



Onderwerp

Kaderbesluit bereikbaarheid 2021

### **Bestuurlijke samenvatting van het voorstel**

Voor u ligt het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2021 (hierna: Kaderbesluit). Het Kaderbesluit wordt jaarlijks opgesteld om dekkingsvoorstellen en strategische keuzes voor de meerjarige inzet van financiële middelen voor bereikbaarheid te bundelen en in samenhang voor te leggen aan Provinciale Staten. Het wordt elk jaar tegelijk met de Kadernota voorgelegd aan Provinciale Staten. Het Kaderbesluit is verwerkt in dit Statenvoorstel en dus niet bijgevoegd als apart document.

Dit Kaderbesluit geeft de contouren aan voor verwerking in het begrotingsprogramma Bereikbaar Zuid-Holland en het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (hierna: PZI) dat jaarlijks als onderdeel van de begroting wordt vastgesteld. Het Kaderbesluit bevat naast voorstellen voor infrastructuur ook voorstellen voor bredere mobiliteitsthema's zoals openbaar vervoer, truckparking en elektrificatie laadinfrastructuur Goederenvervoer over water.

Om de 4 jaar wordt de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (hierna: NOK) en de bijbehorende Nota Budgetbehoefte Zuid-Hollandse Infrastructuur (hierna: NBB) geactualiseerd. De actualisatie is recent afgerond en wordt als onderdeel van het Kaderbesluit voor vaststelling aangeboden aan Provinciale Staten. De financiële gevolgen van de actualisatie (prijscompensatie) zijn als gevolg van het ontbreken van een organisatiebreed prijscompensatiebeleid nog niet verwerkt.

Ondanks de corona-crisis, werkt de provincie gewoon door. Dat betekent dat waar mogelijk samen met de marktpartijen en omgeving samengewerkt wordt om onderhoudswerkzaamheden eerder of sneller uit te voeren. Op die manier komen we samen de crisis door.

Dit Kaderbesluit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Het beleidsmatig kader mobiliteit;
2. Toekomstige programmering;
3. Inhoudelijke voorstellen in dit Kaderbesluit
4. Snel van A naar B;
  - Algeracorridor;
  - Central Innovation District Binckhorst;
  - Fietsprojecten;
  - MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211;
  - Korte termijn aanpak en truckparkings;

- Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam;
    - Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Nota Budgetbehoefte Zuid-Hollandse Infrastructuur;
    - Energietransitie infrastructuur;
  - Veilig en duurzaam;
    - Provinciale wegen (verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming);
    - Geluidsmaatregelen (Actieplan Geluid 2018-2023);
    - Pilot elektrificatie laadinfrastructuur Goederenvervoer over water.
5. Overige mededelingen (budgetneutraal);
6. Financiën en dekking:
- Prijscompensatie;
  - Dekking;
  - Totaaloverzicht financiële verschuivingen binnen programma Bereikbaar Zuid-Holland;
  - Doorkijk mogelijke toekomstige projecten en programma's (ongedekte ambities).

## Inhoud

### 1. Beleidsmatig kader mobiliteit

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

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

Het Omgevingsbeleid vormt het langjarig kader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur uitgevoerd dienen te worden. Het bijbehorende programma mobiliteit wordt in 2020 geactualiseerd. Daarnaast worden elke vier jaar, na de verkiezingen, keuzes gemaakt door een nieuw college in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord. Dit is weergegeven in figuur 1. Het beleid en de keuzes in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord worden uitgewerkt in analyses, verkenningen en onderzoeken. Dit leidt tot projecten die worden opgenomen in het begrotingsprogramma Bereikbaar Zuid-Holland of het PZI. Daarbij is de provincie afhankelijk van haar omgeving. Ontwikkelingen in de maatschappij en nieuwe inzichten op het gebied van mobiliteit vereisen een continue beschouwing en uitwerking van dit kader. Het is steeds belangrijker om de ambities samen met andere partijen waar te maken.

