

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2027-2041

Bijlage bij de Begroting 2027
november 2026
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 2041 en kijkt daarmee verder dan de Begroting 2027. 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.

Het PZI is het resultaat van in het verleden genomen besluiten in het kader van projecten en de planning en control producten. Het bevat geen nieuw beleid of beleidswijzigingen. Binnen het bestaande beleid zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan (verwerking van eerder genomen besluiten, correcties, compensatie prijsontwikkeling etc.). Het PZI is een financieel product waarin ook financiële termen worden gebruikt. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen.

Financieel kader

De exploitatiebudgetten en investeringskredietkredieten 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 2041 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 zijn alle middelen juridisch of bestuurlijk verplicht of gereserveerd voor onvermijdelijke uitgaven zoals prijsontwikkeling en financiële risico's. 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 Nota Onderhoud kapitaalgoederen 2024-2027 (NOK) beschrijft welke prestaties worden verwacht van de provinciale infrastructuur en welk budget gemiddeld nodig is voor het

onderhouden (exploitatie) en vervangen (investeringen) in de komende 4 jaar. Het Meerjarenonderhoudsprogramma 2027-2041 (MJOP) bepaalt hoeveel geld er elk jaar precies nodig is.

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 eind 2027.

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 2027

Los van de indexeringsvraagstukken wordt continu gewerkt aan de financiële sturing op projecten. De totale prognose voor uitgaven aanleg en verbetering bedraagt €133,7 mln. voor 2027. De totale verwachte uitgaven voor beheer en onderhoud in het PZI bedragen voor 2027 ca. €245 mln. 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 ongeveer €124,0 mln. Voor beheer en onderhoud is dit €44,0 mln. Daarnaast zijn in het PZI aan aantal risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen voor aanleg en verbetering:

- RijnlandRoute €39,5 mln.;

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.

- HOV-net Zuid-Holland Noord €42,8 mln.;
- Prijsontwikkeling projecten t/m 2027 €37,9 mln.;
- Reservering financiële risico's PZI voor MIRT-projecten €1,1 mln.;
- Compensatie stikstofdepositie projecten €12,0 mln.

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 (netto PZH exclusief bijdragen van derden) in PZI 2027 t/m 2041 (ruim 1,1 miljard) is grofweg 35,8% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de realisatiefase (contract met aannemer). Daarnaast is 30,1% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit (nog geen contract met aannemer) en 29,7% is gereserveerd voor toekomstige projecten op basis van bestuurlijke afspraken en/of overeenkomsten.

Voor prijscompensatie op lopende projecten is een reservering opgenomen in het PZI. Het gaat om 3,3%. Daarnaast is een reservering opgenomen (1,0% 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 wordt een reservering voor financiële risico's opgenomen in het PZI van 0,1%. 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.

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 investeringskrediet of exploitatiebudget (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. Tot slot wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit weergegeven. Het zijn uitvoeringsprogramma's voor jaarlijks beschikbaar subsidiebudget voor regionale verkeer- en vervoerprojecten en verkeersveiligheid. De subsidies worden via de subsidieregeling Mobiliteit uitgekeerd aan de gemeenten en Waterschappen. Vanaf 2027 sturen we scherper op het benutten van deze subsidiemiddelen. Middelen die niet (tijdig) worden gebruikt zullen in het vervolg worden ingezet voor andere bereikbaarheidsdoelen.

Inhoudsopgave

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 Investeringsen.....	9
2.1.2 Exploitatie	10
2.2 PLANNING EN CONTROL CYCLUS	10
2.3 DE DEKKINGSBRONNEN	11
2.3.1 Egalisatiereserve beheer en onderhoud (exploitatie)	11
2.3.2 Financiële middelen voor vervanging van infrastructuur.....	12
2.3.3 Financiële middelen voor aanleg en verbetering.....	12
2.3.4 Bijdragen van derden.....	15
2.3.5 Bijdragen aan derden	16
2.3.6 Beheertaken voor derden.....	16
2.4 PROJECTFASES EN KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN	16
2.4.1 Beheerfase	17
2.4.2 Uitvoeringsfase aanleg en verbetering	17
2.4.3 Verkenningfase aanleg en verbetering	18
2.4.4 Initiatief fase aanleg en verbetering.....	18
2.4.6 Nieuwe projecten of scopewijzigingen	19
2.5 PRIJSONTWIKKELING EN INDEXERING BUDGETTEN	19
2.6 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S.....	21
2.6.1 Totaal nog uit te geven middelen 2027-2041.....	21
2.6.2 Voorspellend vermogen	22
2.6.3 Prognose 2027.....	23
2.6.4. Bewust reserveren voor risico's in projecten	23
2.7 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI (STATUS PROJECTEN EN RESERVERINGEN)	28
2.8 WERKWIJZE FINANCIËLE WIJZIGINGEN PROJECTEN AANLEG EN VERBETERING	30
3. FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	32
3.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR.....	32
3.2 INFRASTRUCTUURPROJECTEN ZONDER STATUS PZI	33
3.3 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF WEGEN.....	34
3.4 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF OPENBAAR VERVOER	44
3.5 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF FIETS	52
3.6 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VERKEERSVEILIGHEID.....	58
3.7 AANLEG EN VERBETERING: PARAGRAAF VAARWEGEN	62
3.8 RESERVERINGEN AANLEG EN VERBETERING OP PROGRAMMANIVEAU	64
4. REGIONALE GEBIEDSAGENDA'S MOBILITEIT	65
4.1 REGIO DRECHTSTEDEN	66
4.2 REGIO ALBLASSERWAARD	67
4.3 REGIO GOEREE-OVERFLAKKEE	67
4.4 REGIO HOEKSCHE WAARD	68
4.5 REGIO HOLLAND RIJNLAND	69
4.6 REGIO MIDDEN- HOLLAND	70

BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST	72
BIJLAGE 2: OVERZICHT PROJECTEN UITVOERINGSAGENDA SAMEN VERDER FIETSEN	74
BIJLAGE 3: PROJECTENATLAS PZI.....	76
BIJLAGE 4: LANGE TERMIJN OPGAVE BEHEER EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR EN BUDGETBEHOEFTE	94
BIJLAGE 5: ONDERZOEKSAGENDA BEREIKBAARHEID 2027	97
BIJLAGE 6: UITWERKING ACTIEPLAN GELUID	99

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 (2027-2030) 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.

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 2026 (PS-besluit 7838) en de Kadernota 2027-2030 (PS-besluit 7839) 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 2027 weergegeven.

Het PZI is een financieel product waarin ook financiële termen worden gebruikt. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen.

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 Begroting 2027 – 2030. 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) moet worden gezocht naar dekking voordat een beroep kan worden gedaan op de algemene middelen. Voor prijsontwikkeling op lopende projecten (in de uitvoeringsfase) is nog een reservering 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. Er is geen reservering meer voor tegenvallers op projecten, deze is bij de Voorjaarsnota 2026 volledig benut. Dat betekent dat voor onvermijdelijke tegenvallers in de uitvoering een beroep zal worden gedaan op de eventuele vrijval op andere projecten en mogelijk de algemene middelen. Daarom wordt een nieuwe reservering opgenomen voor financiële risico's. Deze kan jaarlijks worden aangevuld met bijvoorbeeld vrijvallende middelen na afronding van een project.

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 volgens 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 Najaarsnota 2025 is besloten om bijdragen aan derden van minder dan €2,5 mln. niet meer te activeren. Dit gaat met name om 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 verkenningfase en na oplevering van het project.

De kapitaallasten als gevolg van de investeringen t/m 2041 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 worden ook voorstellen voor meerjarige investeringen en exploitatie uitgaven met betrekking tot bereikbaarheid en infrastructuur gedaan.

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.

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



Figuur 1: 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 (investeringen) van de provinciale infrastructuur. De toestandsafhankelijke 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 mln.) en voorzieningen 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 mln. 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 mln. in 2007 en €100 mln. in 2011. Kleinere voorbeelden zijn energietransitie (€6 mln. in 2017), fiets (€15 mln. in 2018) en de bijdrage van €10,0 mln. 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 mln. toegevoegd aan het PZI. In het PZI 2026-2040 €27,6 mln. toegevoegd voor Fietstunnel Lansingerland en provinciale bijdrage aan bereikbaarheid Cortelande. Via de Investeringsagenda 2027-2030 is €10,0 mln. beschikbaar gestel voor fiets, €15,0 mln. voor verkeersveiligheid en €0,5 mln. voor de aansluiting N215/N498. Bij de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 is aanvullend €20,0 mln. toegevoegd voor fiets, €15,0 mln. voor busstallingen en €31,0 mln. voor mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg). In 2022 is eenmalig €139,4 mln. toegevoegd op basis van het indexeringsbeleid voor het compenseren van projecten voor prijsontwikkeling t/m 2027 (zie 2.5 Prijsontwikkeling).

Op een aantal projecten die zijn afgerond treden meevallers op. Daarnaast zijn er middelen die kunnen vrijvallen of worden ingezet voor nieuwe projecten. De vrijval per project of reservering is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht vrijval investeringen PZI

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
Bedragen x €1 mln.					
Bijdrage IC Dordrecht - Brabant	Bestaand	Realisatie	0,69	2026	Terugbetaling door het Rijk vanwege het niet uitvoeren van de extra dienst tijdens de Coronaperiode
N209 Geluidsscherm Bergschenhoek	Bestaand	Afronding	0,27	2026	Restantkrediet na oplevering geluidsscherm
Vrijval Reservering Beter Bereikbaar Gouwe	Bestaand	Reservering	2,27	2030	Programma wordt afgerond, reservering is niet meer nodig
Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	Bestaand	Afgerond	0,32	2025	Restantkrediet na afronding project
Financiële afronding N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	N.v.t	Afgerond	0,5	N.v.t	Nagekomen inkomsten op afgerond project. De eerder netto geactiveerde provinciale bijdrage wordt verlaagd waardoor vrijval ontstaat
Totaal			4,04		

In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de tegenvallers en tekorten op projecten. Deze worden gedekt door inzet van de vrijval uit tabel 1. De dan resterende vrijval wordt benut om een nieuwe reservering financiële risico's voor MIRT-projecten in te stellen (zie 2.6.4. Bewust reserveren voor risico's in projecten).

Tabel 2: Overzicht tegenvallers en nieuwe projecten en wijze van dekking binnen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
Bedragen x €1 mln.					
Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunt Dordrecht	Bestaand	Verkenningfase	-2,89	2032	Verkenning loopt. Bestuurlijk is afgesproken om te kijken of een extra bijdrage mogelijk is
Inzet Bikkergelden	Bestaand	Geen	2,89	2032	Inzet Bikkergelden om de afgesproken extra bijdrage te dekken
N216B rotonde Goudriaan	Bestaand	Afronding	-0,40	2026	Verhoging investeringskrediet om verzakking te herstellen.
Geluidsscherm N209 Bleiswijk bijdrage PZH	Nieuw	Verkenningfase	-2,50	2030	Uit de verkenning die is uitgevoerd door de gemeente blijkt realisatie duurder dan beschikbare subsidie vanuit Bureau Sanering Verkeerslawaaier. Bestuurlijk is afgesproken om te kijken of een extra bijdrage mogelijk is.

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
Bedragen x €1 mln.					
Reservering Actieplan Geluid	Bestaand	Reservering - initiatiefase	1,25	2027	Inzet vanuit reservering €5,0 mln. in PZI voor geluidsschermb N209 Bleiswijk.
Reservering verkeersveiligheid provinciale wegen	Bestaand	Reservering - initiatiefase	1,25	2030	Inzet vanuit reservering €15,0 mln. in PZI voor geluidsschermb N209 Bleiswijk. Met de voorliggende variant wordt de N209 op dit stuk verkeersveilig ingericht
Vervanging Concordiabrug	Bestaand	Uitvoering	-2,54	2031	Er zijn extra kosten doordat de tijdelijke brug duurder wordt (hogere huur van benodigde grond) en omdat een kostenpost in de vorige raming te laag was ingeschat
Reservering financiële risico's PZI	Nieuw	Reservering	-1,1	2035	Voor financiële risico's op bijvoorbeeld MIRT-projecten wordt een reservering ingesteld
Totaal			-4,04		

In de Begroting 2027 wordt voorgesteld om extra middelen toe te voegen aan het PZI voor de mogelijke bijdrage aan mobiliteitsmaatregelen voor gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg). Dit is weergegeven in tabel 3.

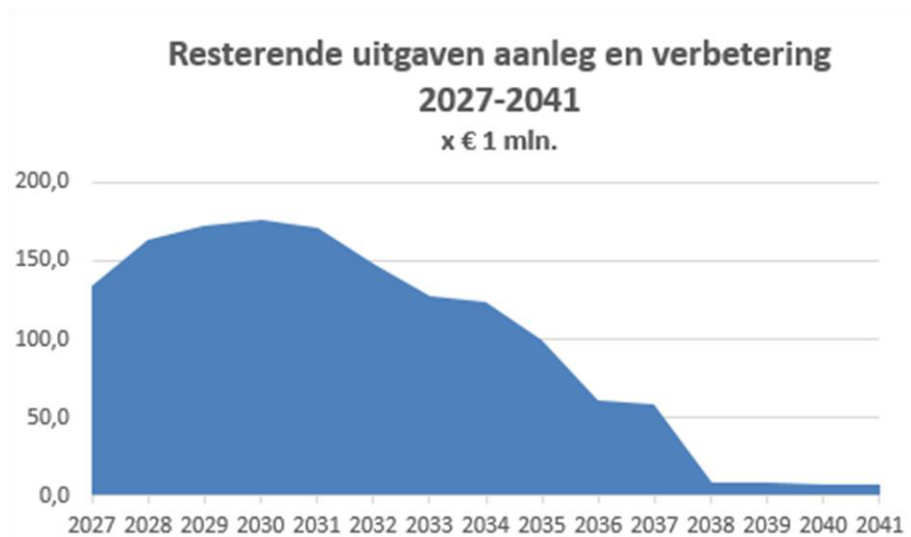
Tabel 3: Overzicht nieuwe projecten PZI met dekking vanuit algemene middelen

Naam project	Investerings				
	Nieuw of bestaand	Fase	Vrijval (+) of behoefte (-)	Verwacht jaar activering	Status
Bedragen x €1 mln.					
Reservering bijdrage mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg)	Bestaand	Reservering	-5,00	2036	Verhoging reservering voor ontsluiting Valkenhorst (Molentuinweg) conform de bestuurlijke overeenkomst zoals gedeeld via een lid GS-brief waarbij de middelen slechts worden vrijgegeven indien er wordt voldaan aan de voorwaarden die ook zijn gesteld in de overeenkomst (instemming gemeenteraad Katwijk en de daadwerkelijke vestiging van Eli Lilly)
Totaal			-5,00		

In figuur 3 is het verwachte uitgavenpatroon in de periode 2027 t/m 2041 weergegeven. Het is een optelsom van alle jaarlijkse prognoses van projecten aanleg en verbetering. Hierbij is extra

aandacht besteed aan realistisch ramen (zie 2.6.2 Voorspellend vermogen). De uitgaven stijgen geleidelijk van €140,0 mln. in 2027 naar €175 mln. in 2030. Vervolgens nemen de uitgaven af naar €148 mln. in 2032, €100 mln. in 2035 en €60 mln. in 2037. In de periode 2038 t/m 2041 is jaarlijks circa €8,0 mln. aan uitgaven geraamd.

Figuur 3: Volume resterende uitgaven aanleg en verbetering per in de periode 2027 t/m 2041



De beschikbare investeringsmiddelen t/m 2041 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. In een enkel geval is er sprake van een bijdrage van een niet-overheid (particulier of bedrijf). Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met een gewenste aanpassing aan provinciale infrastructuur zoals een in- of uitrit of toegangsweg.

De totale nog te ontvangen bijdragen van derden /m 2041 bedraagt ongeveer €306,0 mln. 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.

