bepalen

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
Nieuw	Reservering fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid	2,5	0,0	2,5	2028	Gereserveerd voor ontsluiting woningbouwontwikkeling Lansingerland. In afwachting van besluit Rijksbijdrage in het kader van versnellen woningbouw 2030	Nog nadere besluitvorming in PS (bij Voorjaarsnota 2026) over verdere invulling en inzet	niet van toepassing op reservering
	Reservering fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en bollenstreek	7,0	0,0	7,0	2027	Gereserveerd voor de afspraken fietsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en bollenstreek. Mogelijk in te zetten als bijdrage aan projecten van derden	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	noeg nader te bepalen

Tabel 23: Overzicht reserveringen exploitatie toekomstige fietsprojecten

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering bijdrage Metropolitane fietsroute Westland	1,2	0,0	1,2	2027	Gekoppeld aan initiatiefproject gebiedsuitwerking Westland	Bestuurlijk verplicht, lopende overleggen met gemeente	niet van toepassing op reservering
	Reservering voortzetten Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (coalitieakkoord)	12,4	0,0	12,4	2030	Gereserveerd om invulling te geven aan de fietsambities in het coalitieakkoord.	Middelen moeten nog worden toegedeeld aan concrete fietsprojecten (subsidies)	Niet van toepassing op reservering

Momenteel bevat het PZI een project in de initiatieffase op het vlak van fiets, zie tabel 24. In tabel 25 en 26 zijn de projecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde krediet of exploitatiebudget voor deze fase. 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 24: Overzicht fietsprojecten in de initiatiefase (exploitatiebudget)

Projectnr	Naam	Exploitatie	Planning	Aanvullende informatie	
		lasten 2024	Vorbereidingsbesluit	Status	indexering
bedragen x €1000,-					
B000001O	Initiatieffase fietsmaatregel Bodegravenboog	177	2027	bestuurlijk verplicht, afspraak met de regio naar aanleiding van de verkenning Beter Bereikbaar Gouwe	Niet van toepassing op initiatiefprojecten

Tabel 25: Overzicht fietsprojecten in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	12,2	0,6	11,6	2026-2027	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	Deels juridisch en deels bestuurlijk verplicht	niet van toepassing op verkenning
B590101V	Verkenning Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Vlietlijn	0,0	0,0	0,0	2026	Q1 2026	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente, alleen personele inzet	niet van toepassing op verkenning

Tabel 26: Overzicht projecten fiets verkenningfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Realisatiebesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	7.9	2.4	5.5	2027-2028	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	Deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	niet van toepassing op verkenning

Tot slot zijn in tabel 27 en 28 de fietsprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet of exploitatiebudget. Let op, in het geval van een investeringskrediet betreft dit het totale beschikbaar gestelde krediet (tenzij anders aangegeven). Het kan zijn dat een substantieel deel al is uitgegeven. 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 fietsprojecten uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	44,6	3,4	40,6	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	2026-2028	deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat
B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (Beter Bereikbaar Gouwe)	7,0	0,0	7,0	Q1 2027	2030	Bestuurlijk verplicht als gevolg van de verkenning Beter Bereikbaar Gouwe	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025
B562800A	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (Beter Bereikbaar Gouwe)	7,0	0,0	7,0	Q1 2027	2030	Bestuurlijk verplicht als gevolg van de verkenning Beter Bereikbaar Gouwe	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025

Tabel 28: Overzicht fietsprojecten in uitvoeringsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B121031E	Algeracorridor bijdrage korte termijn - Snelfietsroute Algerabrug	0.7	0.0	0.7	besluit genomen	2026	juridisch verplicht	niet van toepassing

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
B590100	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Verlengde Velostrada Delft – Leiden (2e fase)	4,0	0,0	4,0	besluit genomen	2029	Juridisch verplicht	niet van toepassing
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	15,5	0,3	15,2	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	2026-2030	Deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat

Tabel 29 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2025 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 29: Veranderingen projecten uitvoeringsfase t.o.v. Kadernota 2024

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	Diverse projecten zijn afgerond en de bijbehorende subsidies zijn vastgesteld. Een project is komen te vervallen (Fietspad Snippejagerskade in Gouderak)
GEWIJZIGD		
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	Diverse verschuivingen tussen projecten (mee- en tegenvallers) en planningsaanpassingen (van 2025 naar 2026 of 2027) vanwege langere doorlooptijd van projecten en subsidies
B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (Beter Bereikbaar Gouwe)	Oplevering project was 2027 en wordt 2030. De planuitwerking door gemeenten neemt meer tijd in beslag
B562800A	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (Beter Bereikbaar Gouwe)	
	Reservering bijdrage Bodegravenboog t.b.v. fietsmaatregel en voor realisatie fietsmaatregel	Oplevering was 2030 en wordt 2035. Het is onduidelijk wanneer dit project gerealiseerd kan worden omdat het standpunt van het Rijk ten aanzien van de Bodegravenboog nog niet bekend is
B121031E	Algeracorridor bijdrage korte termijn - Snelfietsroute Algerabrug	Oplevering was 2025 en wordt 2026 o.b.v. de subsidiebeschikking
TOEGEVOEGD		
	Reservering fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid	Toegevoegd voor ontsluiting woningbouwontwikkeling Lansingerland. Nog nadere besluitvorming nodig door PS na duidelijkheid over Rijksbijdrage

3.6 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. 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. Ook zijn er geen projecten in de initiatief- en verkenningfase voor verkeersveiligheid. In tabel 30 zijn de verkeersveiligheidsprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Let op, in het geval van een investeringskrediet betreft dit het totale beschikbaar gestelde krediet (tenzij anders aangegeven). Het kan zijn dat een substantieel deel al is uitgegeven. 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 30: Overzicht projecten verkeersveiligheid uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
EN2151002A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 B en C (fase 1 en 2)	38,9	4,5	34,4	besluit genomen	2028	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
EN2141201AU	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	18,0	0,5	17,5	Q4 2025	2030	Bestuurlijk verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland (nog te activeren krediet)	1,5	0,9	0,6	besluit genomen	2027	Juridisch verplicht. Project is opgeleverd, financiële afronding loopt nog in verband met rechtszaak	niet meer van toepassing
Nieuw	Rotonde N209 Heerewegh Benthuizen	7,1	2,0	5,1	Q2 2026	2028	Juridisch verplicht	niet meer van toepassing

Tabel 31 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 31: Veranderingen budgetten t.o.v. Kadernota 2025

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EN2141201A	Verkenning verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	Verkenning is afgerond, uitvoeringsbesluit is genomen (zie toegevoegd)
EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	Project is afgerond
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen (fase 1 en fase 2)	Krediet verhoogd met 0,5 miljoen vanwege extra inkomsten vanuit het Waterschap en €0,4 miljoen vanwege correctie (BDU bijdrage)
TOEGEVOEGD		
EN2141201AU	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	Project toegevoegd o.b.v. uitvoeringsbesluit
	Rotonde N209 Heerewegh Benthuisen	Project toegevoegd o.b.v. uitvoeringsbesluit

3.7 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. De onderhoudsprojecten zijn opgenomen in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 3.1).

Het PZI bevat een reservering voor toekomstige subsidies veerinfrastructuur, zie tabel 32. Hierbij is aangegeven wat het verwachte jaar van uitgave, de status en of indexering van toepassing is.

Tabel 32: Overzicht reserveringen exploitatie toekomstige vaarwegprojecten

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
	Reservering veerinfrastructuur	0,5	0	0,5	2028	Restant Rijksbijdrage veerinfrastructuur, beklemd in de reserve mobiliteit. Jaarlijks wordt bij Voorjaarsnota bepaald of en hoeveel subsidieaanvragen worden verwacht	Bestuurlijk verplicht op basis van afspraken met het Rijk	niet van toepassing op reservering

Momenteel bevat het PZI geen projecten in de initiatief- en verkenningfase voor vaarwegen.