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken en verkenningen. De netwerkanalyses wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer zijn in 2019 geactualiseerd en geïntegreerd tot een analyse in een netwerkviewer. Deze is te raadplegen via deze link: <https://arcg.is/bue8P>. Indien gewenst kan de analyse aan Provinciale Staten worden gepresenteerd. De netwerkviewer is een hulpmiddel en niet bedoeld als complete en actuele weergave van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

**Figuur 1: Beleidsmatig kader mobiliteit**



***Coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'***

Het Coalitieakkoord 2019-2023 stelt dat Zuid-Holland de toegangspoort is van Europa en de best bereikbare regio van Europa. Zowel voor personen- als voor goederenvervoer beschikken we over goede netwerken, waaronder de grootste en modernste haven van Europa. Iedereen in Zuid-Holland moet op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kunnen reizen, waarbij keuzevrijheid en voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is.

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

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

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

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

## **2. Toekomstige programmering**

Bereikbaarheid is geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden is essentieel, dus is bereikbaarheid een voorwaarde voor ruimtelijke plannen. In het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) werken de regionale overheden, waaronder de provincie, en lokale overheden samen met het Rijk om ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst goed bereikbaar is. Daarnaast voert de provincie gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit naar internationale knooppunten zoals de Mainports en de Greenports in Westland en Oostland. Enkele voorbeelden hiervan zijn Beter Bereikbaar Gouwe, de uitvoeringsagenda Samen verder fietsen, Toekomstagenda snelfietsroutes en Smart mobility.

De verkenningen en samenwerking in het MIRT leiden tot (infrastructuur)projecten op het gebied van (vaar)wegen, fiets, openbaar vervoer en verkeersveiligheid maar ook op het vlak van dynamisch verkeersmanagement, slimme mobiliteit/logistiek, ketenmobiliteit en geluid. Daarnaast vinden er reguliere onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur plaats.

Bij de toedeling van middelen spelen onder meer de focus op versterken van de internationale concurrentiepositie van Zuid-Holland als economische topregio, de wettelijke verantwoordelijkheid voor de provinciale verkeer- en vervoerstaken en de integrale gebiedsontwikkelingen/gebiedsagenda's een belangrijke rol.

### ***MIRT projecten en programma's***

De afspraken met het Rijk worden jaarlijks in het bestuurlijk overleg MIRT vastgelegd. Belangrijk hierbij zijn een integrale benadering van verstedelijking en bereikbaarheid, slimme investeringen en gedeeld eigenaarschap in de samenwerking en uitvoering.

Met het Rijk, gemeenten en de MRDH wordt samengewerkt aan onderzoeken, verkenningen, planuitwerkingen en realisatie van projecten. Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A24 Blankenburgverbinding;
- A16 Rotterdam;
- A15 Papendrecht – Sliedrecht;
- Rijnlandroute;

- Rotterdamse baan;
- HOV-net Zuid-Holland Noord;
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk – Rotterdam;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Spooransluitingen Tweede Maasvlakte en Calandbrug (theemswegtrace).

Daarnaast wordt samengewerkt bij de planuitwerking van de projecten:

- A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda;
- A27 Houten-Hoopolder;
- A4 Haaglanden – N14;
- Spooreplacement Den Haag Centraal;

Deze projecten zijn volledig financieel gedekt.

Tot slot worden ook onderzoeken en verkenningen uitgevoerd naar onder meer:

- De Corridor Rotterdam – Antwerpen (CRA);
- Het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe);
- Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (waaronder A15 Papendrecht – Gorinchem en truckparkings);
- Programma Fiets (waaronder Katwijk – Leiden en Greenport Westland – Rotterdam) en fietsparkeren bij stations;
- Programma Hoogfrequent Spoor (waaronder Den Haag – Rotterdam – Breda);
- A4 Knooppunt Burgerveen – N14;
- MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding;
- A15 Suurhoffbrug.

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

In 2019 zijn een aantal belangrijke stappen gezet. De startbeslissing voor de MIRT verkenning naar de Oeververbinding Rotterdam inclusief Algeracorridor is genomen waarbij zicht is op 75% dekking voor de totale investering. Rijk en regio hebben daarbij overeenstemming bereikt over financiële bijdragen aan de Algeracorridor voor de korte en lange termijn (zie 2 financiën en dekking).