Het PZI bevat ook openbaar vervoer- en spoorprojecten met een Rijksbijdrage die in het verleden zijn uitgekeerd via de BDU. De nog resterende middelen staan gereserveerd in de OVP BDU³. Na afronding van een investeringsproject vindt op basis van de gemaakte kosten een afrekening plaats met deze middelen in de OVP.

³ Dit staat voor overlopende passiva. Het zijn vooruit ontvangen bijdragen waarvoor de tegenprestatie nog moet plaatsvinden.

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 (subsidies).

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 2041) geschat op ongeveer €292,0 mln.

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 initiatief fase 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 verkenning fase. 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 verkenning fase 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 2027 t/m 2030 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 (prijspeil 1 jan 2027) x € 1 mln.	2027	2028	2029	2030
Beleidsdoel 2-2 exploitatie beheer en onderhoud				
Dagelijks beheer en onderhoud	58,5	55,6	56,0	56,0
Planmatig onderhoud, regelmatige bijdrage aan voorzieningen	85,0	85,0	85,0	85,0
Totaal netto uitgaven exploitatie	143,5	140,6	141,0	141,0
Beleidsdoel 2-2 voorziening beheer en onderhoud				
Bijdrage (+) aan voorziening beheer en onderhoud	-85,0	-85,0	-85,0	-85,0
Uitvoeren (-) programma voorziening beheer en onderhoud	109,0	77,1	43,5	106,6
Beleidsdoel 2-2 investeringen beheer en onderhoud				
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar van activeren)	15,9	14,4	180,7	134,3

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 mln. 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 Verkenningsfase 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 mln. 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. Voor de start van de initiatieffase is geen formeel besluit nodig. Wel is een opdracht, bijbehorend budget en arbeidscapaciteit nodig.

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. Hiervoor is €0,4 mln. per jaar beschikbaar.

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 2041 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 mln.) 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. Jaarlijks kan via de planning en control producten een beroep worden gedaan op deze stelpost.

Conform de [uitvoeringsnota indexeringsbeleid 2025](#) 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 een aanname gedaan. Het prognosepercentage voor het begrotingsjaar (lopende jaar (T) + 1) wordt berekend op basis van de index '42/43: Grond-, weg- en waterbouw; inputprijsindex 2020=100' ([link](#)) waarbij het laatst bekende indexcijfer uit het huidige jaar wordt afgezet tegen de in de vorige Kadernota vastgestelde index (huidige jaar - 1).

Voorbeeld: in de Kadernota 2026 is het indexcijfer 136,4 gebruikt. Bij het opstellen van de Kadernota 2027 is het laatst bekende indexcijfer 137,9. Het indexatiepercentage wordt dan $(137,9 - 136,4) / 136,4 = 1,10 \%$.

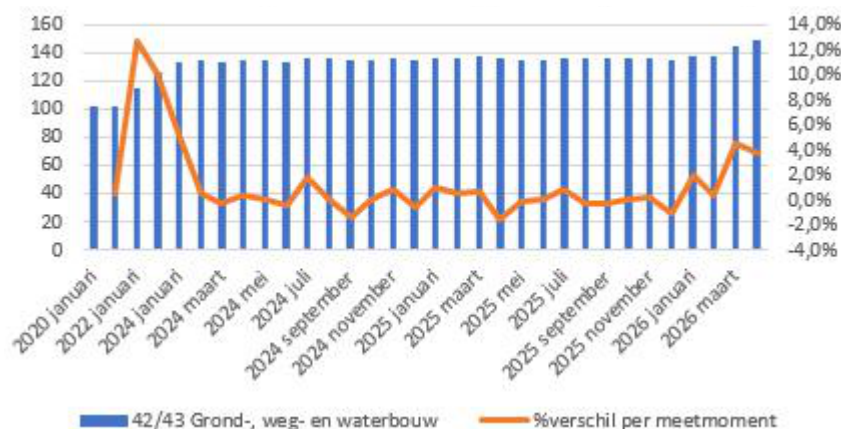
Voor beheer en onderhoud (GWW) is bij de Begroting 2027 voor de periode 2027-2041 in totaal €44 mln. toegevoegd aan het programma Beheer en Onderhoud.

Voor aanleg en verbetering is in 2022 voor de periode t/m 2027 in totaal €139,4 mln. toegevoegd aan het PZI. De toevoeging was gebaseerd op een inschatting van het CBS-prijsindexcijfer voor GWW en de geprogrammeerde uitgaven tot en met 2027. Dit is samengevoegd met de bestaande reservering van €36,6 mln. in het PZI waarmee een totaal reservering ontstond van €176,0 mln. Bij ieder planning en control product zijn vervolgens projecten gecompenseerd voor prijsontwikkeling. In vergelijking met de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 is de reservering prijsontwikkeling t/m 2027 afgenomen met €1,5 mln. als gevolg van compensatie op projecten Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor, Vervanging Concordiabrug en de Reservering oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug. De huidige stand van de reservering is € 37,9 mln.

Momenteel is de prijsontwikkeling weer wat aan het stijgen als gevolg van de oorlog tussen de Verenigde Staten en Iran. Figuur 4 laat de ontwikkeling van de prijzen GWW zien tussen 2020 en maart 2026. Hierbij is 2020 het basisjaar (index = 100). Alleen wanneer de index onder de 100 (waarde basisjaar) komt is sprake van een prijsdaling ten opzichte van 2020. In de periode 2020-2026 is dit niet voorgekomen. Aan de blauwe balken is te zien dat de forse prijsstijgingen in de periode 2022-2023 nog steeds doorwerken in onze uitgaven. De prijsontwikkeling was in 2024 en 2025 redelijk stabiel maar momenteel neemt deze weer toe. De verwachting is dat prijzen in de GWW de komende jaren blijven stijgen. De mate waarin hangt onder andere af van de energieprijzen. Deze bepalen in grote mate de productie- bouw- en transportkosten die nodig zijn voor infrastructuur.

In vergelijking met 2020 is een infrastructuurproject gemiddeld 40% procent duurder geworden.

Figuur 4: Verloop GWW-index 2020 t/m maart 2026



Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat de reservering voor prijsontwikkeling naar verwachting eind 2027 op zal zijn.

Als 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 is 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 het indexatiebeleid extra middelen worden toegevoegd vanuit de stelpost in de Begroting.

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 2027-2041, de prognose voor 2027 (voorspellend vermogen) en risico's en risicoreserveringen in projecten en programma's.

2.6.1 Totaal nog uit te geven middelen 2027-2041

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 2027 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 2027-2041 voor aanleg en verbetering infrastructuur

Paragrafen (bedragen x €1 mln.)	Totaal nog uit te geven	Derden overig	Netto PZH
Wegen	583,0	115,5	467,5
Openbaar vervoer	538,3	167,7	370,6
Fiets	147,4	16,8	130,6
Verkeersveiligheid	70,2	7,0	63,2
Vaarwegen	77,6	6,7	70,9
Reservering prijsontwikkeling projecten	37,9	0,0	37,9
Reservering financiële risico's MIRT-projecten	1,1	0,0	1,1
Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	12,0	0,0	12,0
Totaal	1.467,5	313,7	1.153,8

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.

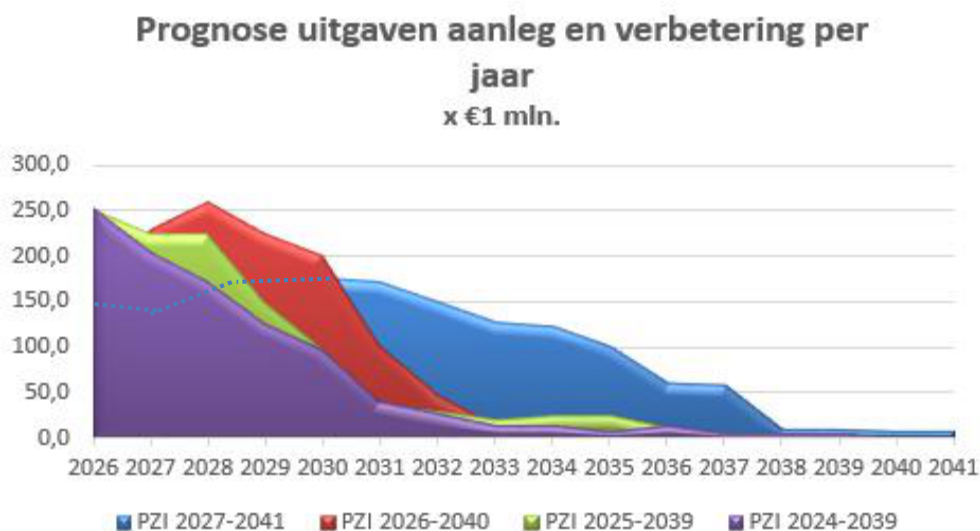
Dit staat haaks op de jaarlijkse financiële verantwoording op concernniveau via de jaarrekening. Daarom kan het in de praktijk voorkomen dat uitgaven doorschuiven naar het volgende jaar of eerder optreden. Als het gaat om projecten betekent doorschuiven niet dat we minder of meer uitgeven. Het betekent 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.

Figuur 5: Resterende jaarlijkse uitgaven aanleg en verbetering infrastructuur huidige PZI en vorige versies



Met ingang van de Begroting 2027 en het PZI 2027-2041 wordt scherper gestuurd op realistische prognoses. Niet alleen voor het lopende en komende jaar maar ook voor de jaren daarna. Hierbij geldt dat niet meer wordt geraamd op (politiek) gewenste uitgaven en activering maar op basis van een conservatieve inschatting. Bij twijfel worden uitgaven in een later jaar gepland en schuift het jaar van oplevering naar achteren. Dit betekent niet automatisch dat de oplevering van projecten ook daadwerkelijk vertraagt. Projecten kunnen dus eerder worden opgeleverd en geactiveerd. Dit wordt twee keer per jaar gemonitord (bij Voorjaarsnota en bij Begroting).

Het effect van het realistischer begroten is te zien in figuur 5. Hierin zijn de resterende uitgaven per jaar weergegeven voor de periode 2027-2041 en vergeleken met vorige versies van het PZI (2024-2039, 2025-2039 en 2026-2040). De uitgaven zijn gelijkmatiger verdeeld over de jaren waarbij er geen onrealistisch hoger pieken meer zijn.

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 2027

De totale verwachte uitgaven voor aanleg en verbetering in het PZI bedragen voor 2027 circa €133,7 mln. 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 2027 ca. €245,8 mln. Dit betreft deels de uitgaven voor dagelijks onderhoud ongeveer €58 mln. De uitgaven voor planmatig onderhoud bedragen ongeveer €187 mln. Hiervan komt ongeveer € 109 mln. ten laste van de voorzieningen voor infrastructuur en vaarwegen. Daarnaast worden uitgaven gedaan ter vervanging van oevers en beweegbare kunstwerken ongeveer €78 mln. 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

Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten hebben we te maken met twee soorten risico's: exogene of externe risico's en endogene of interne risico's.

De exogene of externe risico's gaan over gebeurtenissen die buiten de invloedssfeer liggen van het project en de provincie. Dit zijn bijvoorbeeld marktontwikkelingen (personeelstekorten, faillissementen), geopolitieke ontwikkelingen (oorlogen) maar ook veranderend of onduidelijk Europees/landelijk beleid (stikstof, financiële spelregels, staatslakken). Dit soort risico's zijn niet of nauwelijks te beheersen vanuit projecten en worden niet financieel afgedekt. Beheersing en/of financiële afdekking kan wel wenselijk zijn op hoger niveau (provincie, programma). In het verleden zijn bijvoorbeeld voor de RijnlandRoute, HOV-NET Zuid-Holland Noord en voor stikstofproblematiek aparte programmareserveringen opgenomen in het PZI. Een ander voorbeeld is prijsontwikkeling. Hiervoor heeft de provincie separaat beleid opgesteld en in de begroting wordt rekening gehouden met extra kosten (stelpost in de begroting en reservering in het PZI voor aanleg en verbetering).

De endogene of interne risico's gaan over gebeurtenissen die binnen de invloedssfeer liggen van het project en de provincie. Dit gaat bijvoorbeeld over de omgeving

(participatie/draagvlak/bodem/bebouwing), wetten en regels (proces), politiek (besluitvorming) en de relatie met opdrachtnemers (aanbesteding/contractvorm). Deze risico's zijn wel te beheersen, maar de mate waarin hangt af van verschillende factoren.

In projecten sturen we op de beheersing van interne risico's door voor iedere fase alle voorzienbare en mogelijke risico's tot het einde van het project te inventariseren. Hiervoor gebruiken we onder andere de methode Risman. Hierbij identificeren we risico's op verschillende vlakken, bijvoorbeeld politiek, technisch, economisch, financieel en maatschappelijk. Vervolgens worden beheersmaatregelen geformuleerd en gekwantificeerd door de kans van optreden en impact op verschillende gebieden in te schatten. Bij iedere faseovergang wordt het risicodossier volledig geactualiseerd en gedurende de fase wordt getoetst of het bestaande risicodossier nog actueel is en de benoemde beheersmaatregelen worden uitgevoerd.

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 €124,0 mln. Voor beheer en onderhoud is dit €44 mln. Daarnaast zijn in het PZI aan aantal risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen voor aanleg en verbetering:

- RijnlandRoute €39,5 mln.;
- HOV-net Zuid-Holland Noord (Spoorcorridor Leiden – Utrecht) €42,8 mln.;
- Prijsontwikkeling projecten t/m 2027 €37,9 mln.;

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.

- Reservering financiële risico's PZI voor MIRT-projecten €1,1 mln.;
- Compensatie stikstofdepositie projecten €12,0 mln.

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.

Naar aanleiding van recente tekorten bij de N211 Wippolderlaan en Steekterbrug is intern door audit en advies een onderzoek gestart. Op basis hiervan wordt gekeken naar mogelijke verbeterpunten in de werkwijze.

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 in het project Spoorcorridor Leiden – Utrecht. Zoals in de Kadernota 2027-2030 aangegeven houden we in overleg met uitvoerder ProRail rekening met een hoger risicoprofiel bij de technische detaillering en tijdens de realisatie. Projecten op en rond het spoor zijn vaak complexer, zeker in combinatie met een slappe bodem.

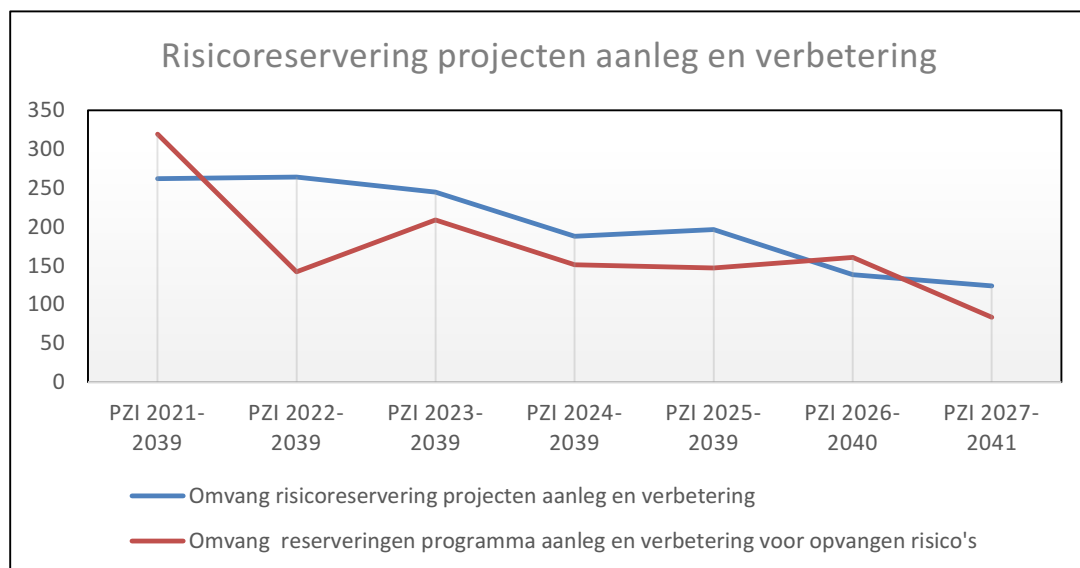
Omdat de risicoreserveringen regelmatig worden geactualiseerd, betreft dit een momentopname. De daadwerkelijke risicoreservering wijzigt door voortgang en afronding van projecten maar ook door het starten van nieuwe projecten. Ten opzichte van het vorige PZI is de totale omvang van de risicoreservering licht gedaald. Dit is het resultaat van diverse wijzigingen. Zo zijn de deelprojecten N434 en Tjalmaweg nagenoeg financieel afgerond zodat deze geen risicoreservering meer hebben. Het project HOV Leiden CS - Noordwijk wordt in 2027 afgerond waardoor de risicoreservering naar beneden is bijgesteld. Daarnaast is de risicoreservering van een aantal projecten verhoogd (N211 Wippolderlaan en N207 Zuid). Tot slot zijn een aantal projecten overgegaan naar de uitvoeringsfase waarbij een deel van het investeringskrediet is geraamd als risicoreservering. Een voorbeeld hiervan is de vervanging van de Concordiabrug.