In tabel 33 zijn de vaarwegprojecten in de uitvoeringsfase weergegeven en het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet. Let op, in het geval van een investeringskrediet betreft dit het totale beschikbaar gestelde krediet (tenzij anders aangegeven). Het kan zijn dat een substantieel deel al is uitgegeven. 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 33: Overzicht vaarwegprojecten in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 miljoen								
EVW011202 (A en B)	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	19,2	3,5	15,7	besluit genomen	2028	bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2024
EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	46,8	2,4	44,4	Q1 2026	2028	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2023, nader te bepalen bij realisatiebesluit
EVW101702UF	Vervanging Concordiabrug	29,5	0,4	29,1	besluit genomen	2029	Bestuurlijk verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025
Functionele verbeteringen vaarwegen								
EVW041401	Loswal Hoogewaard	1,6	0,0	1,6	Q1 2026	2029	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente. Onzeker of project gerealiseerd kan worden vanwege stikstof, ruimtelijke procedures en vergunningen	Nader te bepalen bij realisatiebesluit
EVW011903	Bijdrage verplaatsing Laga	0,6	0,0	0,6	besluit genomen	2026	juridisch verplicht	niet van toepassing
EVW092202	Veiligheidsmaatregelen 't Weegje	0,3	0,0	0,3	Q4 2026	2027	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nader te bepalen bij realisatiebesluit

Tabel 34 geeft weer welke projecten sinds de Kadernota 2024 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 34: Veranderingen budgetten t.o.v. Kadernota 2025

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EVW101702	Vervanging Concordiabrug (verkenningfase)	Project is afgerond, uitvoeringsbesluit is genomen
EVW092102	Verkenning Amaliabrug optimaliseren parallel infrastructuur (voorspelbaarheid openingen)	Project is afgerond, heeft niet geleid tot een investeringsproject
	Reservering Amaliabrug optimaliseren parallel infrastructuur	Reservering is komen te vervallen (zie tabel 1 paragraaf 2.3.3)
GEWIJZIGD		
EVW011202 (A en B)	Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	Oplevering was 2027 en wordt 2028. De planuitwerking kost meer tijd vanwege de beperkte ruimte waarin veilig kan worden gebouwd
EVW011903	Bijdrage verplaatsing Laga	Planning bijgesteld door subsidieontvanger. Was 2026 wordt 2026
EVW041401	Loswal Hoogewaard	Was 2027 en wordt 2029. Project ligt voorlopig stil in verband met stikstof, ruimtelijke procedures en vergunningen. Mogelijk dat dit project niet gerealiseerd kan worden
TOEGEVOEGD		
EVW101702UF	Vervanging Concordiabrug	Toegevoegd o.b.v. uitvoeringsbesluit

3.8 Reserveringen aanleg en verbetering op programmaniveau

In deze paragraaf worden de gereserveerde investeringsmiddelen weergegeven die beschikbaar zijn gesteld om onvermijdelijke uitgaven op provinciale projecten in de toekomst op te kunnen vangen zoals prijsontwikkeling, stikstofcompensatie en tegenvallers. Sinds de Kadernota 2025 is de reservering prijsontwikkeling t/m 2027 afgenomen met €14,0 miljoen als gevolg van compensatie op projecten Spoorcorridor Leiden – Utrecht en HOV Leiden – Noordwijk. De reservering tegenvallers en prijsontwikkeling is per saldo €32,2 miljoen toegenomen door extra dekking vanuit de algemene middelen om aankomende tegenvallers te kunnen opvangen (zie tabel 2 paragraaf 2.3.3). De reservering compensatie stikstofdepositie is gelijk gebleven. De belangrijkste wijzigingen zijn weergegeven in de voorgaande paragrafen.

De middelen die in tabel 35 zijn weergegeven kunnen niet worden ingezet voor nieuwe projecten of voor scopewijzigingen op lopende projecten.

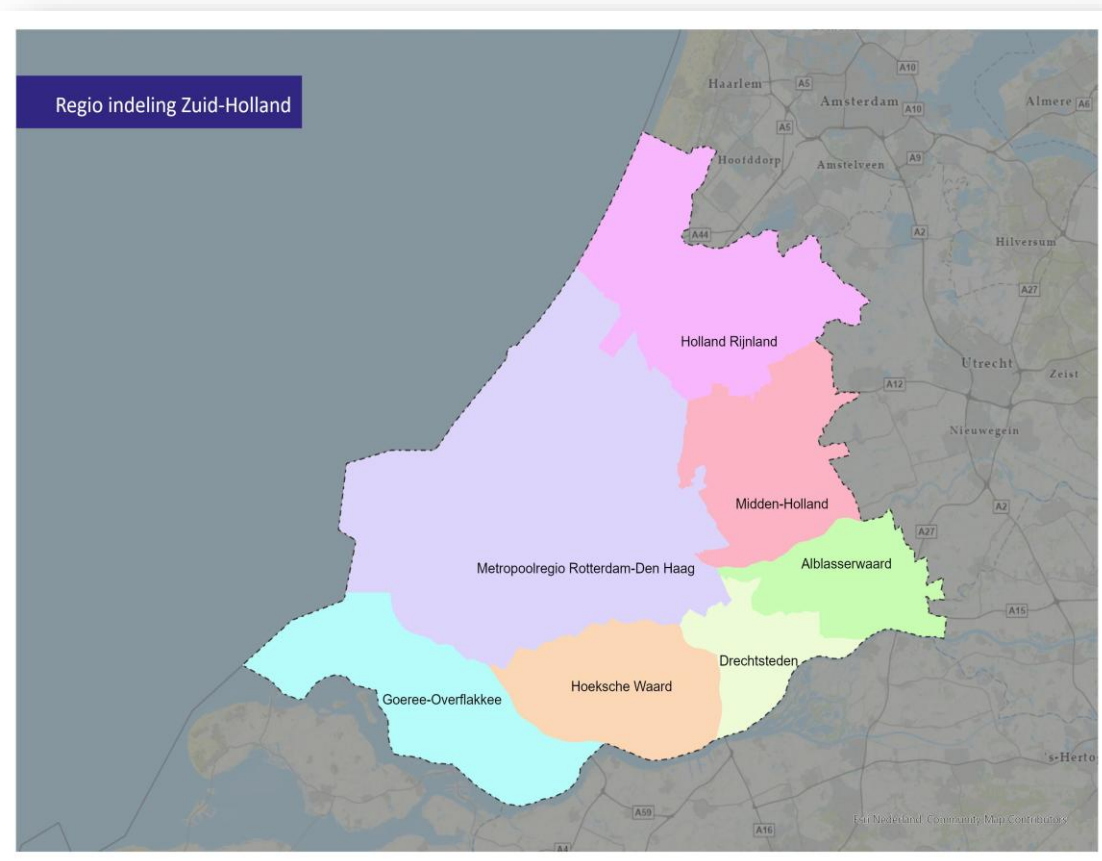
Tabel 35: Overzicht beschikbare investeringsmiddelen prijsontwikkeling en tegenvallers

Projectnr	Omschrijving	Investerings-krediet	Inkom-sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Bedragen x €1 miljoen					
	Reservering indexering lopende projecten t/m 2027	68,6	0,0	68,6	n.v.t.
	Reservering tegenvallers lopende projecten	78,4	0,0	78,4	n.v.t.
	Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	12,0	0,0	12,0	n.v.t.

4. Regionale gebiedsagenda's Mobiliteit

In dit hoofdstuk wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit weergegeven. Het zijn uitvoeringsprogramma's waarin de regio's de maatregelen uit verschillende paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) zoveel mogelijk in samenhang vormgeeft en presenteert. Zij vormen de basis voor de toekenning van Rijksmiddelen voor regionale verkeer- en vervoerprojecten 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. In figuur 9 zijn de regio's die een gebiedsagenda maken opgenomen namelijk Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard, Drechtsteden, Alblasserwaard, Midden-Holland en Holland Rijnland. Voor de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag wordt geen regionale gebiedsagenda mobiliteit opgesteld omdat deze regio eigen (BDU) middelen ter beschikking heeft.

Figuur 7: Regio indeling Zuid-Holland



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 wordt budget opgenomen in de begroting zodat de gemeenten in het opgegeven begrotingsjaar subsidie kunnen aanvragen. Tot 2022 konden gemeenten subsidies reserveren voor toekomstige projecten. In 2022 zijn echter 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.

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.

4.1 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 2026. Zie tabel 36. De projecten komen voort uit de Groeiagenda en/of het regionale Mobiliteitsplan Drechtsteden (Op één kompas varen). Hierin zijn de belangrijkste hoofdthema's opgenomen voor de regio waaronder een goede bereikbaarheid en verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. De projecten richten zich enerzijds op doorstroming en verkeersveiligheid op wegen en fietspaden (van en naar scholen) maar bieden ook kansen voor investeringen in een hoogwaardig woonmilieu (vermindering verkeersdruk in wijken en autoluw maken routes). Essentieel hierbij is ook de bijdrage die projecten zoals Spoorzone Dordrecht en Leerpark leveren aan de economische ontwikkeling van de regio.

Tabel 36: Overzicht projecten gebiedsagenda Drechtsteden 2026

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D26025	Kleine gedrag gerelateerde maatregelen verkeersveiligheid	Dordrecht	25,0	2026
TOTAAL			25,0	
G26010	Verlengen busbaan i.c.m. verplaatsen bushalte Burgemeester Keijzerweg	Papendrecht	181,5	2026
G26011	2 ^e fase Metropolitane FietsRoute (MFR)	Dordrecht	1.284,2	
TOTAAL			1.490,7	

4.2 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 2025 zijn drie verkeersveiligheidsprojecten aangedragen. Zie tabel 37.

Tabel 37: Overzicht projecten gebiedsagenda Alblasserwaard 2026

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D26012	Verbeteren fietsveiligheid Spijksedijk en het kruispunt met de Flank	Gorinchem	124,0	2026
D26013	Herinrichten Voorstraat – Sluis te Groot-Ammers	Molenlanden	124,0	
D26014	Fietsveiligheid maatregelen Middenpolderweg (N480) - De Donk	Waterschap Rivierenland	124,0	
TOTAAL			372,0	

4.3 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 de 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 een project aangedragen voor subsidie in 2026. Zie tabel 38.