Onder het gebiedsprogramma MoVe vallen meerdere gebiedsuitwerkingen. Om de samenhang tussen de ontwikkeling van ruimtelijke plannen en bereikbaarheid te borgen, werkt de provincie samen met de MRDH en het Rijk aan de uitwerking van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV (inclusief Programma Hoogfrequent Spoor) en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad. Voor het Central Innovation District (CID) en Binckhorst in Den Haag is een bestuursovereenkomst afgesloten tussen Rijk en regionale partijen waaronder de provincie inclusief een maatregelpakket voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets (zie 2 financiën en dekking). Ook de Korte Termijn Aanpak KTA en de gebiedsuitwerkingen Logistieke bereikbaarheid Westland en bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven vallen onder MoVe. Voor de laatste twee zijn de probleemanalyses afgerond en worden maatregelen uitgewerkt en de effectiviteit en kosten bepaald.

De startbeslissing voor de MIRT verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem (onderdeel programma goederenvervoercorridors) is genomen.

Verder zijn er financiële afspraken gemaakt over het doortrekken van de spitspendel Leiden-Utrecht als onderdeel van HOV-net Zuid-Holland Noord. Tevens is met het Rijk afgesproken dat we tijdens het BO-MIRT in het najaar van 2022 nadere afspraken maken over het lange termijn perspectief van deze verbinding. Dan is ook duidelijk welke maatregelen nodig zijn om de baanstabieleit op lange termijn te verbeteren

De startbeslissing voor MIRT-verkenning A12 Gouda – de Meern wordt uiterlijk in het najaar van 2020 genomen met bijzondere aandacht voor de problematiek rond de aansluitingen, waaronder de aansluiting van de N11 op de A12 bij Bodegraven.

### ***Overige projecten en programma's***

Buiten het MIRT wordt daarnaast nog gewerkt aan de voorbereiding van regulier beheer- en onderhoud van (vaar)wegen (inclusief korte termijn verbeteringen), nieuwbouwprojecten voor (vaar)wegen, openbaar vervoer en fiets (o.a. Beter Bereikbaar Gouwe, Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)), verkeersveilig gedrag, smart mobility, energietransitie en openbaar vervoer (aanbestedingen en concessie management).

Tot slot wordt een bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad opgesteld om de hinder voor weggebruikers en omwonenden tijdens onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Er is een grote opgave aan (onderhouds)projecten aan wegen en vaarwegen van Rijk en provincie in de komende 15 jaar. Naast de grote nieuwbouwprojecten, zoals de Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam, A4 Passage Poorten en Inprikkers (Den Haag), A27 Houten – Hooipolder, RijnlandRoute, N207 zuid en N211 Wippolderlaan, is er een flinke onderhouds- en vervangingsopgave. Dit betekent naast regulier onderhoud aan het wegdek ook de renovatie (of vervanging) van bruggen en tunnels.

### ***Totale mobiliteitsambities***

Voor de totale mobiliteitsambitie is op basis van bestaand Omgevingsbeleid en lopende (MIRT)onderzoeken en verkenningen een doorkijk opgenomen in dit Kaderbesluit. Dit is een actualisatie van de jaarlijkse weergave van de ongedekte ambities in het PZI. Deze ambities tellen op tot € 561,4 miljoen aan investeringen en € 5,9 miljoen per jaar aan exploitatie. Hiervoor worden nog geen dekkingsvoorstellen gedaan. Per saldo passen deze ongedekte ambities momenteel ook niet in het PZI en de programmareserves. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en energietransitie (infrastructuur en openbaar vervoer).

## **3. Voorstellen in dit Kaderbesluit**

Om de provinciale ambities opgenomen in de Omgevingsvisie te kunnen realiseren zal verder gewerkt moeten worden aan de in uitvoering zijnde projecten maar ook aan de voorbereiding van projecten. Dat kan alleen als voldoende budget beschikbaar wordt gesteld voor projecten in de begroting en het PZI. Jaarlijks wordt in het voorjaar een Kaderbesluit opgesteld om de beleidsuitwerking financieel te vertalen.

Het Kaderbesluit bevat strategische keuzes rond aanpassing en verdeling van financiële ruimte binnen het begrotingsprogramma Bereikbaar Zuid-Holland en het Programma Zuid-Hollandse

Infrastructuur (PZI). Voor projecten groter dan € 10 miljoen geldt, op basis van de regeling projecten, dat zij apart aan Provinciale Staten worden voorgelegd voordat zij in uitvoering gaan.