In figuur 6 is te zien hoe de omvang van de risicoreserveringen op projecten zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren (blauwe lijn). De totale omvang van de risicoreservering is geleidelijk gedaald van circa €250,0 mln. in het PZI 2021-2039 naar €124,0 mln. in het huidige PZI. De dalende trend wordt veroorzaakt doordat in de afgelopen jaren diverse grote projecten zijn afgerond of 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 wel nieuwe projecten gestart maar deze zijn qua omvang minder groot.

De omvang van de reserveringen op programmaniveau voor risico's en tegenvallers laat een iets grilliger verloop zien (blauwe lijn). Bij het PZI 2021-2039 was er naast de risicoreservering voor de RijnlandRoute en het HOV-NET Zuid-Holland Noord nog geen aparte reservering voor tegenvallers. In plaats daarvan waren er nog vrije middelen beschikbaar die ook voor tegenvallers konden worden ingezet. Bij het volgende PZI waren deze middelen volledig ingezet voor nieuwe projecten, scopewijzigingen en tegenvallers (via het [Kaderbesluit bereikbaarheid 2022](#)). Vanaf het PZI 2023-2039 werken we met een aparte reservering voor tegenvallers. Deze kon worden ingesteld door vrijval op en heroverweging van diverse projecten. De daling in het PZI 2024-2039 komt doordat de aparte risicoreservering voor de RijnlandRoute kon worden verlaagd. In het

huidige PZI is de aparte reservering voor tegenvallers volledig benut. Dit betekent dat tegenvallers in eerste instantie vanuit vrijval op andere projecten moeten worden gedekt. Wel is een nieuwe reservering opgenomen voor financiële risico's voor met name de MIRT-projecten (zie volgende pagina) die nu in de initiatieffase zitten. Bij ieder planning en control product wordt bekeken of deze reservering kan worden aangevuld.

Figuur 6: Ontwikkeling risicoreservering projecten aanleg en verbetering (bedragen x €1 mln.)



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 mln.

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

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering bedragen x €1 mln.
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	23,4
B120761	N207 Zuid	17,1
B121139	N211 Wippolderlaan	16,6
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/N216	0,8
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) – Schiphol (fase 1 en fase 2)	3,3
B261200	Spoorcorridor Leiden-Utrecht	47,2
B262100	HOV Leiden CS - Noordwijk	2,0
B263500	HOV DMG fase 1 en 2	3,3
EVW011202 (A en B)	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoever Delft	2,9
EVW081202A	Vervanging Steekterbrug door vaste brug	1,0
EVW101702UF	Vervanging Concordiabrug	3,9

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, vrijval binnen de projecten aanleg en verbetering en/of ambitie moet worden aangewend. Als deze vrijval 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).

Reservering financiële risico's MIRT-projecten

Zoals hiervoor genoemd wordt in dit PZI een nieuwe reservering ingesteld voor het opvangen van financiële risico's bij met name MIRT-projecten. We hebben samen met gemeenten en het Rijk afspraken gemaakt over diverse nieuwe projecten om nieuwe woningbouw te ontsluiten en de bereikbaarheid op peil te houden als gevolg van woningbouw (Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit en specifieke subsidieregeling Woningbouw op Korte Termijn). Hierbij zijn ook de verwachte kosten verdeeld over Rijk (65%), gemeenten en provincie (samen 35%). Echter deze kosten zijn gebaseerd op globale ontwerpen en kosteninschattingen van de beoogde maatregelen. Het Rijk heeft aangegeven dat de Rijksbijdrage niet groter zal worden. Mocht in een latere fase blijken dat projecten duurder worden dan is het financieel risico voor de gemeenten en provincie. De provincie is verantwoordelijk voor een aantal van deze projecten (o.a. OV viaduct N217/A29 en fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid verlengde Frans Halslaan).

Voor deze projecten wordt een reservering ingesteld om mogelijke financiële risico's op te kunnen vangen. Na aftrek van tegenvallers is er in dit PZI een vrijval van € 1,1 mln. Deze wordt benut om de reservering te vullen. Naar verwachting zal de komende drie jaar nog geen beroep hoeven te worden gedaan op deze reservering. De verkenningsfase van deze projecten moet nog starten. Dit geeft wat meer tijd om de reservering in de komende jaren aan te vullen. Bij elk planning en control product wordt gekeken of de reservering verder kan worden aangevuld vanuit vrijval op projecten of heroverweging van toekomstige projecten.

Hoogoven/staalslakken

Voor de problematiek rondom Hoogoven/staalslakken is veel aandacht vanuit gemeenten, provincies en het Rijk. In 2025 zijn hierover ook [statenvragen](#) gesteld en beantwoord. Over het provinciale infrastructuurproject HOV Leiden – Katwijk is vorig jaar per [brief](#) gecommuniceerd dat de aangetroffen Hoogovenslakken verwijderd zouden worden en vervangen door een schoon en toekomstbestendig materiaal. De extra kosten worden in dit geval opgevangen binnen het projectbudget.

Een duidelijk beleid over het toepassen dan wel saneren van slakken ontbreekt echter. Het huidige verbod voor de toepassing ervan (van bouwstoffen met daarin meer dan 20 massaprocent staalslak) is tijdelijk en geldt tot begin 2027. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een besluit dat het gebruik van staalslakken straks in principe wordt verboden, tenzij

aangetoond kan worden dat het veilig kan voor mens en milieu. De nieuwe regels zullen op zijn vroegst ingaan in de zomer van 2027.

Zover dit terug te vinden is hebben we sinds het jaar 2000 geen nieuwe wegfunderingen meer aangelegd die helemaal van staalslakken zijn gemaakt. Wel schrijven we standaard een wegfundering voor met bepaalde eigenschappen. Dit betekent dat maximaal 20% aan slakken (of ander materiaal) mag worden toegevoegd om de fundering steviger te maken.

Naar verwachting zijn veel provinciale wegen deels gefundeerd op slakken. Het is echter niet precies bekend waar de slakken wel en niet zijn toegepast. We hebben geen beleid om slakken proactief te verwijderen. Vanwege de grootschalige toepassing in het verleden is dit niet praktisch, en het zou tot hoge kosten (en grote hinder) leiden.

Wanneer bij (onderhouds)werkzaamheden staalslakken worden aangetroffen is het mogelijk deze te laten liggen/hergebruiken of te verwijderen. Dit hangt af of het materiaal voldoet aan de milieunormen. Als de slakkenfundering tijdens de werkzaamheden alleen tijdelijk verwijderd wordt, kan in bepaalde gevallen de fundering opnieuw gebruikt worden. Dit hangt bijvoorbeeld af van het risico op grondwaterverontreiniging. Wanneer het materiaal onder een asfalt laag ligt komt het weinig in contact met water.

Wanneer de slakken niet voldoen aan de milieunormen moeten ze worden verwijderd. Daarbij kan ook op andere gronden worden gekozen om ze te verwijderen. Na verwijdering worden de slakken afgevoerd naar een verwerker. De fundering wordt dan opnieuw opgebouwd uit ander materiaal.

Het onderzoeken, verwijderen en vervangen van slakken in wegfunderingen betekent extra kosten voor projecten. Deze kosten zijn niet voorzien omdat op voorhand niet duidelijk is of staalslakken zijn toegepast en of ze verwijderd moeten worden ongeacht de reden.

Het is nog niet duidelijk wat de nieuwe landelijke regels zullen betekenen voor infrastructuurprojecten. In de begroting en het PZI zijn daarom momenteel geen financiële reserveringen opgenomen voor mogelijke extra kosten voor bijvoorbeeld sanering bij werkzaamheden. Los van het beleidsvraagstuk wordt onderzocht bij welke (toekomstige) projecten mogelijk sprake is van hoogoven/staalslakken en wat dit op het niveau van het PZI zou kunnen betekenen. Op basis hiervan kan dan bepaald worden welke financiële beheersmaatregelen ingesteld kunnen worden.

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 gewekt. 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.

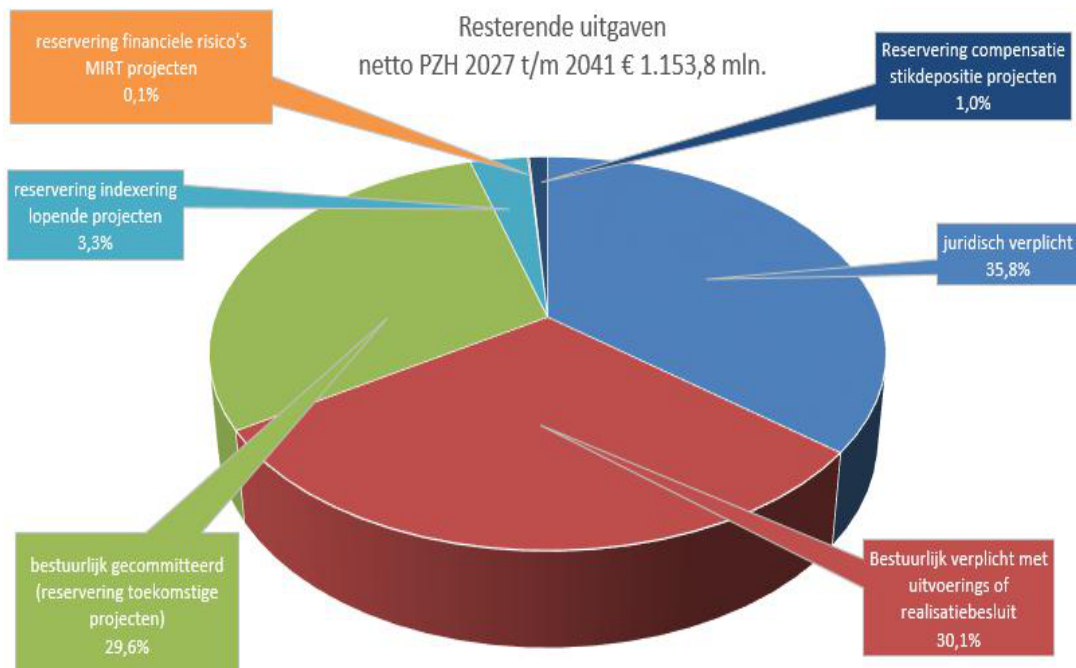
In figuur 7 staan de financiële consequenties van de mate van verplichting voor aanleg en verbetering. De bijdragen van derden zijn gekoppeld aan specifieke projecten en niet beschikbaar voor inzet buiten deze projecten.

Van de totaal nog te besteden provinciale middelen (netto PZH exclusief bijdragen van derden) in PZI 2027 t/m 2041 (ruim 1,1 miljard) is grofweg 35,8% juridisch verplicht, dit zijn projecten in de realisatiefase (contract met aannemer). Daarnaast is 30,1% bestuurlijk verplicht op basis van een uitvoerings- of realisatiebesluit (nog geen contract met aannemer) en 29,7% 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 3,3%. Daarnaast is een reservering opgenomen (1,0% 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 wordt een reservering voor financiële risico's op MIRT-projecten opgenomen in het PZI van 0,1% (zie 2.6.4. Bewust reserveren voor risico's in projecten). In hoofdstuk 3 wordt per reservering en project de status weergegeven.

Figuur 7: Flexibiliteit resterende uitgaven PZI



2.8 Werkwijze financiële wijzigingen projecten aanleg en verbetering

Wat betreft de financiële dekking voor voorstellen wordt gekeken naar de onvermijdelijkheid, het belang en de aard (incidenteel of structureel, exploitatie of investering). Hierbij geldt dat een structurele uitgave gedekt moet worden met structurele middelen en een investeringsproject met investeringsmiddelen.

Binnen de Ambitie geldt dat zover mogelijk de dekking eerst wordt gezocht binnen de beschikbare exploitatiebudgetten en investeringskredieten. Wanneer dit niet mogelijk is dan pas worden voorstellen gedaan om exploitatie om te wisselen voor investering en andersom.

Voor PZI projecten in de initiatieffase is structureel exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en -onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven.

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

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

Voor projecten die naar de uitvoeringsfase gaan of daar al in zitten wordt op basis van het uitvoeringsbesluit budget of krediet beschikbaar gesteld vanuit de betreffende reserveringen voor toekomstige projecten in het PZI. Wanneer niet de volledige reservering wordt ingezet dan kan deze (gedeeltelijk) blijven staan of worden ingezet voor andere projecten. Wanneer in de uitvoeringsfase een tekort optreedt bij bijvoorbeeld het realisatiebesluit of tussentijdse besluitvorming over scope worden de volgende stappen achtereenvolgens doorlopen:

1. Op basis van het inhoudelijke beoordelingskader in de PZI Spelregels wordt bij derden gezocht naar cofinanciering;
2. Het effect van prijsontwikkeling wordt bepaald op basis van een nieuwe/geactualiseerde kostenraming;
3. Onderzoeken of versoberingen binnen project mogelijk zijn en wat het effect is op doelbereik, draagvlak en proces;
4. Nagaan of er bestaande reserveringen in het PZI zijn voor dit programma en of deze kunnen worden ingezet;
5. 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;
6. 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;
7. 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;
8. Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in ander gebied en met een ander doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect hiervan is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
9. Heroverweging van bestaande exploitatiebudgetten en reserves binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland;
10. Inzet van reserveringen en middelen van buiten de Ambitie (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).

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 (2027-2041) 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). Projecten kunnen nog voorkomen in het PZI nadat de werkzaamheden zijn opgeleverd omdat bijvoorbeeld het project financieel en/of juridisch 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 3).

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 2027-2041 (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 Vaarwegen. Schommelingen in investeringen zijn zichtbaar bij gereed gemelde investeringen en komen terug als kapitaallasten in de Begroting. Fluctuaties in de kapitaallasten worden opgevangen via de algemene middelen.

Het dagelijks beheer en onderhoud is vrij stabiel, maar voor eventuele schommelingen als gevolg van bijvoorbeeld onverwachte gebeurtenissen is er nog een kleine egaliseringsreserve beschikbaar.