Tabel 38: Overzicht projecten gebiedsagenda Goeree -Overflakkee 2026

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
G26009	Verkeersveiligheids- en doorstromingsmaatregelen kruising N215 – N498 te Oude-Tonge	Goeree-Overflakkee	373,5	2026
TOTAAL			373,5	

4.4 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 hoofdwegennet af te wikkelen. Om dit te bereiken is het zaak om de zogenaamde vorkstructuur in de Hoeksche Waard te realiseren. Deze bestaat uit de N217 als hoofdontsluiting en 4 noord-zuidverbindingen om de grootste verkeersstromen te ondersteunen. De ontbrekende schakels hiervoor moeten aangelegd worden.

In 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 verkeerstromen 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 negen projecten aangedragen voor subsidie in 2026 gericht op verkeersveiligheid. Zie tabel 39.

Tabel 39: Overzicht projecten gebiedsagenda Hoeksche Waard 2026

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D26016	Veilige oversteekplaats Randweg te Oud-Beijerland (t.h.v. CSG Willem van Oranje)	Hoeksche Waard	25,0	2026
D26017	DV inrichten twee kruispunten Voorstraat te Piershil		30,0	
D26018	Aanleg keerlus t.b.v. het OV te Oud-Beijerland		58,0	
D26019	Wijziging van OV-route te Strijen		75,0	
D26020	DV inrichten van de Fortlaan en de Middelweg te Numansdorp		70,0	
D26021	Aanpak fietsverbinding Hoeksedijk te Maasdam		124,0	
D26022	Aanpak fietsverbinding Oostdijk te Oud-Beijerland		75,0	
D26023	Aanpak Wilhelminastraat te Nieuw-Beijerland		30,0	
D26024	Duurzaam Veilig inrichten Wilhelminastraat te Puttershoek		35,0	
TOTAAL			522,0	

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

Voor de projectenlijst is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig), zie tabel 40 en overige (grotere) infrastructurele projecten met meer regionale bereikbaarheidsdoelstelling, zie tabel 41.

Tabel 40: Overzicht Duurzaam Veilig (DV) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2026

bedragen x €1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	
D26001	Duurzaam Veilig inrichten Bruins Slotsingel	Alphen aan den Rijn	90,0	2026
D26002	Duurzaam Veilig inrichten Boezemlaan - Mendelweg	Alphen aan den Rijn	100,0	
D26003	Herinrichten De Vest en Thorbeckestraat	Alphen aan den Rijn	93,0	
D26004	Herinrichten Wilhelminalaan – N442	Hillegom	56,0	
D26005	Herinrichten Cleijn Duin fase 2	Katwijk	163,0	
D26006	Herinrichten Lijnbaan	Leiderdorp	35,0	
D26007	Fietsoversteek Nachtegaallaan	Teylingen	50,0	
D26008	Verbeteren verkeerssituatie schoolfietsroutes en oversteken (kleine gedragsinfra)	Voorschoten	54,0	
TOTAAL			641,0	

Tabel 41: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2026

bedragen x €1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	
G26001	Verbeteren verkeersveiligheid Zijde te Boskoop	Alphen aan den Rijn	98,0	2026
G26002	Herinrichten Stationsplein	Leiden	815,0	
G26003	Herinrichten kruising Stevenshof-dreef - Ommedijkseweg	Leiden	633,0	
G26004	Verbeteren fietsveiligheid Baanderij	Leiderdorp	76,0	
G26005	Herinrichten Rijnzichtweg - Rijnsburgerweg	Oegstgeest	587,0	
TOTAAL			2.209,0	

4.6 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. 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. Voor de projectenlijst is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig), zie tabel 42 en overige (grotere) infrastructurele projecten met meer regionale bereikbaarheidsdoelstelling, zie tabel 43.

Tabel 42: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2026

bedragen x €1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	
D26009	Aanpassen kruising Goudkade en KW-weg	Gouda	212,7	2026
D26010	DV inrichten Middelweg te Zevenhuizen	Zuidplas	87,6	
D26011	Reconstrueren Zuidbroekse Opweg – Zuidbroek te Berkenwoude	Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard	49,8	
TOTAAL			350,1	

Tabel 43: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2026

bedragen x €1.000			Budget	Ten laste van jaar
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	
G26006	Herinrichten Fluwelen- en Blekerssingel	Gouda	285,7	2026
G26007	Reconstrueren Plasweg	Waddinxveen	285,7	
G26008	Herinrichten rotonde Beijerinck-laan – Zuidelijke Rondweg	Waddinxveen	285,7	
TOTAAL			857,1	

Bijlage 1: Begrippenlijst

Activeren	Een investering in maatschappelijk nut wordt geactiveerd. Dit betreft het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt, vanaf het jaar van realisatie/oplevering, jaarlijks afgeschreven.
Areaal	De fysieke onroerende zaken en alle installaties, apparatuur, huurovereenkomsten, gebruiksrechten en andere voorzieningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de overeengekomen prestaties.
Beheer	Alle inspanningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de verwachte prestaties, zoals het dagelijks beheer en onderhoud, het groot onderhoud, het levensduur verlengend onderhoud en de vervangingen.
Beheerlasten	Door PS beschikbaar gestelde exploitatie- en investeringsmiddelen voor beheer en onderhoud. De investeringsmiddelen leiden tot kapitaallasten.
Beheerstrategie	De wijze waarop het provinciale infrastructuurnetwerk wordt beheerd binnen de kaders van het vastgestelde beleid en de wet- en regelgeving.
Budgetbehoefte	Het jaarlijks gemiddelde benodigde budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur. De budgetbehoefte bestaat uit exploitatie- en investeringsuitgaven.
Exploitatie	De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.
Instandhouding	Alle inspanningen die nodig zijn om de functionaliteit van het infrastructuurnetwerk gedurende de levensduur te behouden.
Investering	Het vastleggen van vermogen in een object, door bijvoorbeeld een uitgave voor de aanleg van nieuwe, of het vervangen of het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud aan bestaande infrastructuur, waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt.
Investeringskrediet	De door Provinciale Staten beschikbare gestelde financiële middelen voor aanleg en verbetering van infrastructuur via Kadernota, Begroting/PZI, voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten.
Kapitaallasten	De rente- en afschrijvingslasten van de investering in (een) kapitaalgoed(eren).
Normkosten	De gemiddelde kosten die over lange periode of grote hoeveelheden richting geven aan de te verwachten kosten van planmatig onderhoud, vervangingen of het dagelijks beheer en onderhoud. De normkosten worden eens in de vier jaar

	geëvalueerd en geactualiseerd. De normkosten worden getoetst door een extern deskundig bureau.
Onderhoud	Uitvoering van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen.
Planmatig onderhoud	Het projectmatig aanpakken van groot onderhoud, vervanging en levensduur verlengend onderhoud aan provinciale infrastructuur.
Stelsel van baten en lasten	In het stelsel van baten en lasten worden uitgaven en inkomsten toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben.

Bijlage 2: Overzicht projecten Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen

In deze bijlage worden de diverse deelprojecten van de uitvoeringsagenda weergegeven uitgesplitst naar fase. De verdeling tussen investering en exploitatie is terug te vinden in paragraaf 3.5.

Projectnr	Naam
Verkenningfase (totaal €20,1 miljoen investering en exploitatie)	
B510000A	Projectmanagement Fiets (2019-2023)
B564400	F644 Snelfietsroute Rotterdam - Dordrecht (SFR)
B565201	F652.1 Hoekeindseweg-Parallelweg West
B570004	F700.04 N444a Oranje Nassaulaan – Vinkeweg (Warmond)
B570005	F700.05 N208b (noordkant Lisse)
B567000	Toekomstagenda snelfietsroutes
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten (SFR)
B563900	F639 Fietsroute Hellevoetsluis - Spijkenisse
B556000	F560.0 Klaaswaal-Strijen
B556100	F561.0 Goudswaard - Piershil
B563000	F630 Verbetering fietsverbindingen HOV haltes
Uitvoeringsfase (totaal €60,1 miljoen investering en exploitatie)	
B526305	F263.5 SFR Rotterdam-Gouda (SFR20)
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenerwaard)
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvliet (SFR)
B558300	F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard) F15 IJsselmonde - (SFR)
B560100	F601 Overbos-Krabbeplass (M-Delfland)
B560200	F602 Korteweg
B561000	F610 Velostrada Fase 2
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR
B562000	F620 Tiengemetenpad Hogendijk
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR
B563400	F634 Fietspad Reedijk
B563500	F635 Fietsoversteken N210
B563700	F637 Fietsknelpunten blok 4 uitvoeringsagenda
B564300	F643 Fietspadenplan Zoeterwoude
B565100	F651 Fietsstraat Middelweg
B569400	F694 Fietsverbetering bij verkeersregelininstallaties
B569502	Fietstunnel Lisse
B570001	F700.01 N213 Nieuwe Dijkweg – Voorstraat
B570002	F700.02 N464a Poeldijk – Wateringen
B570003	F700.03 N467a/b 's Gravenzande – Naaldwijk
B570008	F700.08 N206a Stompwijk HM 4,8 – 5,5
B570009	F700.09 N211a+b
B580000	Projectmanagementkosten Fietsstallingen
B580602	Uitbreiding fietsenstallingen Gorinchem CS - fase 2
B550803	F508.3 Kruising Hofzichtlaan

Projectnr	Naam
<i>B560400</i>	<i>F604 Oud Beijerland-Strijen</i>
<i>B560401</i>	<i>F604.1 Blauwe Steenweg - Smidsweg</i>
<i>B561900</i>	<i>F619 Oud Beijerland-Heinenoordtunnel</i>
<i>B562400</i>	<i>F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR</i>
<i>B562500</i>	<i>F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR</i>
<i>B562800</i>	<i>F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)</i>
<i>B563800</i>	<i>F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam</i>
<i>B580900</i>	<i>Uitbreiding fietsenstallingen Leiden CS</i>

Bijlage 3: Projectenatlas PZI

De Projectenatlas is een selectie van PZI projecten voor aanleg, verbetering en beheer van de provinciale infrastructuur. Voor aanleg en verbetering met name de projecten waar aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn en die politiek en bestuurlijk de aandacht hebben en voor onderhoud een selectie die de diversiteit van de werkzaamheden aantoont. De selectie geeft daarmee een overzicht van de verschillende onderdelen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie van de provincie Zuid-Holland. De bestaande regeling projecten is alleen van toepassing op de projecten voor aanleg en verbetering (projecten 1 t/m 12).