Dit Kaderbesluit 2021 geeft de voorstellen weer voor verwerking in het PZI en het begrotingsprogramma Bereikbaar Zuid-Holland aan de hand van de begrotingsdoelen Snel van A naar B, Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam en Duurzaam en veilig.

De voorstellen gaan over:

- Snel van A naar B;
  - Algeracorridor;
  - Central Innovation District Binckhorst;
  - Fietsprojecten;
  - MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211;
  - Korte termijn aanpak en truckparkings;
- Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam;
  - Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Nota Budgetbehoefte Zuid-Hollandse Infrastructuur;
  - Energietransitie infrastructuur;
- Veilig en duurzaam;
  - Provinciale wegen (verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming)
  - Geluidsmaatregelen (Actieplan Geluid 2018-2023);
  - Pilot elektrificatie laadinfrastructuur Goederenvervoer over water.

### 3.1 Snel van A naar B

*De ambitie is ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland bereikbaar is en blijft. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Een goede bereikbaarheid, snel van A naar B, is van cruciaal belang om de ambities zoals verwoord onder Concurrerend Zuid-Holland, Sterke steden en dorpen en Gezond en veilig in Zuid-Holland te bereiken.*

#### **Algeracorridor**

Voor de MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding inclusief Algeracorridor heeft het Rijk € 200 miljoen gereserveerd in het wegendeel van het Infrastructuurfonds. Om als provincie bij te kunnen dragen zijn bij Kaderbesluit 2017 middelen beschikbaar gesteld voor de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag.

De startbeslissing voor de MIRT verkenning naar Oeververbindingen regio Rotterdam inclusief maatregelen op de Algeracorridor is in 2019 genomen. Voor de Algeracorridor is bestuurlijk afgesproken maatregelen te treffen voor de korte (als onderdeel van de Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking) en de lange termijn voor een totaalbedrag van € 90 miljoen waarvan € 22 miljoen op de korte en € 68 miljoen op de lange termijn.

Naar aanleiding hiervan wordt voorgesteld om voor de korte termijn € 7,5 miljoen beschikbaar te stellen. Het betreft € 6,6 miljoen aan investeringen vanuit het budget Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag. Bij de 1<sup>e</sup> Begrotingswijziging 2020 is al € 0,9 miljoen exploitatie beschikbaar gesteld vanuit de reserve Bereikbaarheid. Maatregelen voor de korte termijn hebben

betrekking op functionele verbeteringen aan de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel inclusief fietsroutes, verplaatsen Park+Ride en een vraagbeïnvloedingspakket.

Voor de lange termijn is afgesproken om een duurzame oplossing van de Algeracorridor te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken hoe de capaciteit van de infrastructuur tussen Capelle a/d IJssel en Krimpenerwaard het beste kan worden vergroot (brug en kruispunten aan beide zijden). Voorgesteld wordt om in dit kader € 10 miljoen aan investeringen beschikbaar te stellen vanuit het budget *Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag*.

### **Central Innovation District en Binckhorst**

Het Rijk heeft voor CID en Binckhorst € 50 miljoen als reservering opgenomen in het openbaar vervoerdeel van het Infrastructuurfonds. In 2019 is een bestuursovereenkomst afgesloten inclusief een maatregelenpakket om de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets op de korte termijn te verbeteren.

Voorgesteld wordt om € 8,9 miljoen beschikbaar te stellen als provinciale bijdrage aan dit pakket waarvan € 4,9 miljoen vanuit restantbudget *Bijdrage Lightrail Rotterdam - Den Haag* en € 4,0 miljoen vanuit het budget *Beter benutten infrastructuur o.a. ketenmobiliteit*. Gemeente Den Haag is uitvoerende partij en zal hiervoor een subsidie aanvragen bij de provincie.

Om de verstedelijking en de gebiedsontwikkeling te faciliteren en de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst te versterken wordt ingezet op Hoogwaardig openbaar vervoer (vrije busbaan, aanpassing viaducten, verbetering haltes en verkeerslichten), snelfietsroutes (verlengde Velostrada, Trekvlittracé) en fietsenstallingen (Den Haag Centraal, Laan van NOI), smart mobility en logistiek.