In de Paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Begroting 2027) 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 (monitoring verkeerseffecten)
2	A20 Oost (Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda)
3	Planmatig Onderhoud Rijkswegen
4	A27 capaciteitsuitbreiding Houten-Hooipolder
5	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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 8: Overzicht reserveringen investeringskredieten toekomstige wegenprojecten

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
	Reservering Geluidsmaatregelen SWUNG II	20,0	0,0	20,0	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	3,8	0,0	3,8	2031	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
	Reservering Geluidscherm Cleijn Duijn Katwijk	5,0	5,0	0,0	2029	Gereserveerd voor uitvoeringsfase aanleg geluidscherm. Scherm wordt volledig gefinancierd door	Bestuurlijk verplicht, betreft 100% financiering door derden	Niet van toepassing op reservering

Projectnr.	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
						Rijkssubsidie (in beheer bij gemeente)		
Nieuw	Reservering N209 Geluidsscherm Bleiswijk	9,5	7,0	2,5	2031	Gereserveerd voor uitvoering van het geluidsscherm. Gemeente trekt de verkenningsfase daarom is er nog geen project opgenomen in het PZI	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	11,8	0,0	11,8	2034	Gekoppeld aan Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven, mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	Niet van toepassing op reservering
	RijnlandRoute risicoreservering	39,5	0,0	39,5	2033	Gekoppeld aan uitvoeringsprogramma RijnlandRoute	Juridisch verplicht, gekoppeld aan Programma RijnlandRoute	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Parallelweg N217	11,7	5,0	6,7 ⁶	2033	Gekoppeld aan verkenning parallelweg N217. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, lopende overleggen met gemeenten	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage Onderdoorgang Erasmusweg Lozerlaan	16,0	0,0	16,0	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Den Haag	Bestuurlijke overeenkomst met Rijk en regio	Conform overeenkomst op basis van IBOI, prijspeil reservering is 1 jan 2026
	Reservering mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	37,6	0,0	37,6	2035	Gekoppeld aan Initiatieffase Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek, mogelijk in te zetten voor verkennings- en uitvoeringsfase	Bestuurlijke overeenkomst met regio	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Aansluiting A4-N223	14,8	14,8	0,0	2032	Gekoppeld aan verkenning aansluiting A4-N223	Bestuurlijk verplicht, betreft 100% financiering door het Rijk (BO-MIRT)	Niet van toepassing op reservering
	Reservering N207 – Eisenhouwerlaan (Gnephoek)	0,5	0,5	0,0	2032	Gekoppeld aan Verkenning aanpassingen N207 (Gnephoek)	Bestuurlijke afspraken met regio	Niet van toepassing op reservering

⁶ Hiervan is € 1,2 mln. 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 mln.								
	Reservering N207 – Vriezenweg (autonome groei)	0,8	0,0	0,8	2032	Gekoppeld aan Verkenning aanpassingen N207 (Gnephoek)	Bestuurlijke afspraken met regio	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd	22,0	0,0	22,0	2036	Gekoppeld aan Initiatieffase mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg)	Bestuurlijke afspraken met Rijk en regio	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Valkenhorst (Molentuinweg)	14,0	0,0	14,0	2036		Bestuurlijke afspraken met Rijk en regio	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage N207 Verbeteren doorstr. passage Leimuiden fase 2	6,5	0,0	6,5	2029	Mogelijke bijdrage aan project gemeente als vervolg op fase 1	Bestuurlijke afspraken met gemeente	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Deelovereenkomst Mobiliteit Bereikbaarheid Cortelande (Zuidplas)	2,6	0,0	2,6	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 2026
	Reservering bijdrage maatregelenpakket Cortelande/Westergouwe	45,0	0,0	45,0	2035	Gekoppeld aan Rijksproject verbreding A20 en woningbouwontwikkeling Cortelande	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering aanpassing veerinfrastructuur Veer Maassluis - Rozenburg	3,3	0,0	3,3	2029	Gereserveerd voor aanpassingen infrastructuur als gevolg van besluitvorming over toekomst veerdienst.	Bestuurlijk verplicht als gevolg van PS besluit	Niet van toepassing op reservering
Nieuw	Reservering verbreding N217 Tienvoet (Stougjeswijk)	3,0	3,0	0,0	2030	Gekoppeld aan verkenning verbreding N217 Tienvoet (Stougjeswijk)	Bestuurlijk verplicht, betreft 100% financiering door het Rijk (BO-MIRT)	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Geluidsmaatregelen N219 Nieuwkerk a/d IJssel en Zevenhuizen	2,0	0,0	2,0	2032	Gereserveerd voor uitvoering N219 Geluidsmaatregelen Nieuwkerk a/d IJssel en Zevenhuizen. Gemeente trekt de verkenningsfase, daarom geen project in het PZI	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering

Tabel 9: Overzicht reserveringen exploitatiebudgetten toekomstige wegenprojecten

Projectnr.	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar afronding	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
	Reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	28,0	0,0	28,0	2041	Reservering voor bijdrage aan uitvoering mogelijk toekomstig Rijksproject. Op dit moment niet gekoppeld aan initiatiefproject of verkenning. Rijksproject is gepauzeerd	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT. Bijdrage aan Rijksinfra kan niet worden geactiveerd.	Niet van toepassing op reservering
	Reservering energietransitie infrastructuur	5,1	0,0	5,1	2033	Gereserveerd voor bijdragen aan innovaties in provinciale projecten en projecten van derden.	Resterende middelen moeten nog worden toegedeeld aan concrete projecten	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Goederenvervoercorridors	5,1	0,0	5,1	2032	Gekoppeld aan verkenning Realisatiepact Rotterdam Goederenvervoercorridors, in te zetten voor bijdrage aan innovatieve projecten van derden (subsidies)	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 10: Overzicht projecten initiatieffase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Planning	Aanvullende informatie	
		Vorbereidingsbesluit	Status	indexering
B120820I	Initiatieffase Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	2027	Bestuurlijke afspraak met de regio voor Noordelijke Duin- en bollenstreek	Niet van toepassing op initiatiefprojecten
Nieuw	Initiatieffase mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg)	2027	Bestuurlijke afspraak met Rijk en de regio	
	Actieplan Geluid 2024-2028	2028	Bestuurlijk verplicht op basis van PS besluit	

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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activeringsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

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 mln.								
B121136V	Verkenning Onderdoorgang Erasmusweg Lozerlaan (alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2026	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht, tot op heden alleen personele inzet. Project gemeente Den Haag	Niet van toepassing op verkenning (wel op reservering uitvoeringsfase)
B121826V	Verkenning bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven (vooralsnog alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2029	Q4 2029	Bestuurlijk verplicht, tot op heden alleen personele inzet. Nader overleg met omgeving over doorstart verkenning en vervolg (nieuw voorbereidingsbesluit)	Niet van toepassing op verkenning
B120753	Verkenning Bereikbaarheid Cortelande (Zuidplas)	0,2	0,0	0,2	2027	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst	Niet van toepassing op verkenning

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
	Verkenning Geluidsscherm Cleijn Duijn Katwijk (alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2027	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht, tot op heden alleen personele inzet	Niet van toepassing op verkenning
Nieuw	Verkenning N209 Geluidscherm Bleiswijk (alleen personele inzet)	0,0	0,0	0,0	2027	Q1 2028	Bestuurlijk verplicht, tot op heden alleen personele inzet. Verkenningsfase door gemeente Lansingerland	Niet van toepassing op verkenning
Nieuw	Verkenning aansluiting A4-N223	0,2	0,2	0,0	2027	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht, provincie voert uit in opdracht van en financiering door het Rijk	Niet van toepassing op verkenning
Nieuw	Verkenning aanpassingen N207 (Gnephoek)	0,2	0,1	0,1	2028	Q3 2028	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst	Niet van toepassing op verkenning
B121729V (Nieuw)	Verkenning verbreding N217 Tienvoet (Stougjeswijk)	0,2	0,2	0,0	2027	Q4 2027	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst	Niet van toepassing op verkenning
B121701	Verkenning Parallelweg N217	0,6	0,3	0,3	2026	Q1 2026	Juridisch verplicht, verkenning nagenoeg afgerond	Niet van toepassing op verkenning

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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse afrondings- en activeringsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

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 mln.								
B121139 (A+B)	N211 Wippolderlaan	208,3	17,3	191,0	Besluit genomen	2029	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026 o.b.v. contractuele afspraken
B121140 (nieuw)	Aanpassing Harnaschknoop N211/A4	35,0	35,0	0,0	Q4 2027	2030	Bestuurlijk verplicht, betreft 100% financiering door het Rijk (BO-MIRT)	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026 (jaarlijkse indexering vanuit het Rijk)
B100651-655	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (resterende uitgaven en inkomsten - financiële afronding)	0,0	6,1	-6,1	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht. Het project is opgeleverd maar moet nog financieel worden afgerond (inkomsten).	Niet meer van toepassing
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg (resterende uitgaven en inkomsten - financiële afronding)	0,0	0,0	0,0	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht. Het project is opgeleverd en zo goed als financieel afgerond.	Niet meer van toepassing
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	141,6	27,0	114,6	Besluit genomen	2028	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026 o.b.v. contractuele afspraken
B120761	N207 Zuid ⁷	97,4	1,6	95,8	Besluit genomen	2030	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraken met gemeenten	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2027 in verband met aanbesteding
B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	23,3	0,0	23,3	Besluit genomen	2031	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026 o.b.v. contractuele afspraken
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	3,8	0,4	3,4	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Niet meer van toepassing

⁷ De gemeente Waddinxveen zal parallel aan de N207 Zuid het project Verlengde Beethovenlaan uitvoeren. In de provinciale begroting is € 1.127.389, - aan subsidie gereserveerd voor dit project. De beoogde einddatum is de gezamenlijke oplevering en openstelling van de Verlengde Beethovenlaan en de nieuwe provinciale weg Bentwoudlaan (onderdeel project N207 Zuid).

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage aanpassingen Algeracorridor	22,8	0,0	22,8	Q2 2027	2032	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente en Rijk	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
E00001701D	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (Simulator)	1,2	0,0	1,2	besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
E00001701E (Nieuw)	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (koelmachines)	0,2	0,0	0,2	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026

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 mln.								
B590051	Bijdrage knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	1,1	0,3	0,8	tussentijds worden realisatiebesluiten genomen voor uitgewerkte maatregelen	2028	Bestuurlijk verplicht, betreft subsidies	niet van toepassing

Tabel 14 geeft weer welke projecten sinds de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 14: Wijzigingen t.o.v. de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/VERVALLEN		
	Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (risico's en tegenvallers uitvoeringsfase)	Reservering van €2,3 mln. komt te vervallen en wordt ingezet voor tekorten op andere projecten (via reservering financiële risico's PZI)
Nieuw	Initiatieffase Nieuwe Oeververbinding Gouwe	Project is afgerond. Vanwege onvoldoende zicht op een gedragen en financieel haalbare voorkeursvariant wordt er geen verkenning opgestart
B000001R	Initiatieffase energietransitie infrastructuur	Project is afgerond. Er wordt geen apart vervolgproject opgestart. De reservering in het PZI kan worden benut voor bijdragen aan andere PZI-projecten
B000001D	Initiatieffase Verbreding A20 en gevolgen provinciale wegen	Project is opgegaan in Verkenning Bereikbaarheid Cortelande (Zuidplas)
EN0002204A	Uitrol opwaarderen Verkeersregelininstallaties	Project is afgerond
GEWIJZIGD		
B100651-655	RijnlandRoute N434	Diverse budgetverschuivingen binnen het programma (budgetneutraal)
B100656-659	RijnlandRoute Tjalmaweg	
B100660-662	RijnlandRoute Europaweg	
	Reservering bijdrage mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Valkenhorst (Molentuinweg)	Reservering verhoogd met €5,0 mln vanuit de algemene middelen in verband met onderhandelingen met Rijk en gemeente over extra Rijksbijdrage voor ontsluiting Valkenhorst (Molentuinweg)
EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	Projectbudget verhoogd met €0,4 mln voor herstelwerkzaamheden als gevolg van verzakking. Dekking vanuit vrijval op andere projecten (via reservering financiële risico's PZI)
B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage aanpassingen Algeracorridor	Bijdrage met €0,5 mln. verhoogd als gevolg van afgesproken indexering
TOEGEVOEGD		
	Reservering N209 Geluidsscherm Bleiswijk	Reservering en project toegevoegd van €9,5 mln. op basis van bestuurlijke afspraken voor uitvoering van het geluidsscherm en verbetering van de verkeersveiligheid op dit deel van de N209. De dekking volgt voor €7,0 mln. vanuit inkomsten en voor €2,5 mln. vanuit reserveringen Actieplan geluid 2024-2028 en verkeersveiligheid provinciale wegen (50/50)
	Verkenning N209 Geluidsscherm Bleiswijk (alleen personele inzet)	
	Reservering verbreding N217 Tienvoet (Stougjeswijk)	Reservering (€3,0 mln.) en project (€0,2 mln.) toegevoegd op basis van bestuurlijke afspraken met Rijk en gemeente. De dekking volgt volledig vanuit inkomsten
B121729V	Verkenning verbreding N217 Tienvoet (Stougjeswijk)	
	Initiatieffase mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst (Molentuinweg)	Project toegevoegd omdat bij de gebiedsontwikkelingen ook nadrukkelijk wordt gekeken naar de bereikbaarheid. Vooralsnog alleen personele kosten

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
B121140	Aanpassing Harnaschknoop N211/A4	Project (€35,0 mln.) toegevoegd op basis van bestuurlijke afspraken met het Rijk. Project wordt volledig gefinancierd door het Rijk.
	Verkenning aansluiting A4-N223	Verkenning toegevoegd op basis van bestuurlijke afspraken met het Rijk. Project wordt volledig gefinancierd door het Rijk als onderdeel van het programma kleine verbeteringen autonetwerken en doorstroming
Nieuw	Verkenning aanpassingen N207 (Gnephoek)	Project (€0,2 mln.) toegevoegd op basis van bestuurlijke overeenkomst met dekking vanuit reserveringen N207 Eisenhowerlaan en Vriezenweg (40/60)
E00001701E	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (koelmachines)	Project (€ 0,2 mln.) toegevoegd met dekking vanuit vrijval afgeronde projecten Bediencentrale.

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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

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 mln.								
	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking - Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	67,4	37,0	30,4	2034	Gekoppeld aan verkenningen Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer (Middengebied en haltes) in het kader van de Oude Lijn	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	Van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2026
	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunt Dordrecht	20,3	0,0	20,3	2034	Gekoppeld aan verkenning Spoorzone Dordrecht in het kader van de Oude Lijn	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	Van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2026
	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunt Leiden	64,9	0,0	64,9	2034	Gekoppeld aan verkenning Spoorzone Leiden in het kader van de Oude Lijn	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in MIRT	Van toepassing voor periode overeenkomst tot en met uitvoering. Prijspeil reservering is 1 jan 2026

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
	Reservering uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	15,6	3,6	12,0	2034	Gereserveerd voor subsidies aan gemeentelijke uitvoeringsprojecten in het kader van het uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	Bestuurlijk verplicht, gemeenten hebben gelegenheid om tot 2028 projecten aan te dragen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering busstallingen ⁸	9,0	0,0	9,0	2032	Gekoppeld aan verkenning aankoop en inrichting provinciale busstallingen	Bestuurlijk verplicht als gevolg van PS besluit	Niet van toepassing op reservering
	Reservering Halteverbeterplan 2022-2030	2,8	0,0	2,8	2030	Gekoppeld aan verkenning Halteverbeterplan 2022-2030 (2e tranche). Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering OV viaduct N217/A29	11,2	11,2	0,0	2032	Gekoppeld aan Verkenning OV viaduct N217/A29 in het kader van ontsluiting woningbouwontwikkeling Stougjeswijk	Bestuurlijke overeenkomst met Rijk en regio	Niet van toepassing op reservering
	HOV-Net Zuid-Holland Noord Risicoreservering (Spoorcorridor Leiden - Utrecht)	42,8	0,0	42,8	2037	Gekoppeld aan het programma HOV-Net Zuid-Holland Noord, mogelijk in te zetten voor risico's in het project Spoorcorridor Leiden - Utrecht	Juridisch verplicht, gekoppeld aan Programma HOV-Net Zuid-Holland Noord (Spoorcorridor Leiden - Utrecht)	Niet van toepassing op reservering

⁸ Gekoppeld aan B290025V Verkenning aankoop en inrichting provinciale busstallingen, zie tabel 18, en B290025UF Uitvoering aankoop en inrichting provinciale busstallingen (Dordrecht), zie tabel 19.