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

1. Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen
2. HOV-net Zuid-Holland-Noord
3. RijnlandRoute – N206 Europaweg
4. Ontwikkeling buscorridor Noordwijk - Schiphol
5. N207 Zuid
6. N211 Wippolderlaan
7. Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer
8. Vervangen Steekterbrug
9. Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft
10. Gelijkvloerse kruising N214/N216 en verkeersveiligheid N214
11. Verkeersveiligheidsmaatregelen N215 B en C
12. Verkenning vervanging Concordiabrug

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

13. N468 Schipluiden
14. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 1 Rijn-Schiekanaal
15. Oevers traject 6 Noord (Heimanswetering, Oude Wetering, Woudwetering)
16. Duurzame Oevers - PO Recreatieve Oevers
17. Baggeren vaarwegen T1 t/m T9
18. Oeververvanging T6.1
19. 40 vaste kunstwerken Groot onderhoud

1. Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen



Projectnummer	B500000 - B581800
Aanleiding	Eén van de hoofdpogingen uit de uitvoeringsagenda Samen verder fietsen is de focus te verleggen van meer kilometers naar verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur.
Doel	De doelen zijn: • Vaker & verder fietsen - 25% meer mensen op de fiets tot afstanden van 15 km; • Veilig fietsen - 20% minder fietsongevallen per 100.000 gefietste kilometers; • Innovatieve fietspaden - 30% minder CO₂ bij aanleg, beheer en onderhoud fietspaden.
Projectscope	De projectscope behelst het realiseren van : • woon-werkverbindingen en woon-schoolverbindingen; • stad-landverbindingen • Doorfietsroutes • stallingen stations • slow lanes • oplossen knelpunten • fiets in de keten • innovatie • zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2016 tot 2028
Externe partijen	Gemeenten, Waterschappen, Fietzersbond, Recreatieschappen, (Stads)regio's, Staatsbosbeheer, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat.

2. HOV-net Zuid-Holland-Noord



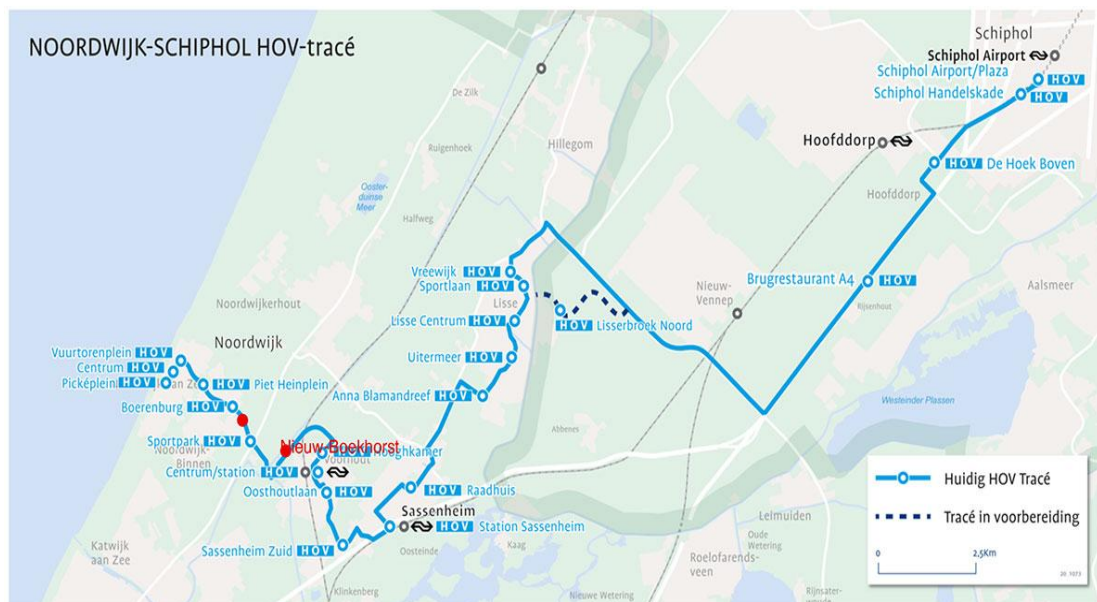
Projectnummer	B260000
Aanleiding	Vanuit het coalitieakkoord 2011 zijn door de provincie verschillende alternatieven voor de RijnGouwelijn ontwikkeld. Dit heeft geleid tot het besluit van Provinciale Staten op 30 januari 2013 over het realiseren van het HOV-NET Zuid-Holland Noord.
Doel	Realisatie van 8 hoogwaardig OV-corridors (2 spoorcorridors en 6 buscorridors) in Zuid-Holland, als alternatief voor de RijnGouwelijn, zodat de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer verbetert. De corridors worden kwalitatief hoogwaardig gemaakt en (voor zover van toepassing) aangesloten op R-net, het kwaliteitskeurmerk van OV in de Randstad.
Projectscope	De projectscope behelst: • Frequentieverhoging en aanleg nieuw station op de corridor Leiden-Utrecht (fase 1 afgerond, fase 2 in uitvoeringsfase). Zie ook deze link • Frequentieverhoging, incl. aanleg nieuwe stations Alphen-Gouda (gereed) • Realisatie 6 HOV-buscorridors (incl. voorzieningen ketenmobiliteit): ○ Leiden Centraal – Katwijk (realisatiefase) zie ook deze link ○ Leiden - Noordwijk (initiatieffase) ○ Noordwijk – Voorhout – Sassenheim – Schiphol (zie 4) ○ Alphen aan den Rijn – Leimuiden – Schiphol (gereed) ○ Leiden Lammenschans – Zoetermeer (gereed) ○ Leiden Centraal – Leiderdorp (gereed) ○ Leiden Centraal – Leiden Lammenschans (gereed) • Investerings in technische innovatie en duurzaamheid.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2011 tot 2032
Externe partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, NS, ProRail, Qbuzz, ROCOV, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Alphen aan den Rijn, Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoetermeer, Kaag en Braassem en regio's Holland Rijnland en Midden Holland.

3. RijnlandRoute – N206 Europaweg



Projectnummer	B100660-B100663
Aanleiding	De regio Holland Rijnland heeft last van een slechter wordende bereikbaarheid. Lange files, vooral op de provinciale wegen, hinderen de doorstroming. Dat is met name het geval op de N206 van Katwijk, dwars door Leiden naar de A4 (visa versa).
Doel	Het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland. Daarmee stimuleren we de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio.
Projectscope	De scope van de RijnlandRoute is als volgt: • Verbreding Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de N441 te Katwijk en de Knoop Leiden West (gereed) • Verbreding A44 tussen de aan te passen Knoop Leiden West en het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift (gereed) • Aanleg van nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/uur) met 2x2 rijstroken (waaronder een boortunnel van 2.190 meter) tussen het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift op de A44 en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland op de A4 (gereed) • Verlengen van de parallelstructuur van de A4 tussen de aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland (gereed) • Verbreding Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de A4 en de Churchilllaan te Leiden (realisatiefase). Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Europaweg 2028 gereed
Externe partijen	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Regio Holland Rijnland, Hoogheemraadschap Rijnland, Gemeentes Katwijk, Leiden, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude, Oegstgeest en Leidschendam-Voorburg.