### **Fietsprojecten**

Het beschikbare budget in het Uitvoeringsprogramma 'Samen verder fietsen' is bijna uitgeput. De resterende middelen worden nog besteed aan de knelpunten: N207 Leimuiden, kruising Hofzichtlaan in Leidschendam Voorburg, fietspad Reedijk Hoeksche Waard en fietsenstalling Leiden. Voor dit laatste project wordt aanvullend € 0,7 miljoen toegevoegd vanuit budget *Beschikbaar voor OV*. Hierin was vrijval opgenomen van een subsidie aan de gemeente Leiden voor een project dat goedkoper is uitgevoerd. De vrijval is beschikbaar gehouden voor een nieuwe maatregel. Het Rijk heeft ook een financiële reservering opgenomen voor de aanpak van de fietsenstallingen op station Leiden Centraal.

Om de provinciale ambities (vaker, verder en veiliger fietsen en innovatie fietspaden) te realiseren wordt voorgesteld om voor de periode t/m 2023 € 5,0 miljoen vanuit de vrije middelen beschikbaar te stellen. Hiervoor kunnen een aantal knelpunten worden opgelost zoals bijvoorbeeld:

- kruising Leidseweg in Leiden;
- fietsoversteken N210 Krimpen a/d IJssel;
- veiligheid fietspaden door de duinen;
- verbeteren fietsroutes naar bushaltes op Goeree-Overflakkee;
- aanpassing van tegelfietspaden op hoofdroutes.

Voor snelfietsroutes wordt voorgesteld om t/m 2023 € 14,0 miljoen beschikbaar te stellen voor routes die in 2019 zijn onderzocht in het kader van integrale verkeersstudies



(A4, Algeracorridor, A15, etc). Het gaat om de routes:

- Snelfietsroute Rotterdam-Krimpenerwaard;
- Snelfietsroute Gouda-Bodegraven-Woerden;
- Fietscorridor Leiden-Voorschoten;
- Snelfietsroute Alphen-Waddinxveen-Gouda;
- Snelfietsroute Sliedrecht-Gorinchem;
- Naaldwijk – Rotterdam Centraal (conform afspraak BO-MIRT 2019).

De provincie zet hiermee in op het verbeteren van (snel)fietsnetwerken, de versterking van de fiets in de mobiliteitsketen en het realiseren van innovatieve en energieneutrale fietspaden. In aanloop naar het nieuwe PZI wordt een actueel en compleet overzicht van fietsprojecten verstrekt aan PS.

### ***MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211***

In 2018 is door de provincie (gewijzigd uitvoeringsbesluit 19 december 2018) en de gemeenten Westland en Midden-Delfland een positief besluit genomen over de zogenaamde Wippoldervariant (Een verdiepte ligging van de N211 ter plaatse van de aansluiting N222 Veilingroute / Wateringveldseweg, een verhoogde ligging van de aansluiting Laan van Wateringse Veld en het opheffen van de verzorgingsplaats). Hierbij hebben PS Amendement 654 (participatie) aangenomen. Vanuit de participatie zijn een aantal extra maatregelen (inpassing weg, inrichting Zwethzone en optimalisatie licht- en geluidsmaatregelen) uitgewerkt om de omgevingskwaliteit te verbeteren. Om deze maatregelen te kunnen realiseren wordt voorgesteld om € 2,6 miljoen vanuit het budget *Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag* toe te voegen aan het projectbudget.

Daarnaast valt de bijdrage van de gemeente Westland vanwege fiscale redenen € 0,3 miljoen hoger uit. Hierdoor wordt de netto bijdrage van de provincie evenredig lager en valt er € 0,3 miljoen vrij naar het budget *Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag*.

Tot slot is in beeld gebracht wat de prijsontwikkeling is geweest tussen 2016 en 2019. Als gevolg van het besluit om projectbudgetten vanaf 2015 niet te compenseren voor prijsontwikkeling is het ontstane budgettekort t/m 2019 € 4,2 miljoen. Echter omdat nog geen prijscompensatiebeleid is vastgesteld en nog onduidelijk is wat de financiële gevolgen zijn van de stikstofproblematiek wordt hiervoor nog geen dekking voorgesteld. In het volgende PZI en/of Kaderbesluit zal voor stikstof en de prijsontwikkeling t/m 2021 een voorstel worden gedaan voor budgetverhoging.