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 mln.								
	Reservering Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug (exploitatie)	10.5	0.0	10.5	2032	Bijdrage aan uitvoering toekomstig project gemeente Rotterdam. Eind 2028 rond de gemeente naar verwachting de planuitwerkingsfase af waarna een besluit wordt genomen over het vervolg. Daarna volgt een subsidieaanvraag voor de provinciale bijdrage aan de uitvoering	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 2026

Momenteel bevat het PZI een project in de initiatieffase op het vlak van openbaar vervoer, zie tabel 17. In tabel 18 zijn de projecten weergegeven in de verkenningsfase en het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet. De uitgaven kunnen bestaan uit (interne) personeelskosten en onderzoeksopdrachten. Deze kredieten zijn niet inzetbaar voor de realisatie. Daarvoor zal eerst een uitvoeringsbesluit moeten worden genomen. Wanneer het uitvoeringsbesluit wordt verwacht is ook weergegeven in de tabel. Tot slot wordt de status van het project weergegeven en of indexering van toepassing is. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 17: Overzicht openbaar vervoerprojecten in de initiatieffase (exploitatiebudget)

Projectnr	Naam	Planning	Aanvullende informatie	
		Vorbereidingsbesluit	Status	indexering
B000001Q	Initiatieffase R-Net Leiden - Noordwijk	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 mln.								
B290019	Verkenning Halteverbeterplan 2026-2030 (2e tranche)	0,1	0,0	0,1	2027	Q1 2027	Juridisch verplicht, verkenning nagenoeg afgerond	Niet van toepassing op verkenning
B291729V	Verkenning OV-viaduct N217/A29	1,0	1,0	0,0	2028	Q1 2028	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst	Niet van toepassing op verkenning
B290025V (nieuw)	Verkenning aankoop en inrichting provinciale busstallingen	1,0	0,0	1,0	2027	Q3 2027	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst	Niet van toepassing op verkenning
B290020	Verkenning uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV	0,1	0,0	0,1	2028	Q4 2028	Bestuurlijk verplicht op basis van bestuurlijke overeenkomst. Gemeenten hebben mogelijkheid om tot eind 2028 projecten in te dienen	Niet van toepassing op verkenning
B290021	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer (Deelgebieden Leiden en Zoetermeer)	0,1	0,0	0,1	2027	Q4 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het kader van de Oude Lijn	Niet van toepassing op verkenning
B290021V	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer (Middengebied en haltes)	0,5	0,0	0,5	2027	Q1 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het kader van de Oude Lijn	Niet van toepassing op verkenning
B290022	Verkenning Spoorzone Dordrecht	1,0	0,0	1,0	2031	Q2 2031	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het kader van de Oude Lijn	Niet van toepassing op verkenning
B290023	Verkenning Spoorzone Leiden	2,5	0,0	2,5	2031	Q2 2031	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak in het kader van de Oude Lijn	Niet van toepassing op verkenning

Tot slot zijn in tabel 19 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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 19: 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 mln.								
B290025UF	Uitvoering aankoop en inrichting provinciale busstallingen (Dordrecht)	5,0	0,0	5,0	Besluit genomen voor Dordrecht	2030	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
B290026UF (nieuw)	Quick wins haltes 2027-2030	2,0	0,0	2,0	Besluit genomen	2030	Bestuurlijk verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
B290024U	Halteverbeterplan 1e tranche categorie C en P+R/hubs Algeracorridor	3,6	0,1	3,5	Besluit genomen	2028	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeenten	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
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	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	2028	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
bedragen x €1 mln.								
B263500 (B+C) en B263502B	HOV DMG	27,8	0,4	27,4	Besluit genomen	2026	Fase 1 en 2 afgerond, fase 3 juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
HOV-NET Zuid-Holland Noord								
B210054	Bijdrage aan de Leidse Ring Noord (Bestuursovereenkomst Leidse ring Noord)	32,7	0,0	32,7	Besluit genomen	2031	Juridisch verplicht, subsidie	Niet van toepassing
B261200, B261201UF en B261202UF	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	226,1	135,6	90,5	Q2 2028	2037	30% juridisch verplicht (afgeronde maatregelen), 70% bestuurlijk verplicht o.b.v. bestuurlijke afspraken met Rijk en gemeenten	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
B262100(A)	HOV Leiden CS - Noordwijk ⁹	94,7	84,2	10,5	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
B262101	HOV Leiden CS - Katwijk Achterwegviaduct	11,6	11,6	0,0	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken

⁹ De busbaan Leiden – Katwijk is in 2026 conform planning en binnen budget afgerond en geopend. In 2027 vinden nog resterende werkzaamheden plaats en wordt het project financieel afgerond.

Tabel 20 geeft weer welke projecten sinds de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 20: Wijzigingen t.o.v. de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND/ VERVALLEN		
B000001N	Initiatieffase OV Breda - Gorinchem	Project is afgerond. Er zijn geen projecten naar voren gekomen met een rol voor de provincie Zuid-Holland
B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspoeren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	Project is afgerond
B263502	HOV DMG-fase 3	Project is samengevoegd met HOV DMG fase 1 en 2
B290030	Verkenning oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug	De bijdrage aan de verkenning is afgerond en de subsidie is vastgesteld. Eind 2028 rond de gemeente naar verwachting de planuitwerkingsfase af waarna een besluit wordt genomen over het vervolg. Daarna volgt een subsidieaanvraag voor de provinciale bijdrage aan de uitvoering
GEWIJZIGD		
	Reservering OV viaduct N217/A29	Reservering verhoogd met €8,0 mln. door afgesproken Rijksbijdrage
	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking - Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	Reservering verhoogd met €37,0 mln door afgesproken Rijksbijdrage
	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunt Dordrecht	Reservering verhoogd met €2,9 mln. vanuit de Bikkergelden, ook het Rijk draagt extra bij waardoor er een sluitend financieel plaatje is
B262100(A)	HOV Leiden CS - Noordwijk	Uitvoeringskrediet verhoogd met €0,9 mln. voor extra werkzaamheden op verzoek van gemeente en aansluiting busbaan Valkenhorst. Dekking door extra inkomsten (€0,6 mln,) en vanuit Bikkergelden (€0,3 mln.)
	Reservering Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug (exploitatie)	Bijdrage met €0,3 mln. verhoogd als gevolg van afgesproken indexering
B290022	Verkenning Spoorzone Dordrecht	Met de opdrachtgevende partijen is afgesproken om nog geen besluit te nemen over uitvoering en realisatie maar eerst de projecten verder uit te werken. Dit heeft als doel om beter zicht te krijgen in de maatregelen, kosten, risico's. Dit heeft geen effect op de totale doorlooptijd van de Oude Lijn. In de MIRT systematiek heet deze fase Plan- en studiefase en duurt circa 4 jaar. Deze fase overlapt deels de verkenningsfase- en uitvoeringsfase volgens de PZI-spelregels. Pas na deze fase kan een uitvoeringsbesluit worden genomen volgens de PZI-spelregels. Bij de Voorjaarsnota zullen de voorbereidingskredieten worden verhoogd vanuit de reserveringen voor deze projecten in het PZI. Dan is meer bekend over de kosten voor deze fase en onze bijdrage daaraan.
B290023	Verkenning Spoorzone Leiden	
TOEGEVOEGD		
B291729V	Verkenning OV-viaduct N217/A29	Project (€1,0 mln.) toegevoegd op basis van bestuurlijke afspraken met Rijk en gemeente. Dekking vanuit reservering OV-viaduct N217/A29

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
B290025V	Verkenning aankoop en inrichting provinciale busstallingen	Project (€1,0 mln.) gestart op basis van voorbereidingsbesluit
B290025UF	Uitvoering aankoop en inrichting provinciale busstallingen (Dordrecht)	Project (€5,0 mln.) gestart op basis van voorbereidingsbesluit waarin is besloten om voor de locatie Dordrecht al een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen i.v.m. noodzaak om op korte termijn tot een oplossing te komen
B290026UF	Quick wins haltes 2027-2030	Project (€2,0 mln.) toegevoegd voor kleine aanpassingen aan haltes zoals verlichting, bebording, toegankelijkheid etc. Dekking vanuit de Bikkergelden

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. Voor het nieuwe programma Continuering Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" wordt de programmering nog nader uitgewerkt. 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 21 en de reserveringen in de exploitatie in tabel 22. 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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 21: Overzicht reservering investeringskredieten toekomstige fietsprojecten

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering Continuering uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	27.5	0.0	27.5	2031	Gereserveerd voor continuering uitvoeringsagenda en nadere besluitvorming hierover door Provinciale Staten	Bestuurlijk verplicht als gevolg van PS besluit	Niet van toepassing op reservering

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering Nieuwe Tolbrug	19,0	12,1	6,9	2032	Gekoppeld aan Verkenningsfase Nieuwe Tolbrug. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke overeenkomst met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering bijdrage Bodegravenboog ten behoeve van fietsmaatregel	15,0	0,0	15,0	2035	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	Niet van toepassing op reservering
	Reservering fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid verlengde Frans Halslaan	2,5	0,0	2,5	2031	Gereserveerd voor fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid verlengde Frans Halslaan (verkenning moet nog starten).	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
	Reservering fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en bollenstreek	7,0	0,0	7,0	2031	Gekoppeld aan Initiatieffase Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek, mogelijk in te zetten voor verkennings- en uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering

Tabel 22: Overzicht reserveringen exploitatie toekomstige fietsprojecten

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering Continuering uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	12.4	0.0	12.4	2033	Gereserveerd voor continuering uitvoeringsagenda en nadere besluitvorming hierover	Bestuurlijk verplicht als gevolg van PS besluit	Niet van toepassing op reservering

Momenteel bevat het PZI een project in de initiatieffase op het vlak van fiets, zie tabel 23. In tabel 24 en 25 zijn de projecten weergegeven in de verkenningfase 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. Als dit het geval is dan wordt dit vermeld bij de status. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 23: Overzicht fietsprojecten in de initiatieffase (exploitatiebudget)

Projectnr	Naam	Planning	Aanvullende informatie	
		Vorbereidingsbesluit	Status	Indexering
B000001O	Initiatieffase Bodegravenboog t.b.v. fietsmaatregel	2027	Bestuurlijk verplicht, afspraak met de regio naar aanleiding van de verkenning Beter Bereikbaar Gouwe	Niet van toepassing op initiatiefprojecten

Tabel 19: Overzicht fietsprojecten in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	7,5	0,0	7,5	2027-2029	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	Deels juridisch en deels bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat
B590200V	Verkenningsfase Nieuwe Tolbrug	1,0	0,5	0,5	2027	Q4 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Niet van toepassing op verkenning

Tabel 25: Overzicht projecten fiets verkenningsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	1.5	0	1.5	2027-2028	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	Deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	Niet van toepassing op verkenning

Tot slot zijn in tabel 26 en 27 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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 26: Overzicht fietsprojecten uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
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	38.4	2.6	34.9	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	2027-2029	deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat

Tabel 27: Overzicht fietsprojecten in uitvoeringsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
B121031E	Algeracorridor bijdrage korte termijn - Snelfietsroute Algerabrug	0,7	0,0	0,7	Besluit genomen	2028	Juridisch verplicht	Niet van toepassing
B000001F	Metropolitane fietsroute Westland (Naaldwijk - Den Haag)	1,2	0,0	1,2	Q4 2027	2030	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Niet van toepassing
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
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	23,4	2,7	20,7	Niet op programmaniveau, per project afzonderlijk	2027-2030	Deels juridisch, deels bestuurlijk verplicht	Alleen van toepassing wanneer op programmaniveau een tekort ontstaat

Tabel 28 geeft weer welke projecten sinds de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 28: Wijzigingen t.o.v. de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
B590101V	Verkenning Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Vlietlijn	Project komt te vervallen. De gereserveerde bijdrage voor het no regretpakket van € 4,0 mln. wordt ingezet voor de Nieuwe Tolbrug
	Reservering bijdrage Metropolitane fietsroute Westland (Naaldwijk - Den Haag)	Reservering wordt volledig ingezet voor bijdrage aan project van gemeente Westland
GEWIJZIGD		
B000001F	Bijdrage Metropolitane fietsroute Westland (Naaldwijk - Den Haag)	Bijdrage aan project (€ 1,2 mln) toegevoegd in uitvoeringsfase met dekking vanuit reservering Metropolitane fietsroute Westland (Naaldwijk - Den Haag)
	Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	Diverse budgetverschuivingen binnen het programma (budgetneutraal)
TOEGEVOEGD		
B590200V	Verkenningsfase Nieuwe Tolbrug	Project (€ 1,0 mln.) toegevoegd op basis van voorbereidingsbesluit. Dekking vanuit reservering Nieuwe Tolbrug

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 volgens de 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 4.

Momenteel bevat het PZI drie reserveringen voor toekomstige verkeersveiligheidsprojecten (tabel 29) en een project in de initiatieffase (tabel 30). In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 29: Overzicht reservering investeringskredieten toekomstige projecten verkeersveiligheid

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering aansluiting N215-N498	1,2	0,4	0,8	2028	Gekoppeld aan verkenningsfase N215-N498. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering
Nieuw	Reservering rotonde N209 Heerewegh Benthuizen	6.9	0.0	2.0	2032	Gekoppeld aan verkenningsfase rotonde N209 Heerewegh Benthuizen. Mogelijk in te zetten voor uitvoeringsfase	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met regiopartijen	Niet van toepassing op reservering

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning	Aanvullende informatie		
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Activering	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering verkeersveiligheid provinciale wegen	13.8	0.0	13.8	2034	Gereserveerd voor verkeersveiligheid (Investeringsagenda) en nadere besluitvorming hierover	Bestuurlijk verplicht als gevolg van PS besluit	Niet van toepassing op reservering

Tabel 30: Overzicht projecten verkeersveiligheid in de initiatieffase (exploitatiebudget)

Projectnr	Naam	Planning	Aanvullende informatie	
		Vorbereidingsbesluit	Status	Indexering
	Initiatieffase verkeersveiligheid provinciale wegen	2028	Geen	Niet van toepassing op initiatiefprojecten

In tabel 31 zijn de projecten weergegeven in de verkenningfase en het beschikbaar gestelde krediet 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. Als dit het geval is dan wordt dit vermeld bij de status. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 31: Overzicht projecten verkeersveiligheid in verkenningfase (voorbereidingskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Verkenning afgerond	Uitvoeringsbesluit	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
EN2152601V	Verkenning aansluiting N215-N498	0,1	0,0	0,1	2027	Q2 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Niet van toepassing op verkenning
EN2092601V	Rotonde N209 Heerewegh Benthuisen	0,2	0,0	0,2	2027	Q4 2027	Bestuurlijk verplicht, bestuurlijke afspraak met gemeente	Niet van toepassing op verkenning

In tabel 32 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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 32: Overzicht projecten verkeersveiligheid uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
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	Besluit genomen	2030	Juridisch verplicht	Indexering o.b.v. contractuele afspraken
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland (financiële afronding)	0,7	0,9	-0,2	Besluit genomen	2027	Juridisch verplicht, financiële afronding in 2027	Niet meer van toepassing

Tabel 33 geeft weer welke projecten sinds de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 33: Wijzigingen t.o.v. de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
GEWIJZIGD		
EN2092601V	Rotonde N209 Heerewegh Benthuisen	Project is teruggegaan naar verkenningfase omdat gebleken is dat het uitvoeringsbesluit onvolledig was. Voordat een nieuw uitvoeringsbesluit kan worden genomen moeten nog een aantal zaken worden uitgewerkt. Voorbereidingskrediet bedraagt € 0,2 mln. met dekking vanuit de reservering rotonde N209 Heerewegh Benthuisen
TOEGEVOEGD		
EN2152601V	Verkenning aansluiting N215-N498	Project (€0,1 mln.) toegevoegd op basis van voorbereidingsbesluit. Dekking vanuit reservering aansluiting N215-N498
	Reservering rotonde N209 Heerewegh Benthuisen	Reservering (€6,9 mln.) weer opgenomen, minus voorbereidingskrediet, omdat het project is teruggegaan van uitvoerings- naar verkenningfase

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). De combinatie van beroepsvaart met de recreatievaart is daarbij een blijvend aandachtspunt. De onderhoudsprojecten en het vervangen van oevers zijn onderdeel van het Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP) en wordt benoemd in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 3.1).