4. Ontwikkeling buscorridor Noordwijk – Schiphol



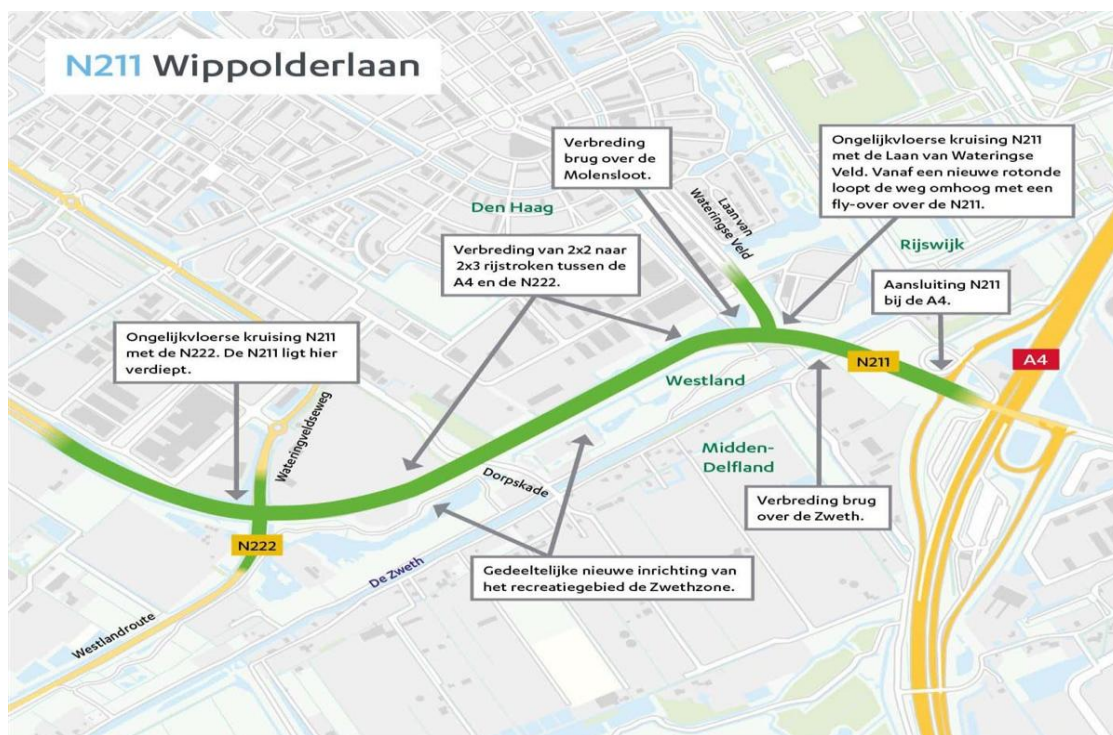
Projectnummer	B200013B en C
Aanleiding	De HOV-corridor Noordwijk-Schiphol is een van de prioritaire buscorridors uit de Nota operationalisering OV 2020 waarvoor het rijk cofinanciering beschikbaar heeft gesteld. Deze corridor maakt deel uit van de buscorridors in het HOV- net Zuid-Holland Noord.
Doel	Realisatie van een hoogwaardig OV-corridor ten behoeve van een betrouwbare en snelle busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol.
Projectscope	Het (laten) uitvoeren van een pakket van maatregelen ter verbetering van de doorstroming, goede en betrouwbare aansluitingen, aantrekkelijke haltes (met o.a. dynamische reizigersinformatie) en faciliteiten voor ketenmobiliteit (fiets, auto) op zowel gemeentelijk als provinciaal wegennet. Het project bestaat vier deelprojecten: 1. Aanpassing van bestaande infrastructuur (Provincie Zuid-Holland en gemeenten) 2. Realiseren van een brug over de Ringvaart voor bus- en fietsverkeer (Provincie Noord-Holland) 3. Aanleg van een busbaan door nieuwbouw Lissebroek-Noord (Haarlemmermeer) 4. Aanleg van een busbaan tot aan P&R Getsewoud-Zuid (Provincie Noord-Holland/Vervoerregio Amsterdam) Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2013 tot en met 2031 (deelproject 1 nagenoeg afgerond, afronding laatste twee subsidies en overige deelprojecten voorzien in 2031).
Externe partijen	Gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland

5. Project N207 Zuid, (Verlengde) Bentwoudlaan en maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp



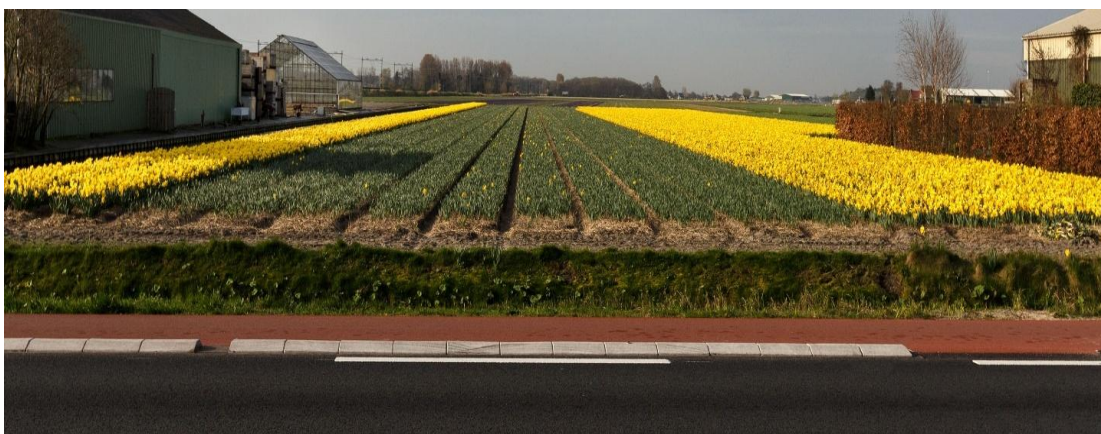
Projectnummer	B120761
Aanleiding	De provincie wil met investeringen in de infrastructuur zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de Corridor N207 Zuid verbeteren. En daarmee ook de ontwikkeling van Greenport Boskoop stimuleren. Nadat in 2013 de Quick scan was afrend met als resultaat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen, is in 2014 de planstudie Verbeteren Bereikbaarheid en Leefbaarheid Greenport Boskoop/N207 Corridor Zuid opgestart. Op 25 april 2018 is het uitvoeringsbesluit genomen. Hierna is begonnen met het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid. In najaar 2025 wordt het Ontwerp PIP vastgesteld zodat in 2026 het realisatiebesluit kan worden genomen.
Doel	Realisatie van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en verbetermaatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren.
Projectscope	De scope van de N207 Zuid bestaat uit: • Het verder uitwerken en aanleggen van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en de verbetermaatregelen N209 Hazerswoude-Dorp • Een breed pakket mitigerende en compenserende maatregelen om de weg in te passen • Het op verzoek van de gemeente Waddinxveen meenemen van de Verlengde Beethovenlaan In de ruimtelijke procedures voor een Provinciaal Inpassingsplan • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	tot medio 2029 (ingebruikname en overdracht beheer)
Externe partijen	De gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

6. N211 Wippolderlaan



Projectnummer	B121139
Aanleiding	De N211 Wippolderlaan is één van de drukste provinciale wegen. In de toekomst wordt nog meer verkeersdrukte verwacht. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming op de A4, de bereikbaarheid van Greenport Westland en de leefbaarheid van de omgeving. In de MIRT-verkenning Haaglanden zijn in breder verband de knelpunten geanalyseerd en zijn oplossingen geïnventariseerd. De afspraken met de bestuurlijke partners zijn in 2012 in een bestuursakkoord vastgelegd. De provincie realiseert de benodigde aanpassingen aan de N211 Wippolderlaan tussen de kruising met de N222 en de aansluiting A4
Doel	Het verbeteren van de doorstroming op de N211 Wippolderlaan ten behoeve van de bereikbaarheid van (de greenport in) het Westland, het kustgebied en Den Haag Zuidwest.
Projectscope	• Verbreden N211 Wippolderlaan tot 2x3 doorgaande rijstroken; • Ongelijkvloers maken kruispunt N211/N222/Wateringveldseweg; • Ongelijkvloers maken kruispunt N211/Laan van Wateringse Veld. • Maatregelen ter verbetering van de omgevingskwaliteit rond de N211 Wippolderlaan en in het bijzonder binnen de Zwethzone. • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2013 t/m 2027
Externe partijen	De gemeenten Westland, Midden-Delfland en Den Haag, MRDH, Rijkswaterstaat

7. Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer



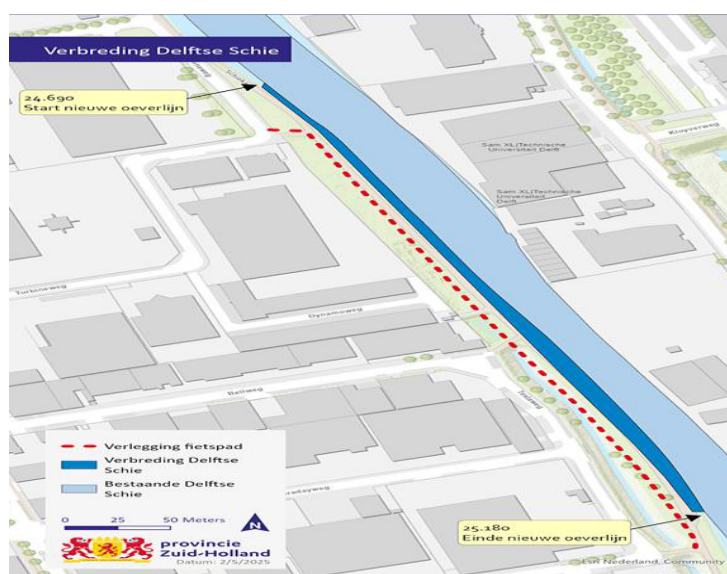
Projectnummer	B120820I en ntb
Aanleiding	Eind 2023 is er samen met de regionale partners een startnotitie 'Op weg tussen duin, bollen en polder' vastgesteld, waarin een maatregelenpakket is opgenomen, dat verder moet worden uitgewerkt. De provincie voert het initiatiefproject nieuwe verbinding N208-A44 (B120820I) uit (afronding in 2026). De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de fietsmaatregelen en initiatiefproject verbinding N206-N207 (aftakking station Hillegom).
Doel	De doelstellingen van het project zijn: • Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. • Verbeteren van de leefbaarheid • Verbeteren van de verkeersveiligheid • Zie ook deze link
Projectscope	Het beoogde pakket aan korte en lange termijn maatregelen t.b.v. een verbetering voor alle modaliteiten en combinaties hiervan (ketenmobiliteit), bestaat uit 3 initiatiefprojecten: • Fietsmaatregelen (initiatief voor dit project ligt bij de regio); • Een nieuwe verbinding tussen N208 en A44 ten zuiden van Lisse (initiatief voor dit project ligt bij PZH); • Een nieuwe verbinding van de N207 naar de N206 bij de Zilk met een aftakking naar de N442 en het station van Hillegom, waarvan de financierbaarheid nader wordt onderzocht (initiatief voor dit project ligt bij de regio). Belanghebbenden worden hier actief bij betrokken.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2020 t/m 2027 (afronding initiatiefprojecten). Verkenning en uitvoering nog nader te besluiten
Externe partijen	Holland Rijnland, gemeenten Lisse, Hillegom, Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie I&W, Rijkswaterstaat, betrokken maatschappelijke partijen en bedrijfsleven.