### ***Korte termijn aanpak en truckparkings***

In het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 is € 1,3 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de reserve Exploitatieprojecten PZI voor de Korte Termijn Aanpak MoVe. Aanvullend daarop is in het BO-MIRT afgesproken om het budget voor Voorne-Putten te verhogen. Voorgesteld wordt om hiervoor € 0,6 miljoen extra beschikbaar te stellen voor bijdragen aan mobiliteitsplatform Haven Rotterdam, logistiek platform en ketenmobiliteit op Voorne-Putten vanuit de reserve Bereikbaarheid.

Daarnaast wordt ten behoeve van de realisatie van diverse truckparkings op de goederencorridors € 0,2 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de reserve Exploitatieprojecten PZI.

De provincie Noord-Brabant heeft het leadpartnerschap voor een nieuwe CEF (Connecting Europe Facility)-call truckparking op zich genomen.

### **3.2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam**

*De provincie zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer in Zuid-Holland vanuit onze wettelijke plicht ons areaal, provinciale wegen en vaarwegen te beheren en te onderhouden. Goed functionerende en beschikbare infrastructuur is van groot belang voor de bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland. Hiervoor moet de kwaliteit van de infrastructuur, zowel technisch als functioneel, op orde zijn. Beheer en onderhoud moet zo efficiënt en duurzaam mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.*

#### **Certificering Assetmanagement**

Om de kwaliteit te borgen is het beheer en onderhoud van het provinciale areaal ingericht volgens de norm NEN-ISO 55001 assetmanagement. Eind 2017 is het op deze norm gebaseerde assetmanagementsysteem gecertificeerd. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van drie jaar, en jaarlijks wordt een externe audit uitgevoerd ter bevestiging dat het assetmanagementsysteem werkt en kansen voor verbetering worden benut. Ook in december 2019 is een externe audit uitgevoerd. Het certificaat is behouden. De externe auditor (KIWA) heeft wel een aantal tekortkomingen genoteerd met betrekking tot de beweegbare kunstwerken. Daarom zullen de risico's die samenhangen met langere doorlooptijd van planmatig onderhoud aan de bruggen in kaart worden gebracht. De monitoring en analyse van storingen moet geschikt worden gemaakt voor een trendmatige analyse van de prestaties van de bruggen en DVM-voorzieningen. Tevens moeten de prestaties door serviceproviders ten aanzien van aanrij- en hersteltijden bij bruggen en DVM-voorzieningen gemonitord worden.

Dit is in lijn met de eigen bevindingen naar aanleiding van de stremming Hefbrug Boskoop en de storingen aan de Waddingerbrug. De komende periode wordt hier als onderdeel van het verbetertraject beweegbare kunstwerken aan gewerkt. Eind 2020 eindigt de looptijd van het huidige certificaat en zal een nieuw certificaat worden aangevraagd. De certificerende instantie zal tijdens de hiervoor uit te voeren audit beoordelen of de getroffen verbetermaatregelen ook zijn geïmplementeerd en hebben geleid tot de gewenste effecten.

Andere wegbeheerders kennen, naast de provincie een grote opgave rond beweegbare kunstwerken. De provincie zoekt hierin met hen nadrukkelijk de samenwerking. Zowel op het afstemmen van het planmatig beheer en onderhoud, de monitoring van storingen en analyses als het gezamenlijk aanpakken van de hinder ten gevolge van de grote onderhoudsopgave

#### **Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Nota Budgetbehoefte Zuid-Hollandse Infrastructuur**

De vierjaarlijkse actualisatie van de NOK en de NBB is uitgevoerd. Hierbij is het bestaande prestatieniveau als uitgangspunt genomen. Dit is zonder structurele middelen voor extra ambities (CO<sub>2</sub>-reductie, circulariteit, duurzaamheid etc.). Deze worden momenteel wel meegenomen door middel van proefprojecten en als aandachtspunt in aanbestedingen.