Het PZI bevat een reservering voor toekomstige subsidies veerinfrastructuur, zie tabel 34. Hierbij is aangegeven wat het verwachte jaar van uitgave, de status en of indexering van toepassing is. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 34: Overzicht reserveringen exploitatie toekomstige vaarwegprojecten

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning	Aanvullende informatie		
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Jaar uitgave	Inzet	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
	Reservering veerinfrastructuur	0,4	0,0	0,4	2030	Restant Rijksbijdrage voor veerinfrastructuur, beklemd in de reserve bereikbaarheid 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 verkenningsfase voor vaarwegen.

In tabel 35 en 36 zijn de vaarwegprojecten 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. In verband met het realistisch ramen van uitgaven zijn diverse activerings- en afrondingsjaren bijgesteld naar een later jaar. Deze bijstellingen worden niet meer apart toegelicht.

Tabel 35: Overzicht vaarwegprojecten in uitvoeringsfase (uitvoeringskrediet)

Projectnr	Naam	Investeringen			Planning		Aanvullende informatie	
		Krediet	Inkomsten	Netto PZH	Realisatiebesluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
EVW011202 (A+B)	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	20,2	3,5	16,7	Besluit genomen	2031	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2025
EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	59,5	2,9	56,6	Besluit genomen	2028	Juridisch verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
EVW101702UF	Vervanging Concordiabrug	32,8	0,4	32,4	Q1 2027	2031	Bestuurlijk verplicht	Krediet heeft prijspeil 1 jan 2026
Functionele verbeteringen vaarwegen								
EVW041401	Loswal Hoogewaard	1,6	0,0	1,6	Q2 2027	2029	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nader te bepalen bij realisatiebesluit
EVW092202	Veiligheidsmaatregelen 't Weegje	0,3	0,0	0,3	Besluit genomen	2028	Bestuurlijk verplicht, afspraken met gemeente	Nader te bepalen bij realisatiebesluit

Tabel 36: Overzicht vaarwegprojecten in uitvoeringsfase (exploitatie)

Projectnr	Naam	Exploitatie			Planning		Aanvullende informatie	
		Uitgaven	Inkomsten	Netto PZH	Realisatie-besluit	Uitvoering afgerond	Status	Indexering
Bedragen x €1 mln.								
EVW092101UF	Aanleg Zonnepark Julianasluizen	0,3	0	0,3	Q1 2027	2027	Bestuurlijk verplicht	EVW092101UF

Tabel 37 geeft weer welke projecten sinds de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten zijn gewijzigd.

Tabel 37: Wijzigingen t.o.v. de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
EVW011903	Bijdrage verplaatsing Laga	Project is afgerond, subsidie is vastgesteld
GEWIJZIGD		
EVW101702UF	Vervanging Concordiabrug	Uitvoeringskrediet verhoogd als gevolg van indexering (€0,8 mln.) en op basis van een nieuwe raming (€2,5 mln.). Er zijn extra kosten doordat de tijdelijke brug duurder wordt (hogere huur van benodigde grond) en omdat een kostenpost in de vorige raming te laag was ingeschat. De dekking volgt vanuit vrijval op andere projecten
TOEGEVOEGD		

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. In vergelijking met de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 is de reservering prijsontwikkeling t/m 2027 afgenomen met €1,5 mln. als gevolg van compensatie op projecten Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor, Vervanging Concordiabrug en de Reservering oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug. De reservering tegenvallers en prijsontwikkeling is bij de Voorjaarsnota 2026 en Kadernota 2027 volledig ingezet voor projecten. Omdat er wel financiële risico's zijn op projecten, bijvoorbeeld op MIRT-projecten, wordt een nieuwe reservering ingesteld. Dit is nodig omdat veel projecten nog moeten worden uitgewerkt en de Rijksbijdrage niet groter zal worden. Na aftrek van tegenvallers is er in dit PZI een vrijval van € 1,1 mln. Deze vrijval wordt toegevoegd aan de reservering. Bij elk planning en control product wordt gekeken of de reservering verder kan worden aangevuld.

De reservering compensatie stikstofdepositie is gelijk gebleven. De belangrijkste wijzigingen zijn weergegeven in de voorgaande paragrafen. De middelen die in tabel 38 zijn weergegeven kunnen niet worden ingezet voor nieuwe projecten of voor scopewijzigingen op lopende projecten.

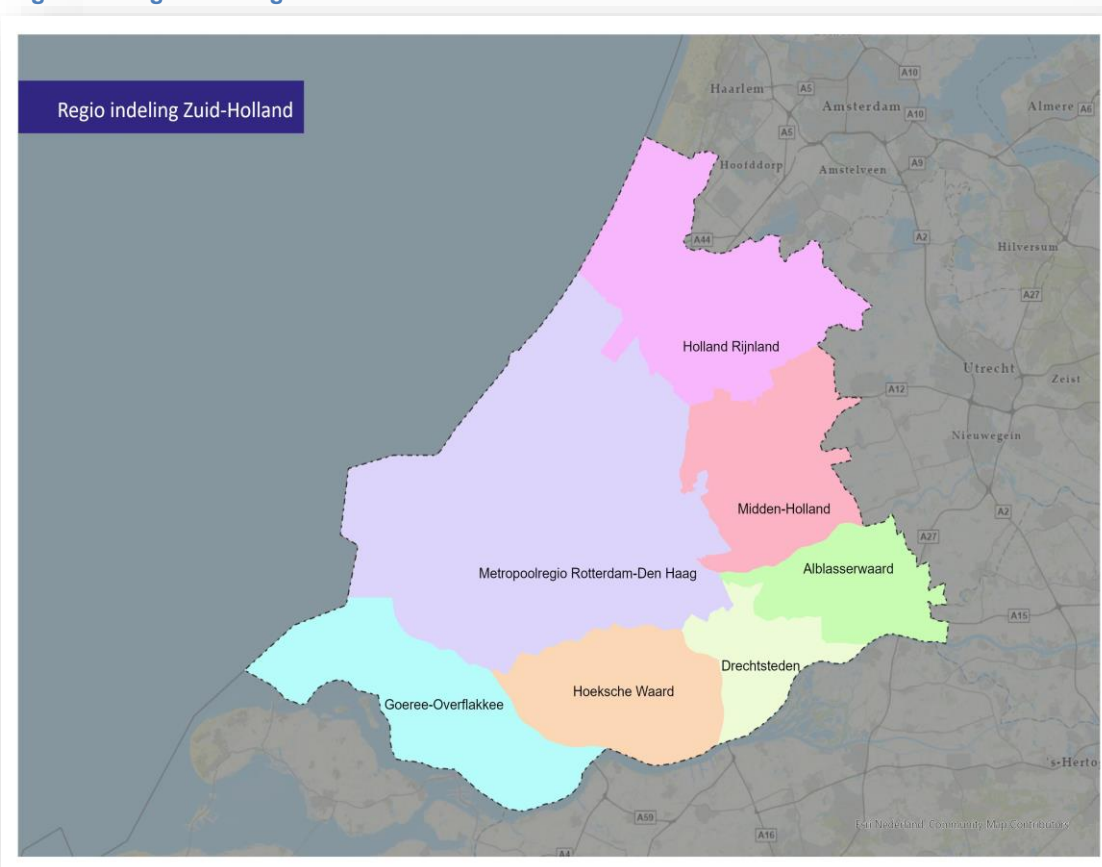
Tabel 38: Overzicht beschikbare investeringsmiddelen prijsontwikkeling en tegenvallers

Projectnr	Omschrijving	Investerings-krediet	Inkom-sten	Netto PZH	Verwacht jaar gereed
Bedragen x €1 mln.					
	Reservering indexering lopende projecten t/m 2027	37,9	0,0	37,9	n.v.t.
	Reservering financiële risico's PZI	1,1	0,0	1,1	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 8 zijn de regio's die een gebiedsagenda maken opgenomen namelijk Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard, Drechtsteden, Alblasserwaard, Midden-Holland en Holland Rijnland.

Figuur 8: Regio indeling Zuid-Holland



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

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.

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. Daarbij gaan we vanaf 2027 scherper sturen op het benutten van middelen door de aanvragers zoals opgenomen in de ingediende gebiedsagenda's. Middelen die niet (tijdig) worden gebruikt zullen in het vervolg worden ingezet voor andere bereikbaarheidsdoelen.

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 2027. Zie tabel 39. De projecten komen voort uit de Groeiagenda en/of het regionale Mobiliteitsplan Drechtsteden (Op één kompas varen).

Tabel 39: Overzicht projecten gebiedsagenda Drechtsteden 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27015	Kleine gedrag gerelateerde maatregelen verkeersveiligheid	Dordrecht	75,0	2027
TOTAAL			75,0	
G27009	Herinrichten Veerplein Thorhoofd	Zwijndrecht	715,8	2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
G27010	Verkeersknip Spuiboulevard	Dordrecht	700,0	
TOTAAL			1.490,8	

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 2027 zijn vier verkeersveiligheidsprojecten aangedragen. Zie tabel 40.

Tabel 40: Overzicht projecten gebiedsagenda Alblasserwaard 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27008	Herinrichten Hoogaarslaan te Nieuw-Lekkerland	Molenlanden	124,0	2027
D27009	Verbeteren oversteekvoorzieningen Banneweg	Gorinchem	124,0	
D27010	Verbeteren fietsveiligheid Voordijk te Schelluinen (buiten de bebouwde kom)	Waterschap Rivierenland	124,0	
D27011	Kleine gedrag gerelateerde maatregelen verkeersveiligheid	RPV Alblasserwaard	91,6	
TOTAAL			463,6	

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. De gemeente werkt aan een nieuw Mobiliteitsplan.

De regiogemeente heeft twee projecten aangedragen voor subsidie in 2027. Zie tabel 41.

Tabel 41: Overzicht projecten gebiedsagenda Goeree -Overflakkee 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27016	Herinrichten noordelijk deel Langeweg te Middelharnis	Goeree-Overflakkee	186,75	2027
D27017	Herinrichten Oosthavendijk te Middelharnis		186,75	
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 afhankelijkheid 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 veilig bereikbaar houden van voorzieningen voor alle inwoners is een belangrijk uitgangspunt.

De regiogemeente heeft drie projecten aangedragen voor subsidie in 2027 gericht op verkeersveiligheid. Zie tabel 42.

Tabel 42: Overzicht projecten gebiedsagenda Hoeksche Waard 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27012	Herinrichten Stougjesdijk te Oud-Beijerland (binnen de bebouwde kom)	Hoeksche Waard	397,7	2027
D27013	Herinrichten Dorpsstraat te Zuid-Beijerland		100,0	
D27014	Uniformering schoolomgevingen en speeltuinomgevingen		25,0	
TOTAAL			522,7	

4.5 Regio Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland heeft op basis van de regionale ambities een Regionale Investeringsagenda opgesteld met zeven projecten om de regio op een veilige manier bereikbaar te houden.

Regio Holland Rijnland is de regio die de verbinding legt tussen de Metropool Regio Amsterdam, Regio Midden-Holland en de Metropool Regio Den Haag Rotterdam. Een diverse regio die bestaat uit de sterk verstedelijkte Leidse Regio, de Duin- en Bollenstreek als een van de belangrijkste toeristische trekpleisters van Nederland én het landelijke Groene Hart waar de gemeente Alphen aan den Rijn middenin ligt. Dat vraagt om een specifieke aanpak om de regio duurzaam en bereikbaar te blijven houden. De regio onderzoekt lange-termijnontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteitsvraagstukken zoals veranderde werk- en leefpatronen en de invloed op de mobiliteitsbehoefte. Hierbij worden ontwikkelingen op het gebied van wonen, economie, energie betrokken

De regio heeft 7 projecten ingediend voor de Regionale gebiedsagenda Mobiliteit. Voor de projectenlijst is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig), zie tabel 43 en overige (grotere) infrastructurele projecten met meer regionale bereikbaarheidsdoelstelling, zie tabel 44.

Tabel 43: Overzicht Duurzaam Veilig (DV) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27001	Downgraden Ripselaan en verbreden fietspad	Kaag en Braassem	87,0	2027
D27002	Herinrichten Voorstraat en Zuidstraat	Katwijk	220,0	
D27003	DV inrichten Fortuinwijk-Noord	Leiden	264,0	
D27004	Herinrichten Boonstraat	Oegstgeest	70,0	
TOTAAL			641,0	

Tabel 44: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Holland Rijnland 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
G27001	Aanleg Zuidwestelijke ontsluitingsweg te Hazerswoude	Alphen aan den Rijn	1.238,0	2027
G27002	Verbeteren en verbreden doorfietsroute Hoge Rijndijk – Willem van der Madeweg	Leiden	631,0	
G27003	Verbeteren verkeersveiligheid spoorwegovergang Morsweg - Haagweg	Leiden	340,0	
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 45 en overige (grotere) infrastructurale projecten met meer regionale bereikbaarheidsdoelstelling, zie tabel 46.

Tabel 45: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2027

bedragen x €1.000			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
D27005	Reconstrueren Groene Ree	Bodegraven-Reeuwijk	81,7	2027
D27006	Veiliger maken kruising Bloemendaalseweg – Hugo de Vrieslaan – Ridder van Catsweg	Gouda	174,5	
D27007	Herinrichten Weidezoo te Moordrecht	Zuidplas	93,8	
TOTAAL			350,0	

Tabel 46: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda Midden-Holland 2027

bedragen x €1.000

			Budget	
Projectnummer	Omschrijving	Aanvrager	Totaal	Ten laste van jaar
G27004	Keerlus Rotterdamseweg – Schielandse Hogezeedijk	Gouda	176,5	2027
G27005	Herinrichten Reigerstraat – Lazeruskade - Wachtelstraat	Gouda	150,0	
G27006	Aanpak verkeersknelpunt Brugweg	Waddinxveen	176,5	
G27007	Verbreden fietspad langs de A20	Zuidplas	176,5	
G27008	Verbeteren fietsveiligheid doorfietsroute Rotterdam – Lekkerkerk (Tiendweg – West)	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	176,5	
TOTAAL			857,0	

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.
Structurele lasten	Structurele lasten zijn kosten die langdurig en herhaaldelijk terugkeren, meestal voor onbepaalde tijd
Incidentele lasten	Utgaven die maximaal enkele jaren duren (vaak tot drie jaar) en daarna stoppen.
Projectscope	Een projectscope is de officiële afbakening van wat wel en niet tot een project behoort, inclusief de doelen, resultaten en grenzen
Initiatiefproject	Project dat zich in de initiatieffase bevindt. Na de initiatieffase volgt bij voldoende nut en noodzaak en zicht op financiering een voorbereidingsbesluit (start verkenningfase)
Verkenning	Project dat zich in de verkenningfase bevindt en waarvoor een voorbereidingsbesluit is genomen. Na de verkenningfase volgt bij een breed gedragen voorkeursvariant en zicht op financiering een uitvoeringsbesluit (start uitvoeringfase)

Bijlage 2: Overzicht projecten Uitvoeringsagenda samen verder fietsen

In deze bijlage worden de diverse deelprojecten van de uitvoeringsagenda weergegeven uitgesplitst naar fase, zie tabel 47. De verdeling tussen investering en exploitatie is terug te vinden in paragraaf 3.5.