8. Vervangen Steekterbrug voor vaste brug



Projectnummer	EVW081202
Aanleiding	De Steekterbrug is de provinciale brug over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De op afstand bediende brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader in noord-zuid richting in het gebied.
Doel	De Steekterbrug is aan het einde van zijn technische levensduur. Om ervoor te zorgen dat de brug voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen is het nodig om de brug in zijn geheel te vervangen.
Projectscope	Vervanging van de bestaande brug door een vaste brug met een doorvaarthoogte van ca. 5,40 meter. Bij de vervanging van de brug dient rekening te worden gehouden met de aanleg van een toekomstige centrumring rond de gemeente Alphen aan den Rijn. Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2012 t/m 2028
Externe partijen	Gemeente Alphen aan den Rijn, Hoogheemraadschap van Rijnland

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



Projectnummer	EVW011202
Aanleiding	De vaarweg de Delftse Schie is ter hoogte van de tankwal bij het bedrijventerrein Schieoevers-Zuid in Delft slechts 20 tot 25 meter breed. Het is voor de scheepvaart lastig om hier snel en veilig doorheen te varen. Recent hebben provincie en gemeente Delft een overeenkomst getekend voor een gezamenlijke ontwikkeling van Schieoevers voor woningbouw en kleinschalige bedrijven.
Doel	De provincie verbreedt het te krappe gedeelte van de Delftse Schie over een lengte van circa 700 meter, tussen de Energieweg en Marconiweg. Deze wordt uiteindelijk 34.6 meter breed. De westelijke oever wordt daarom ongeveer 10 meter verplaatst. Binnen het projectgebied ligt een tankwal uit de Tweede Wereldoorlog. Deze komt op een andere locatie te liggen. Het is mogelijk dat er tijdens de werkzaamheden rekening gehouden moet worden met niet gesprongen explosieven. Voor de ontwikkeling van Schieoevers wordt een nieuwe loswal en twee nieuwe ligplaatsen gerealiseerd.
Projectscope	• De scope van de verbreding bestaat uit een aantal onderdelen: • Het verplaatsen van de westelijke oever (zijde bedrijventerrein Schieoevers-Zuid) met circa 10 meter • Het verplaatsen van openbare ligplaatsen en Zandhandel incl. loswal en Watercompensatie in Abtswoudse Bos • Het verleggen van het fietspad met enkele meters • Het verplaatsen van de tankwal • Het dempen van de sloot • Het kappen en aanplanten van bomen • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2012 t/m 2028
Externe partijen	Gemeente Delft, Hoogheemraadschap van Delfland, Staatsbosbeheer

10. Gelijkvloerse kruising N214/N216 en verkeersveiligheid N214



Projectnummer	B121400 en EN2141201AU
Aanleiding	In de voor de N214 opgestelde trajectstudie is geconcludeerd dat er maatregelen nodig zijn aan de kruising van de N214 en de N216 (structureel overbelast), en de N214 tussen de aansluiting op de A15 en de aansluiting op de A27 (verkeersveiligheid).
Doel	Verbetering doorstroming gelijkvloerse kruising N214 en N216 en verkeersveiligheid N214 met uitgangspunt dat de hoofdfunctie een gebiedsontsluitingsweg blijft. Zowel het autoverkeer, fietsverkeer als het openbaar vervoer zijn in het ontwerp betrokken. Door zowel haltes langs de N216 als de N214 te realiseren wordt de kruising benut als openbaar vervoersknooppunt voor de regio Alblasserwaard. Dit komt de bereikbaarheid van de hele Alblasserwaard ten goede.
Projectscope	De scope bestaat uit een aantal onderdelen: • Aanpassing kruispunt (opstelstroken en nieuwe verkeerslichten), vervangen bruggen (inclusief fietspaden) en nieuwe tunnelbak fietspad Smoutjesvliet; • Uitbreiding van de rotonde N214/N481 • Aanpassing van de aansluiting N214/Wijngaardsesteeg voor een veiliger oversteek voor fietsers. Op de Elzenweg komen enkele verkeersplateaus; • Vervanging van de kruispunten N214/Gorissenweg en N214/Middenweg/Hugo Botterweg door een rotonde. • Maatregelen op het kruispunt N214/Laantje: plateaus en snelheidsverlaging (naar 50 km/u); • Aanpassing rotonde N214 / Grotewaard: bredere oversteeken voor fietsers; • Verlegging van het kruispunt N214/Minkeloos in westelijke richting in verband met aanpassingen aan de aansluiting A27/N214 door Rijkswaterstaat. • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2014 (trajectstudie) tot 2031 (ingebruikname en overdracht beheer)
Externe partijen	Gemeente Molenlanden

11. Verkeersveiligheidsmaatregelen N215 B en C



Projectnummer	EN2151002A
Aanleiding	Aan de provinciale weg N215 tussen Dirksland en de N59 wordt groot onderhoud verricht. In een studie naar de N215 zijn tevens knelpunten gesignaleerd ten aanzien van de doorstroming en veiligheid.
Doel	De provincie wil met investeringen in de infrastructuur naast het groot onderhoud zowel de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid op de N215 te verbeteren.
Projectscope	De scope van het totale project bestaat naast groot onderhoud uit de volgende onderdelen: • Een fietstunnel bij de kruising N215/Molendijk te Nieuwe Tonge; • Een meerstrooksrotonde bij bedrijventerrein De Tram te Nieuwe Tonge; • Een compacte ongelijkvloerse kruising bij de N215/Oudelandsedijk te Nieuwe Tonge; • Het afkoppelen van vijf zijwegen van de hoofdrijbaan van de N215; • Een linksafvak bij de kruising N215 Vroonweg; • De verbreding van de parallelweg tussen Middelharnis en Nieuwe Tonge; • Een extra ontsluitingsweg van de Oudelandsedijk naar de kern van Nieuwe Tonge (op verzoek van gemeente Goeree-Overflakkee); • R-net haltevoorzieningen bij de bushalte Nieuwe Tonge; • Een meerstrooksrotonde incl. fietstunnel bij Middelharnis. • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2012/213 (trajectstudie) t/m 2026 (fase 1 gereed) en t/m 2028 (fase 2 gereed)
Externe partijen	Gemeente Goeree Overflakkee, Waterschap Hollandsche Delta

12. Vervanging Concordiabrug



Projectnummer	EVW101702UF
Aanleiding	Een technische beoordeling van de Concordiabrug heeft uitgewezen dat verschillende onderdelen in een dusdanig slechte staat zijn dat ze niet nog een onderhoudscyclus meegaan van 10 jaar.
Doel	Het vervangen van de Concordiabrug in Gorinchem, die voldoet aan alle technische en functionele eisen. Dit moet bijdragen aan de doelstelling 'vlot en veilig over weg en vaarweg'.
Projectscope	De scope is het slopen van de bestaande en het bouwen van een nieuwe beweegbare brug op dezelfde locatie als de bestaande. Tijdens de bouw is een tijdelijk beweegbare brug voorzien om voor zowel het wegverkeer als het vaarwegverkeer de overlast door stremmingen zo veel als mogelijk te beperken.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	2025 (uitvoeringsbesluit) t/m 2029 (oplevering)
Externe partijen	Gemeente Gorinchem, waterschap Rivierenland, Rijksdienst Cultureel Erfgoed, omwonenden

13. N468 Schipluiden



Projectnummer	EN4681201
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. In september 2014 is het Rapport stabiliteit dijk door het Hoogheemraadschap van Delfland opgeleverd, welke een aanvullende eis geeft voor de uitvoering. Er zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de stabiliteit van het dijklichaam op een aantal punten te verbeteren. Hiervoor wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met het Hoogheemraadschap zodat deze werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met het groot onderhoud.
Doel	• De maatregelen uit de trajectstudie uitvoeren waarbij het uitgangspunt is dat pas na 12 jaar weer groot onderhoud hoeft plaats te vinden; • Verbeteren van de stabiliteit van de dijk;
Projectscope	Maatregelen zijn onder meer: • Het op hoogte brengen van de dijk in het kader van waterveiligheid; • Verbeteren van de stabiliteit en draagkracht van de dijk; • Weg inrichten conform een erf toegangsweg, om sluipverkeer tegen te gaan. • Vervangen van de kabels en leidingen onder en langs de N468. • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering 2024-2026
Externe partijen	Gemeenten Midden-Delfland, Hoogheemraadschap Delfland

14. Beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 1 Rijn-Schiekanaal



Projectnummer	EVW011902
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden.
Doel	Benodigd onderhoud uitvoeren aan de bruggen, ook van derden, over het Rijn-Schiekanaal (traject 1), zodat deze weer tenminste 15 jaar zonder planmatig onderhoud kunnen functioneren. Voor de bruggen van derden is een beheersovereenkomst afgesloten waarin is afgesproken hoe de kosten worden verrekend.
Projectscope	De projectscope behelst: • het onderhoud aan elektrotechnische installaties; • werktuigbouwkundige onderdelen; • de civieltechnische constructies.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering van 2024 tot en met 2026
Externe partijen	Gemeenten Midden-Delfland, Delft, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Hoogheemraadschap van Delfland, Schuttevaer.