De budgetbehoefte is daarbij bepaald op basis van de verwachte programmering aan werkzaamheden voor de komende 15 jaar in plaats van 100 jaar zoals bij de vorige actualisatie. Ten opzichte van de nu jaarlijks aanwezige dekking is er vanaf 2021 structureel € 10 miljoen per jaar nodig om de prijsontwikkeling te compenseren. Omdat er nog geen beleid is vastgesteld voor prijscompensatie kan dit nog niet structureel van dekking worden voorzien. Het

voorstel is daarom om de NOK en NBB nu vast te stellen zonder extra dekking op te nemen voor compensatie van prijsontwikkeling.

De financiële gevolgen worden door het ontbreken van financiële kaders nog niet verwerkt. Er dreigt dus een structureel tekort van € 10 miljoen per jaar vanaf 2021, waarvoor de komende twee jaar incidenteel de egalisatiereserve beheer en onderhoud (incidentele middelen) wordt ingezet. Dit kan echter maar voor een korte periode omdat de reserve hierdoor vanaf 2023 uitgeput raakt.

Zodra het prijscompensatiebeleid is vastgesteld zal dus een voorstel moeten worden gedaan om op korte termijn de prijscompensatie beheer en onderhoud van dekking te voorzien.

De NOK beschrijft welke prestaties worden verwacht van de provinciale infrastructuur en welk budget hiervoor benodigd is. De Nota Budgetbehoefte Beheer Zuid-Hollandse Infrastructuur (NBB) onderbouwt deze budgetbehoefte voor de instandhouding van bestaand areaal. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties houdt toezicht op de provinciale financiën en aan de hand van de NOK of er voldoende dekking van beheerlasten voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur is. De onderbouwing van de beheerlasten en de daarmee samenhangende budgetbehoefte is vastgelegd in de NBB. Daarnaast wordt jaarlijks, bij Kaderbesluit Infrastructuur, de budgetbehoefte bijgesteld. De bijstelling betreft een toename door nieuwe infrastructuur die in beheer komt en een afname omdat eigendom en beheer van bestaand areaal wordt overgedragen aan derden.

De NBB onderbouwt de budgetbehoefte om het areaal in stand te houden binnen de kaders van de NOK. De hoogte van de budgetbehoefte wordt bepaald door de beheerstrategie. De beheerstrategie is een afweging tussen de prestaties die van de infrastructuur worden verwacht, de risico's op verstoringen die worden aanvaard en de frequentie van de beheermaatregelen die nodig zijn om de risico's te beheersen en de prestaties te leveren. Prestaties zijn bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een weg voor het verkeer. Risico's zijn ongewenste verstoringen, zoals een groeiende file als gevolg van een niet goed sluitende beweegbare brug. Beheermaatregelen zijn alle activiteiten die worden verricht om de prestaties te kunnen leveren. Van inspecties en onderzoek tot het plegen van onderhoud aan objecten en vervangen van objecten aan het einde van de levensduur.

### ***Energietransitie infrastructuur***

Bij de Begrotingswijziging 2020 is € 6,0 miljoen vanuit de egalisatiereserve beheer en onderhoud, die via het Kaderbesluit 2017 beschikbaar was gesteld voor energietransitie, overgeheveld naar de reserve bereikbaarheid. Zodoende kunnen de middelen breder worden ingezet dan enkel in beheer en onderhoud. Voorgesteld wordt om € 1,5 miljoen hiervan toe te voegen aan het investeringsbudget *Energietransitie infrastructuur* in het PZI. Hiervoor valt € 1,5 miljoen vrij uit de reserve Bereikbaarheid aan de financiële ruimte ter dekking van de extra kapitaallasten. Deze middelen worden gebruikt voor het project Zon op Infra waarbij in de provincies Noord-Brabant, Noord-Holland en Zuid-Holland zonnepanelen worden toegepast op fietspaden.

In het coalitieakkoord '*Elke dag beter*' is opgenomen dat de provincie Zuid-Holland een bijdrage levert aan de doelstelling van het nationale Klimaatakkoord door het stimuleren van zonnepanelen op daken, bedrijventerreinen en bedrijfspanden. Daarnaast is in het

Klimaatakkoord benoemd dat waar mogelijk infrastructuur wordt ingezet voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik.