Tabel 47: Overzicht projecten uitvoeringsagenda samen verder fietsen

Projectnr	Naam
Verkenningfase (totaal €9,0 mln. investering en exploitatie)	
B510000A	Projectmanagement Fiets (2019-2023)
B570004	F700.04 N444a Oranje Nassaulaan – Vinkeweg (Warmond)
B563000	F630 Verbetering fietsverbindingen haltes Hoogwaardig Openbaar vervoer
B567000	F670 Toekomstagenda snelfietsroutes
Uitvoeringsfase (totaal €61,8 mln. investering en exploitatie)	
B526306	F263.6 - Sluiseiland (N207)
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenervaard) - (Benedenkerksweg-Beijerscheweg)
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvluit (SFR)
B561000	F610 Velostrada Fase 2
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR
B563500	F635 Fietsoversteken N210
B564300	F643 Fietspadenplan Zoeterwoude
B565201	F652.1 Hoekeindseweg-Parallelweg West
B569400	F694 Fietsverbetering bij verkeersregelinstanties
B569502	Fietstunnel Lisse
B570001	F700.01 N213 Nieuwe Dijkweg – Voorstraat
B570003	F700.03 N467a/b 's Gravenzande – Naaldwijk
B570005	F700.05 N208b (noordkant Lisse)
B570009	F700.09 N211a+b
B580900	Uitbreiding fietsenstallingen Leiden CS
B550803	F508.3 Kruising Hofzichtlaan
B556000	F560.0 Klaaswaal-Strijen
B556100	F561.0 Goudswaard - Piershil
B558300B	F583 Bewegwijzering F15 IJsselmonde
B560200	F602 Korteweg
B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen
B560401	F604.1 Blauwe Steenweg - Smidsweg
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR
B561900	F619 Oud Beijerland-Heinenoordtunnel
B562000	F620 Tiengemetepad Hogendijk
B562400	F624 Gouda - Alphen aan de Rijn SFR
B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR
B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten
B563400	F634 Fietspad Reedijk

<i>B563700</i>	<i>F637 Fietsknelpunten blok 4 uitvoeringsagenda</i>
<i>B563800</i>	<i>F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam</i>
<i>B563900</i>	<i>F639 Fietsroute Hellevoetsluis - Spijkenisse</i>
<i>B580000</i>	<i>Projectmanagementkosten Fietsstallingen</i>
<i>B580602</i>	<i>Uitbreiding fietsenstallingen Gorinchem CS - fase 2</i>

Via de Investeringsagenda 2026-2030 hebben Provinciale Staten €10,0 mln. beschikbaar gesteld om de lopende Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen te continueren tot en met 2031. Hierbij is door de gedeputeerde toegezegd (BW/T2026.008) in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) Provinciale Staten te informeren over het Actieplan Geluid (stil asfalt) en de uitwerking investeringen fietsnetwerk.

Bij Voorjaarsnota 2026 is aanvullend € 20 mln. beschikbaar gesteld. Met deze in totaal € 30 mln. aan middelen kunnen fietsprojecten worden gerealiseerd met de focus op deze speerpunten:

- Aanpak 20 fietsoversteken (fietsoversteken over (zij)wegen van de Provincie)
- Omzetten 13 kilometer tegelfietspad (provinciale fietspaden in Westland en Duin en Bollenstreek)
- Verbetermaatregelen op 5 doorfietsroutes (bijvoorbeeld de Nieuwe Tolbrug).

Bij het opstellen van het PZI was er nog geen nadere programmering uitgewerkt die kon worden opgenomen. Naar verwachting zal eind 2026 een programmabesluit (gecombineerd voorbereidings- en uitvoeringsbesluit) worden voorgelegd aan Provinciale Staten met daarin de nadere uitwerking van de projecten.

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. Vervanging Concordiabrug

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

13. N468 Schipluiden
14. Planmatig onderhoud bruggen vaarwegtraject 3
15. Baggeren vaarwegen T1 t/m T10
16. Oeververvanging T6.1 (Alphen aan den Rijn Centrum)
17. 39 vaste kunstwerken Groot onderhoud

1. Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen



Projectnummer	B500000 - B581800
Aanleiding	Eén van de hoofddopgaven 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 • Continueren "Samen verder Fietsen" • zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
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



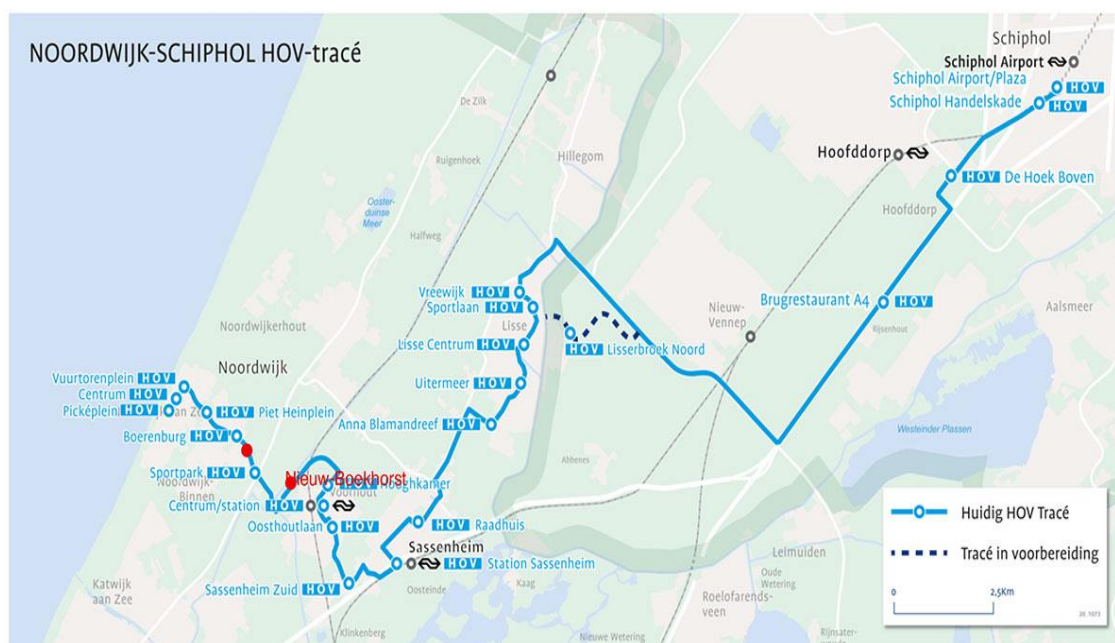
Projectnummer	B260000
Aanleiding	Vanuit het coalitieakkoord 2011 zijn door de provincie verschillende alternatieven voor de RijnGouwelijn ontwikkeld. Dit heeft geleid tot het besluit van Provinciale Staten op 30 januari 2013 over het realiseren van het HOV-NET Zuid-Holland Noord.
Doel	Realisatie van 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 (gereed) 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) • Investing in technische innovatie en duurzaamheid.
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
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 Churchillaan te Leiden (realisatiefase). Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
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



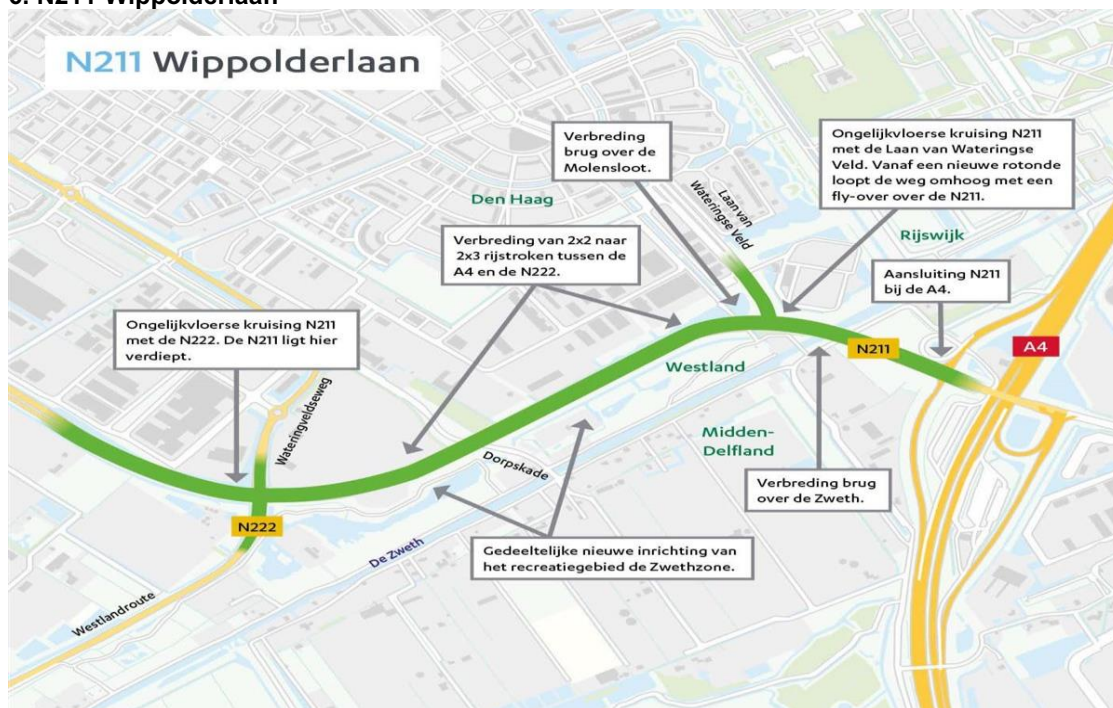
Projectnummer	B200013B en C
Aanleiding	De HOV-corridor Noordwijk-Schiphol is een van de prioritaire buscorridors uit de Nota operationalisering OV 2020 waarvoor het rijk cofinanciering beschikbaar heeft gesteld. Deze corridor maakt deel uit van de buscorridors in het HOV- net Zuid-Holland Noord.
Doel	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 drie deelprojecten: 1. Realisatie maatregelen Zuid-Hollands grondgebied (Provincie Zuid-Holland en gemeenten) 2. Realisatie van een brug over de Ringvaart voor bus- en fietsverkeer (Provincie Noord-Holland) 3. Realisatie van een busbaan door nieuwbouw Lissebroek-Noord tot aan P&R Getsewoud-Zuid (Provincie Noord-Holland) Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Van 2013 tot en met 2030/2031 (deelproject 1 is nagenoeg afgerond, overige deelprojecten gepland te zijn uitgevoerd in 2030/2031).
Externe partijen	Gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland
Projectnummer	B200013B en C

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



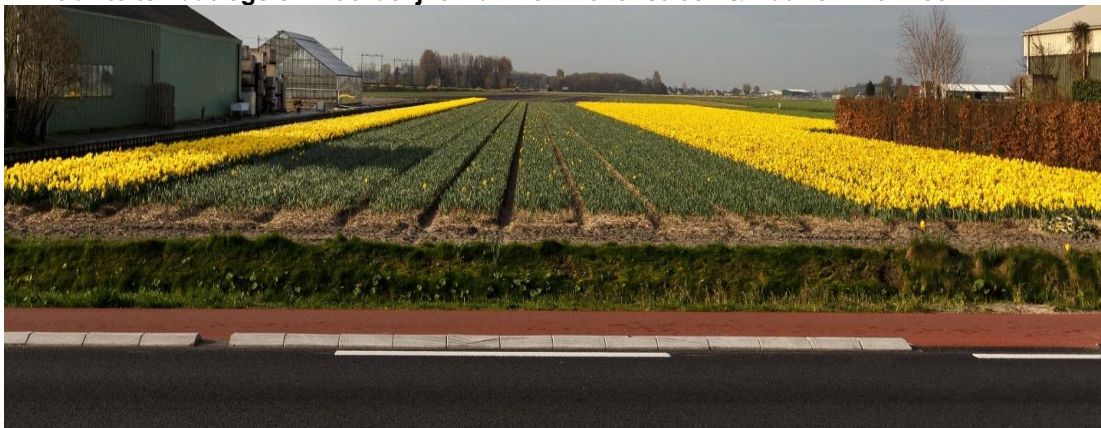
Projectnummer	B120761
Aanleiding	De provincie wil met investeringen in de infrastructuur zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de Corridor N207 Zuid verbeteren. En daarmee ook de ontwikkeling van Greenport Boskoop stimuleren. Nadat in 2013 de Quick scan was afrend met als resultaat een overzicht 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	A.J. van Dijken
Looptijd	tot eind 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	A.J. van Dijken
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



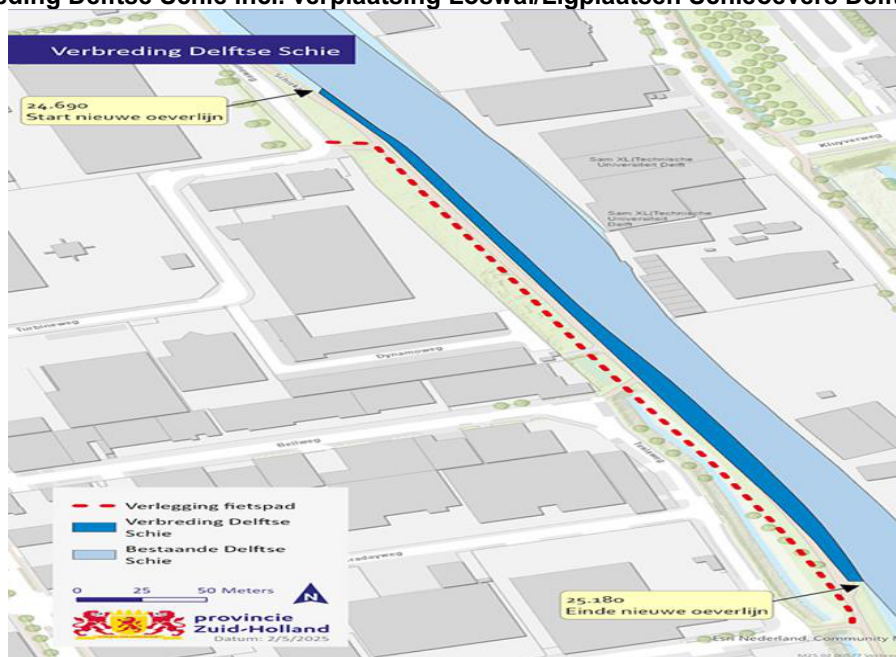
Projectnummer	B120820I
Aanleiding	Eind 2023 is er samen met de regionale partners een startnotitie 'Op weg tussen duin, bollen en polder' vastgesteld, waarin een maatregelenpakket is opgenomen, dat verder moet worden uitgewerkt. Het plan van aanpak is in het voorjaar van 2026 door de stuurgroep vastgesteld. Het onderzoek naar de verbinding N208-A44 is afgerond. De maatregel draagt bij aan de lokale bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, maar heeft onvoldoende effect voor de regio als geheel. De verbinding wordt verder beschouwd in combinatie met de verbinding N206-N207 (aftakking station Hillegom). Deze combinatie laat positieve verkeerskundige effecten zien voor de gehele regio, terwijl ongewenste lokale effecten beperkt kunnen blijven. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de fietsmaatregelen.
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 (initiatieffase gemeenten); • Een nieuwe verbinding tussen N208 en A44 ten zuiden van Lisse in combinatie met een nieuwe verbinding van de N207 naar de N206 bij de Zilk met een aftakking naar de N442 en het station van Hillegom (initiatieffase door gemeenten en provincie) Belanghebbenden worden hier actief bij betrokken.
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Van 2020 t/m 2027 (afronding fase en besluitvorming over vervolg). 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