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



Projectnummer	EVW062001
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden.
Doel	Benodigd onderhoud uitvoeren aan de oevers van traject 6: een grondkerende oeverconstructie die de komende 100 jaar voldoet voor de vernieuwde delen en minimaal 15 jaar voor de herstelde delen. Notariële vastlegging van overeenkomsten met particulieren.
Projectscope	De projectscope behelst het volledig vervangen van meer dan 2,3 km oeverconstructie en het herstellen van 0,5 km oevers.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering 2023 t/m 2026
Externe partijen	Provincie Noord-Holland, Gemeente Kaag en Braassem, Gemeente Alphen aan den Rijn, Hoogheemraadschap van Rijnland, Schuttevaer, particulieren.

16. Duurzame Oevers - PO Recreatieve Oevers



Projectnummer	EVW001901
Aanleiding	Langs een aantal recreatieve vaarwegen voldoet de oeverconstructie niet meer. Daardoor moeten deze oevers over een totale lengte van bijna 3 km vervangen worden.
Doel	Het vervangen van ong. 3 km oever langs provinciale recreatieve vaarwegen, verdeeld over 4 locaties. Hierbij is de levensduureis van 100 jaar losgelaten om te komen tot duurzame (innovatieve) oplossingen.
Projectscope	De projectscope behelst het vervangen van oevers langs het Rijn-Schiekanaal (traject 2), het Aarkanaal (traject 7) en de Oude Rijn (traject 8), waarbij een zo groot mogelijke CO ₂ -reductie en maximale duurzaamheid wordt behaald.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering 2025 -2030
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

17. Baggeren vaarwegen T1 t/m T9



Projectnummer	EVW002202
Aanleiding	In de provinciale vaarwegen is sprake van een aangroei van slib. Hierdoor voldoen de vaarwegen niet altijd aan de provinciale richtlijnen voor diepte van de vaarweg. Dit heeft consequenties voor de beschikbaarheid en veiligheid op de vaarwegen.
Doel	Het doel van het project is om het gewenste profiel te krijgen op alle vaarwegen in beheer van DBI. Hierdoor blijven de vaarwegen beschikbaar voor schepen met een diepgang zoals vermeld in het afmetingenbesluit. Om te zorgen dat de beschikbaarheid van de vaarweg voor langere tijd gewaarborgd blijft wordt gebaggerd met een overdiepte van 0,10 meter t.o.v. het wensprofiel.
Projectscope	Het baggeren van vaarwegtrajecten 1 t/m 9, waarbij ongeveer 500.000 m ³ bagger verwijderd.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering 2024 -2027
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden, Schuttevaer

18. Oeververvangning T6.1



Projectnummer	EVW062201
Aanleiding	De vaarweg die door het centrum van Alphen aan den Rijn loopt heeft ongeveer 2.600 m. oever die in een matige tot slechte conditie zijn.
Doel	Het doel van het project is om de matige tot slechte oevers te vervangen, zodat ze 100 jaar meekunnen en daarmee de veiligheid en beschikbaarheid van de vaarweg te behouden.
Projectscope	Vervangen van ongeveer 2.600 m. oeverconstructie, waarbij in de voorfase een traject wordt doorlopen t.a.v. vergunningen en (ROBO-)overeenkomsten.
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Uitvoering 2025 -2026
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

19. 40 vaste kunstwerken Groot onderhoud



Projectnummer	EN0002203
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. Dit project focust op de vaste kunstwerken in de wegen
Doel	Het overkoepelende doel van het project is het uitvoeren van groot onderhoud aan de vaste kunstwerken.
Projectscope	Groot onderhoud aan 40 vaste kunstwerken
Bestuurlijk opdrachtgever	F. Zevenbergen
Looptijd	Van 2022 t/m 2026
Externe partijen	Gemeente Rotterdam, De Groene Boog, omwonenden en bedrijven

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

In de tabel op de volgende pagina wordt gedetailleerd inzicht gegeven in hoe het beheer- en onderhoudsbudget is opgebouwd. Daarbij is onderscheid gemaakt naar exploitatie, investeringen en wat ten laste komt van de voorziening.

Het exploitatiedeel bestaat hoofdzakelijk uit dagelijks beheer en onderhoud (DBO). De verwachte uitgaven zijn stabiel omdat deze gebaseerd zijn op langjarige onderhoudscontracten. Voor eventuele onvermijdelijke extra uitgaven is een egaliseringsreserve van maximaal €5 miljoen beschikbaar (zie onderaan tabel). Een klein deel van de exploitatie bestaat uit planmatig onderhoud. Dit zijn uitgaven die financieel-technisch niet via de onderhoudsvoorzieningen mogen lopen en daarom in de exploitatie worden genomen. Tot slot is te zien welk deel van het beschikbare exploitatiebudget wordt gebruikt om de voorziening te vullen.

De voorzieningen Groot Onderhoud (GO) Infrastructuur en Vaarwegen worden gebruikt voor het planmatig onderhoud. Het verloop van de voorziening (stortingen en onttrekkingen) is gebaseerd op het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MJOP). Dit wordt jaarlijks geactualiseerd. De voorziening moet aan het eind van de looptijd van het MJOP op 0 uitkomen.

Het investeringsdeel betreft de uitgaven voor geplande en toekomstige vervanging van infrastructuur (levensduur).

Prijspeil 1-1-2026

MEERJARENONDERHOUDSPROGRAMMA BEHEER EN ONDERHOUD 2026-2040

EXPLOITATIE

Exploitatie dagelijks onderhoud (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Exploitatie Beheer en Onderhoud																
- Dagelijks onderhoud (bestaand areaal)	52,3	53,4	57,1	53,8	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7
- Nog in beheer te nemen areaal (projecten aanleg en verbetering)	-	0,0	0,4	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal	52,3	53,4	57,5	54,8	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2	55,2
Budgetstand exploitatie DBO VJN 2025	53,5	53,4	57,2	54,5	55,2	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Bijstelling NJN 2025	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Budgetstand exploitatie DBO NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	53,9	54,6	58,4	55,7	56,3	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1	56,1
Exploitatie planmatig onderhoud (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Exploitatie planmatig onderhoud																
- Verkoop steunpunten	0,1	-2,1	0,1	-0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rijnlandroute -MER onderzoeken	0,1															
- N209 bermverharding		0,2														
- Overdracht N217 Stougjeswijk		9,0														
Totaal	0,2	7,1	0,1	-0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud VJN 2025	-0,4	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bijstelling NJN 2025	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	7,1	0,1	-0,4	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	0,2	7,1	0,1	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Exploitatie planmatig onderhoud (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Exploitatie planmatig onderhoud																
-Storting in voorziening GO infrastructuur	143,8	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7
-Storting in voorziening vaarwegen	72,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Totaal	215,8	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7
Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud VJN 2025	215,8	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7	78,7
Bijstelling NJN 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	215,8	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9	80,9

VOORZIENING

Voorziening GO infrastructuur (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Voorziening GO Infrastructuur Onttrekking																
- Lopende projecten (bestaand areaal), infrastructuur	49,2	30,0	26,3	18,7	26,3	15,8	9,1	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-
- Te starten projecten (bestaand areaal), infrastructuur	4,0	40,3	36,8	34,8	27,5	49,4	47,6	39,7	48,8	50,0	44,0	43,6	44,3	52,1	54,1	74,5
- Nog in beheer te nemen areaal, bijv. RLR (PO), infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	2,1	111,6	0,6	11,0
totaal	53,2	70,3	63,1	53,5	53,8	65,1	56,7	40,5	48,8	50,0	44,0	45,6	46,4	163,6	54,7	85,5
Budgetstand Voorziening GO infrastructuur VJN 2025	66,0	88,1	63,4	47,9	40,0	43,3	54,0	39,3	48,8	50,7	43,3	46,5	49,7	160,4	48,9	73,0
Bijstelling NJN 2025	-12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	-16,9	-0,4	5,6	13,8	21,8	2,7	1,2	-0,0	-0,7	0,7	-0,9	-3,3	3,2	5,8	12,5
Budgetstand Voorziening GO infrastructuur NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	53,2	71,2	63,1	53,5	53,8	65,1	56,7	40,5	48,8	50,0	44,0	45,6	46,4	163,6	54,7	85,5
Saldo voorziening GO infrastructuur VGR2-2025	-90,6	-76,1	-69,9	-73,2	-76,2	-67,9	-67,9	-84,3	-92,2	-99,0	-111,8	-123,1	-133,5	-26,7	-28,8	-0,0
Voorziening GO vaarwegen (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Voorziening vaarwegen Onttrekking																
- Lopende projecten (bestaand areaal), infrastructuur	22,5	22,0	29,0	4,4	10,6	10,6	0,4	-9,6	-	-10,0	-10,0	5,0	10,0	10,0	-2,5	17,5
- Te starten projecten (bestaand areaal), infrastructuur	-	5,7	10,0	39,8	15,6	12,8	26,2	35,7	23,8	35,4	31,1	21,2	6,4	17,2	35,0	7,2
- Nog in beheer te nemen areaal, bijv. RLR (PO), infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal	22,5	27,7	39,0	44,2	26,2	23,4	26,7	26,2	23,8	25,4	21,1	26,2	16,4	27,2	32,5	24,7
Budgetstand Voorziening GO vaarwegen VJN 2025	18,6	45,0	51,8	27,4	25,2	16,0	31,7	24,3	23,7	24,1	23,8	23,9	16,4	24,1	31,9	10,1
Bijstelling NJN 2025	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	-17,2	-12,9	16,8	1,0	7,4	-5,0	1,9	0,1	1,3	-2,7	2,3	0,1	3,1	0,6	14,6
Budgetstand Voorziening GO vaarwegen NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	22,5	27,7	39,0	44,2	26,2	23,4	26,7	26,2	23,8	25,4	21,1	26,2	16,4	27,2	32,5	24,7
Saldo Voorziening GO vaarwegen ultimo jaar Stand NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	-49,5	-45,9	-30,9	-10,8	-8,6	-9,3	-6,7	-4,6	-5,0	-3,6	-6,6	-4,5	-12,1	-9,0	-0,6	-0,0
Investerings beheer en onderhoud (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Doel 2-2 Investerings Beheer en Onderhoud																
- Lopende projecten (bestaand areaal)	12,8	3,7	38,2	20,2	60,0	59,9	2,7	20,0	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
- Te starten projecten (bestaand areaal)	-	-	1,7	10,1	58,7	65,7	72,9	73,0	29,9	47,3	24,9	49,3	50,9	47,8	37,2	49,4
Totaal	12,8	3,7	39,9	30,3	118,7	125,6	75,6	93,0	30,6	48,0	25,6	50,0	51,6	48,5	37,9	50,1
Budgetstand investeringen B&O VJN 2025	9,0	52,5	23,1	121,0	66,8	70,5	87,0	52,6	43,1	38,0	41,1	58,1	48,1	39,8	41,1	51,1
Bijstelling NJN 2025	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijstelling begroting 2026 - 2040	-1,8	-48,8	16,9	-90,7	51,8	55,1	-11,4	40,4	-12,5	9,9	-15,5	-8,1	3,5	8,7	-3,2	15,7
Budgetstand investeringen B&O NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	12,8	3,7	39,9	30,3	118,7	125,6	75,6	93,0	30,6	48,0	25,6	50,0	51,6	48,5	37,9	66,7
saldo investeringskredieten VGR2, Budgetstand investeringen B&O VJN 2025	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	16,6

INVESTERINGEN

EGALISATIE RESERVE	Egalisatiereserve DBO infrastructuur (* €1.000.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
	Budgetstand egalisatiereserve VJN 2025	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Bijstelling NJN 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2026 - 2040	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Budgetstand egalisatiereserve DBO infrastructuur NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Saldo egalisatiereserve DBO ultimo jaar Stand NJN 2025 /Begroting 2026 - 2029	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

Bijlage 5: Onderzoeksagenda Bereikbaarheid 2026

In deze bijlage wordt de actuele programmering weergegeven voor 2026 van de uitgaven voor (beleids)onderzoek op het vlak van bereikbaarheid. De uitgaven worden per beleidsprestatie en thema gepresenteerd. Het betreft een momentopname en de programmering wordt regelmatig geactualiseerd en bijgesteld. De onderzoeksagenda beslaat het verkeer- en vervoerbeleid waarvoor een structureel €2,6 miljoen exploitatiebudget is opgenomen in de begroting. De huidige onderzoeksagenda telt op tot ruim €1,8 miljoen. Dan is er nog ruim €0,8 miljoen over voor netwerkkosten (opdracht overstijgende uitgaven en samenwerking) en verder invulling bij de Voorjaarsnota 2026.

De onderzoeksagenda bevat uitgaven voor onderzoeken naar alle modaliteiten en bereikbaarheidsonderwerpen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Het gaat bijvoorbeeld om bijdragen aan onderzoeken in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) van Rijk en regio, waar de provincie medeopdrachtgever van is. Ook uitgaven voor evenementen, lidmaatschappen en diverse studies vallen hieronder.

De programmering bestaat voor een groot deel uit reeds verplichte uitgaven. De uitgaven komen deels voort uit al gestarte processen, bestuurlijke afspraken en verzoeken van PS (als gevolg van statenvragen, toezeggingen, moties en amendementen). Ook worden onderwerpen aangedragen door andere overheden en partijen uit de samenleving om gezamenlijk maatschappelijke vraagstukken op te pakken.

Voor de programmering voor onderzoek geldt in grote lijnen hetzelfde beoordelingskader als voor de programmering van het PZI (zie PZI spelregels). De rol en bijdrage worden bepaald aan de hand van afwegingen bij de principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard moeten de uitgaven wel passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

De inhoudelijke afweging komt voort uit vigerend beleid en met name als gevolg van specifieke ruimtelijke- en economische ontwikkelingen, zoals verstedelijking/woningbouw, ontwikkeling bedrijventerreinen, woon-werkrelaties, duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit), ruimtelijke kwaliteit (inpassing) en modal shift (van auto naar fiets en/of OV, van vrachtwagen naar binnenvaart of spoor).

Tot slot speelt bij mee in hoeverre een bepaald onderzoek op de agenda staan van het Rijk, de MRDH en/of lokaal bestuur (inclusief financiering).

De uitgaven voor onderzoek kunnen uiteindelijk leiden tot aanpassing van beleid en projecten of tot voorstellen voor nieuw beleid en projecten. Wanneer het betrekking heeft op aanleg en verbetering van infrastructuur kan dit leiden tot opname (initiatieffase) of aanpassing van projecten in het PZI (scopewijziging).

Tabel 44: Onderzoeksagenda bereikbaarheid 2026

Beleidsprestatie	Titel	Lasten 2025 x €1.000,-	Toelichting
2.1.1. Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	Beleidsuitwerking fiets inclusief monitoring en fietsdata	536,5	Wordt gebruikt voor structurele monitoring gebruik fietspaden, subsidie fietsersbond en ontwikkeling fietsprognosemodel
	Verkeersveiligheid	95,0	Wordt gebruikt voor abonnement ongevallendata en onderzoeken beleidsevaluatie.
	Beleidsinformatie & Monitoring	45,0	Ondersteuning en opstellen rapportages intensiteitstellingen provinciale wegen.
	Gebiedsgerichte aanpak	299,0	Uitvoering mobiliteitstoets bij ruimtelijke ontwikkelingen en bijdrage aan het IPO) voor samenwerking op het vlak van verkeer en vervoer.
	Koepelopdracht Programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)	50,0	Bijdrage aan samenwerking overheden op Mobiliteit en Verstedelijking en de coördinatie van de diverse MoVe projecten
	Beleidsuitwerking lopen	ntb	In aanloop naar de Voorjaarsnota 2026 wordt in kaart gebracht welke activiteiten nodig zijn voor de beleidsuitwerking.
	Smart Mobility onderzoek	50,0	Wordt gebruikt voor beleidsevaluatie
	Subtotaal	1.075,5	
2.1.2. Adequaate en duurzaam aanbod openbaar vervoer	Concessiemanagement en aanbestedingen	46,6	Jaarlijkse OV barometer, contributie vereniging railforum en ondersteuning waterstoftankstation Heinenoord.
	Subtotaal	46,6	
2.1.3. Duurzaam en efficiënt goederenvervoer	Goederenvervoercorridors	466,3	Bijdragen aan samenwerking Goederenvervoercorridors, tank- en laadinfrastructuur, vrachtwagenparkeerplaatsen, ondersteuning bedrijven bij overstap naar vervoer per spoor of via het water, logistiek verspreiden en samenwerking rondom de A15
	RH2INE	150,0	voortzetting programma en samenwerking waterstof binnenvaart
	Onderzoek Schone bereikbaarheid	80,0	Betreft onderzoek en analyse ter ondersteuning voor de Regionale Mobiliteitsplannen voor CO ₂ reductie/ monitoring en onderzoek naar tank- en laadinfrastructuur en emissievrije stadslogistiek
	Subtotaal	696,3	
Totaal 2026		1.818,4	