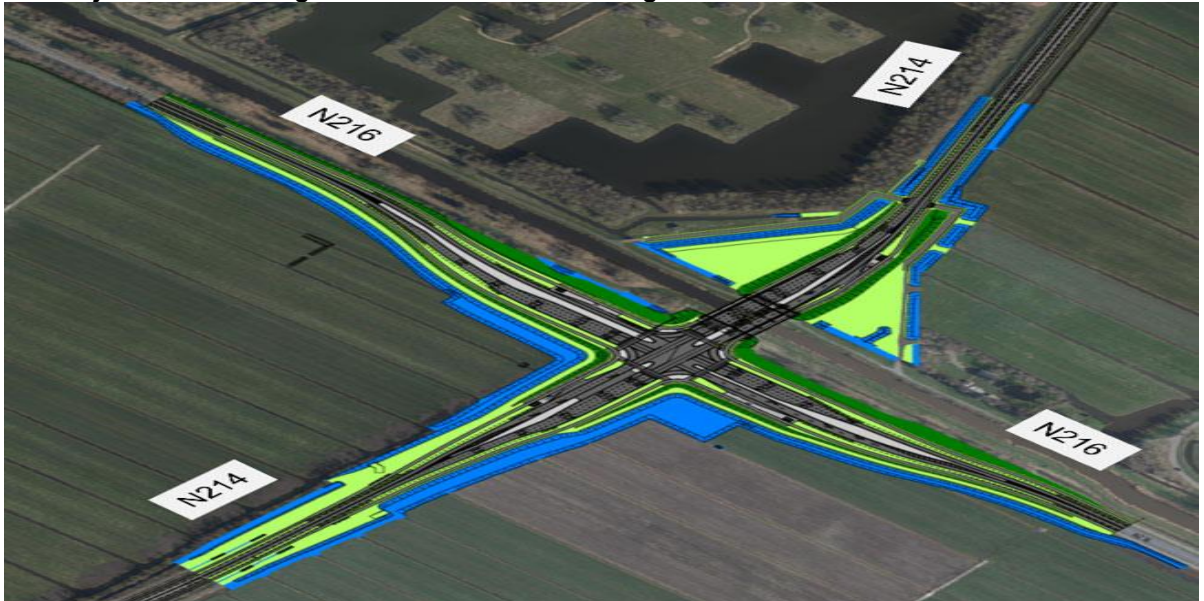
Projectnummer	EVW081202
Aanleiding	De Steekterbrug is de provinciale brug over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De op afstand bediende brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader in noord-zuid richting in het gebied.
Doel	De Steekterbrug is aan het einde van zijn technische 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	A.J. van Dijken
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	A.J. van Dijken
Looptijd	Van 2012 t/m 2030
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 oversteken 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	A.J. van Dijken
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	A.J. van Dijken
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	A.J. van Dijken
Looptijd	2025 (uitvoeringsbesluit) t/m 2031 (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 sluisverkeer tegen te gaan. • Vervangen van de kabels en leidingen onder en langs de N468. • Zie ook deze link
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Uitvoering 2024-2028
Externe partijen	Gemeenten Midden-Delfland, Hoogheemraadschap Delfland

14. Planmatig onderhoud bruggen vaarwegtraject 3



Projectnummer	EVW032201
Aanleiding	In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden.
Doel	Benodigd onderhoud uitvoeren aan de bruggen, Hoflandbrug, Waddingerbrug en Hooghkamerbrug, over het Korte Vlietkanaal, zodat deze weer tenminste 15 jaar zonder planmatig onderhoud kunnen functioneren.
Projectscope	De projectscope behelst: • het onderhoud aan elektrotechnische installaties; • werktuigbouwkundige onderdelen; • de civieltechnische constructies.
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Uitvoering van 2027 tot en met 2029
Externe partijen	Gemeenten, waterschappen, Schuttevaer.

15. Baggeren vaarwegen T1 t/m T10



Projectnummer	EVW002202 (T2 t/m T9) en EVW012502 (T1) en EVW102304 (T10)
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 Domein Uitvoering. 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. Door de aanwezigheid van grote hoeveelheden puin wordt het baggeren van vaarwegtraject T1 apart uitgevoerd. Vanwege financiële afspraken met het Rijk wordt vaarwegtraject T10 Merwedekanaal ook apart uitgevoerd.
Projectscope	Het baggeren van vaarwegtrajecten 1 t/m 10, waarbij ongeveer 590.000 m ³ bagger verwijderd.
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Uitvoering 2024 -2029
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden, Schuttevaer

16.Oeververvanging T6.1 (Alphen aan den Rijn Centrum)



Projectnummer	EVW062201
Aanleiding	De vaarweg die door het centrum van Alphen aan den Rijn loopt heeft ongeveer 2,6 km. 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 2,6 km. oeverconstructie, waarbij in de voorfase een traject wordt doorlopen t.a.v. vergunningen en (ROBO-)overeenkomsten.
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Uitvoering 2026 -2029
Externe partijen	Gemeenten, waterschap, omwonenden

17. 39 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 39 vaste kunstwerken
Bestuurlijk opdrachtgever	A.J. van Dijken
Looptijd	Van 2022 t/m 2027
Externe partijen	Gemeenten, waterschappen, weggebruikers, omwonenden en bedrijven

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

In tabel 48 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 voorzieningen.

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 egaliseriereserve van maximaal €5 mln. beschikbaar (zie onderaan tabel).

Een klein deel van de exploitatie bestaat uit andere uitgaven. Daarnaast voeren wij projecten uit voor derden. De uitgaven en inkomsten zijn hiervan gelijk en zijn daarom niet zichtbaar in onderstaande tabel. De laatste twee 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 Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP). Dit wordt jaarlijks geactualiseerd. De voorziening mag niet negatief worden gedurende de looptijd, aan het eind van de looptijd moet het op ongeveer 0 uitkomen.

Het investeringsdeel betreft de uitgaven voor geplande en toekomstige vervanging van infrastructuur, conform de financiële verordening.

Tabel 48: Meerjarenonderhoudsprogramma beheer en onderhoud 2027-2041 (prijspeil 1-1-2027)

EXPLOITATIE	Exploitatie dagelijks onderhoud (* 1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Exploitatie Beheer en Onderhoud																
	- Dagelijks onderhoud (bestaand areaal)	68,1	53,8	50,6	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
	- Nog in beheer te nemen areaal, bijv. HOV of N207 zuid (DBO)	-	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	1,5
	Totaal	68,1	54,2	51,6	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2	56,2
	Budgetstand exploitatie DBO VJN 2026	62,6	57,6	54,7	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1	55,1
	Bijstelling NJN 2026	1,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
	Budgetstand exploitatie DBO NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	63,9	58,5	55,6	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0
	Exploitatie planmatig onderhoud (* 1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Exploitatie planmatig onderhoud																
	- Verkoop steunpunten	0,1	0,1	0,1	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- Rijnlandroute -MER onderzoeken																
	- N209 bermverharding																
	- Stougjeswijk																
	Totaal	0,1	0,1	0,1	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud VJN 2026	0,1	0,1	0,1	-2,5	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 2026	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	0,1	0,1	0,1	-2,5	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)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Exploitatie planmatig onderhoud																
	-Storting in voorziening GO infrastructuur	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8
	-Storting in voorziening vaarwegen	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1
	Totaal	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	80,9
	Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud VJN 2026	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	80,9
	Bijstelling NJN 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
	Budgetstand exploitatie planmatig onderhoud NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	80,9	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0

VOORZIENING	Voorziening GO infrastructuur (* 1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Voorziening GO Infrastructuur Onttrekking																
	- Lopende projecten (bestaand areaal), infrastructuur	59,2	53,2	12,6	3,5	5,3	5,5	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
	- Te starten projecten (bestaand areaal), infrastructuur	8,0	35,1	53,0	38,8	52,8	47,6	35,3	43,6	44,3	56,5	40,6	43,5	59,5	73,1	80,2	49,6
	- Nog in beheer te nemen areaal, bijv. RLR (PO), infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	111,6	0,6	11,0	16,3
	totaal	67,2	88,4	65,7	42,4	58,1	53,0	35,7	44,0	44,3	56,5	40,6	45,6	171,0	73,7	91,2	65,9
	Budgetstand Voorziening GO infrastructuur VJN 2026	76,2	80,6	59,4	32,3	66,2	62,2	40,7	48,0	52,0	43,9	41,5	47,0	164,7	54,3	68,7	57,7
	Bijstelling NJN 2026	-8,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	8,1	6,3	10,1	-8,1	-9,2	-5,1	-4,0	-7,7	12,6	-0,9	-1,4	6,3	19,5	22,5	8,1
	Budgetstand Voorziening GO infrastructuur NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	67,2	88,7	65,7	42,4	58,1	53,0	35,7	44,0	44,3	56,5	40,6	45,6	171,0	73,7	91,2	65,9
INVESTERINGEN	Mutaties voorziening GO infrastructuur	-75,3	-47,3	-41,9	-59,8	-62,0	-69,3	-93,9	-110,2	-126,2	-130,0	-149,6	-164,3	-53,6	-40,2	-9,3	-3,7
	Voorziening GO vaarwegen (* 1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Voorziening vaarwegen Onttrekking																
	- Lopende projecten (bestaand areaal), infrastructuur	33,5	25,9	13,2	-6,2	4,4	10,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
	- Te starten projecten (bestaand areaal), infrastructuur	-	-5,3	-1,8	7,4	44,1	19,8	34,9	27,2	37,6	38,7	24,6	3,5	14,0	38,7	37,5	32,6
	- Nog in beheer te nemen areaal, bijv. RLR (PO), infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	totaal	33,5	20,6	11,5	1,1	48,5	30,2	35,3	27,6	37,6	38,7	24,6	3,5	14,0	38,7	37,5	32,6
	Budgetstand Voorziening GO vaarwegen VJN 2026	32,5	19,3	25,0	22,5	42,4	33,0	32,8	24,9	11,0	36,7	23,6	3,7	14,2	55,9	7,5	41,6
	Bijstelling NJN 2026	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	1,3	-13,5	-21,4	6,1	-2,8	2,6	2,8	26,7	2,0	1,0	-0,1	-0,2	-17,3	30,0	-9,0
EGALISATIE RESERVE	Budgetstand Voorziening GO vaarwegen NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	33,5	20,6	11,5	1,1	48,5	30,2	35,3	27,6	37,6	38,7	24,6	3,5	14,0	38,7	37,5	32,6
	Mutaties voorziening GO vaarwegen	-32,0	-36,1	-49,4	-73,1	-49,3	-43,8	-33,2	-30,3	-17,5	-3,5	-3,6	-24,8	-35,6	-21,6	-8,9	-1,0
	Investerings beheer en onderhoud (* 1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Investerings Beheer en Onderhoud																
	- Lopende projecten (bestaand areaal)	5,2	15,7	5,4	100,4	73,5	11,1	14,6	2,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
	- Te starten projecten (bestaand areaal)	-	-	8,8	78,3	59,3	65,5	67,9	38,2	51,0	19,8	46,2	61,3	51,0	27,8	34,9	71,4
	Totaal	5,2	15,7	14,2	178,7	132,8	76,7	82,5	40,9	51,7	20,5	46,9	62,0	51,7	28,5	35,6	72,1
	Budgetstand investeringen B&O VJN 2026	7,3	4,6	14,0	170,2	123,8	84,5	85,1	42,9	51,0	22,3	46,3	60,5	50,8	34,4	39,0	79,0
	Bijstelling NJN 2026	-2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	11,3	0,3	10,5	10,4	-7,0	-1,7	-1,5	1,3	-1,6	1,1	2,2	1,5	-5,6	-3,0	-6,1
EGALISATIE RESERVE	Budgetstand investeringen B&O NJN 2026 /Begroting 2027 - 2030	5,2	15,9	14,4	180,7	134,3	77,5	83,4	41,4	52,2	20,7	47,4	62,7	52,3	28,8	36,0	72,9
	saldo investeringskredieten VGR2, Budgetstand investeringen B&O VJN 2026	-0,0	-0,2	-0,2	-2,0	-1,5	-0,8	-0,9	-0,5	-0,6	-0,2	-0,5	-0,7	-0,6	-0,3	-0,4	0,4
	Egalisatiereserve DBO infrastructuur (*1.000.000)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	Doel 2-2 Reserve Beheer en Onderhoud																
	Budgetstand egalisatiereserve VJN 2026	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling NJN 2026	-1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bijstelling begroting 2027 - 2041	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Budgetstand egalisatiereserve NJN2026	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

Bijlage 5: Onderzoeksagenda Bereikbaarheid 2027

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 in tabel 49. Het betreft een momentopname en de programmering wordt regelmatig geactualiseerd en bijgesteld. De onderzoeksagenda beslaat het verkeer- en vervoerbeleid waarvoor structureel €2,6 mln. exploitatiebudget is opgenomen in de Begroting. De huidige onderzoeksagenda telt op tot bijna €1,8 mln. Dan is er nog ruim €0,8 mln. over voor netwerkkosten (opdracht overstijgende uitgaven en samenwerking) en verdere invulling bij de Voorjaarsnota 2027.

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 49: Onderzoeksagenda bereikbaarheid 2027

Beleidsprestatie	Maatregel	Lasten 2027 x €1.000,-	Toelichting
2.1.1. Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	Vaker en verder fietsen door meer mensen en bevorderen lopen	742,3	Wordt gebruikt voor structurele monitoring gebruik fietspaden, subsidie fietsersbond en voetgangersbeleid
	Veilig gedrag in het verkeer	60,0	Wordt gebruikt voor jaarlijks onderzoek naar verkeersonveilige locaties o.b.v. data, incidenten en meldingen en voor vervolg onderzoek landbouwverkeer
	Bereikbaarheid door nabijheid	449,0	Uitvoering mobiliteitstoets bij ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersmodellen en monitoring
	Slimmere mobiliteit & digitalisering	184,5	Wordt gebruikt voor bepalen provinciale rol bij geautomatiseerd en autonoom wegverkeer/scheepvaart en doorontwikkelen fietsapp
	Subtotaal	1.435,8	
2.1.2. Adequaate en duurzaam aanbod openbaar vervoer	Goed en schoon regionaal openbaar vervoer	46,6	Jaarlijkse OV barometer, contributie vereniging railforum en ondersteuning waterstof-tankstation Heinenoord.
	Subtotaal	46,6	
2.1.3. Duurzaam en efficiënt goederenvervoer	Inzet digitalisering, modal shift, regionale hubs en zero emissie en Versterken en veilig houden van goederencorridors	305,0	Bijdragen aan samenwerking Goederenvervoercorridors, tank- en laadinfrastructuur, vrachtwagenparkeerplaatsen, ondersteuning bedrijven bij overstap naar vervoer per spoor of via het water
	Subtotaal	300,0	
Totaal 2026		1.787,4	

Bijlage 6: Uitwerking Actieplan Geluid

Via de Investeringsagenda 2026-2030 hebben Provinciale Staten €1,5 mln. extra beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het Actieplan Geluid. Hierbij is door de gedeputeerde toegezegd (BW/T2026.008) in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) Provinciale Staten te informeren over het Actieplan Geluid (stil asfalt) en de uitwerking investeringen fietsnetwerk.

Het extra budget is met name gericht op de uitvoering van de maatregel stil asfalt. Dit resulteert in een versnelde en merkbare afname van geluidhinder langs provinciale wegen en helpt de provincie haar vaststelling van geluidproductieplafonds te rechtvaardigen.

Momenteel wordt gewerkt aan een uitvoeringsplan op basis van:

- De onderhoudsprogrammering voor wegen;
- Geluidsbelasting en klachten;
- De noodzaak binnen geluidproductieplafonds te blijven (speelt waarschijnlijk pas na 2030);
- Geluidsanering woningen langs provinciale wegen (nog niet aangepakte woningen van voor 1986);
- Bereidheid van gemeenten om financieel bij te dragen.

Hierbij wordt naast de € 1,5 mln. ook gekeken naar andere financieringsbronnen zoals de reservering in het PZI voor geluidschermen (investering, zie 3.3 Aanleg en verbetering: paragraaf wegen), subsidiemogelijkheden door Bureau Sanering Verkeerslawaaï en bijdragen van gemeenten. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt door het combineren van (onderhouds)werkzaamheden.