De integratie van zonnepanelen in infrastructuur is nog niet op grote schaal toepasbaar. De lange termijn opgave van de provincies is om grootschalige toepasbaarheid te versnellen, waarbij de extra kosten voor aanleg zich uiteindelijk terugverdienen binnen de levensduur van de toepassing.

### 3.3 Veilig en Duurzaam

*Mobiliteit heeft effect op de kwaliteit van de leefomgeving. Op allerlei manieren werkt de provincie daarom al aan duurzame en veilige mobiliteit. Hiermee wil de provincie bereiken dat mobiliteit een bijdrage levert aan maatschappelijk relevante opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie, circulaire economie en een gezonde en veilige samenleving.*

#### **Provinciale wegen (verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming)**

Omdat het aantal projecten in de overprogrammering voor verbeteringen aan provinciale wegen is toegenomen wordt voorgesteld om het budget met € 15 miljoen te verhogen vanuit de vrije middelen. Door bestuurlijke afspraken is een deel van het budget al gereserveerd voor projecten binnen de overprogrammering of daarbuiten (€ 2,1 miljoen voor aanpassing rotonde en extra optelstrook N207/N208 Keukenhof, kantmarkering fiets en optimalisatie verkeersregelininstallaties, zie 4. overige mededelingen). Daarnaast is de overprogrammeringslijst met mogelijke verbetermaatregelen gegroeid als gevolg van trajectstudies voor onderhoud aan wegen in periode 2022-2023 en verkenning naar structurele verbeteringen in de Hoeksche Waard naar aanleiding van het aankomende groot onderhoud van de Heinenoordtunnel (Bereikbaarheidsaanpak Zuidelijke Randstad).

De overprogrammering is eind 2017 gestart. Door middel van de overprogrammering kunnen in de periode 2021-2024 een aantal projecten uitvoeringsgereed worden gemaakt zonder dat daar direct budget voor beschikbaar gesteld is in het PZI. De projecten richten zich op zowel doorstroming als verkeersveiligheid op provinciale wegen. Bij deze knelpunten worden ook meekoppelkansen voor fiets en openbaar vervoer, voor zover mogelijk en relevant, meegenomen. Over de overprogrammering wordt tweemaal per jaar de voortgang gemeld via het Kaderbesluit en het PZI. De actuele overprogrammeringslijst is na toevoeging van de € 15 miljoen, weergegeven in tabel 1.

**Tabel 1 : lijst overprogrammering verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming wegen**

(x € 1 miljoen)		Indicatie mogelijke investeringskosten PZH	Dekking opgenomen in PZI	Verwacht jaar gereed
<b>Overprogrammering verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming wegen (na Kaderbesluit 2021)</b>				
1	N207 rondom Westergouwe	5,2		2023
2	N207 Westergouwe - Eurorotonde	1,5	1,5	2023
3	N452 Shell entree Goudse Poort	0,3	0,3	2023

(x € 1 miljoen)		Indicatie mogelijke investeringskosten PZH	Dekking opgenomen in PZI	Verwacht jaar gereed
<b>Overprogrammering verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming wegen (na Kaderbesluit 2021)</b>				
4	N223 aansluiting oostelijke randweg De Lier	3,5		2023
5	Kruising N208/N443 Sassenheim.	4		2025
6	Fietstunnel N459 (verbinding N11-A12, Bodegraven)	2		2023
7	N476 bermverharding	0,1	0,1	2022
8	N477 verbetering kruispunt	0,3	0,3	2022
9	N478 bermverharding	0,05	0,05	2022
10	N222a verlengde veilingroute	5,5	5,5	2022
11	N216 Wilgenweg (korte termijn)	0,2	0,2	2021
12	Rotonde N460/N461	0,9	0,9	2020
13	N451/A12 (KTA)	0,2	0,2	2022
14	N219/A12 (KTA)	0,2	0,2	2022
15	Verkanting N470	0,5	0,5	2020
16	N470 geleiderail met barrier (verkeersveiligheid)	1	1	2020
17	Lekkages in dijken en kwellen	2		2022
17a	N207 Julianasluis/Coenecoop	1	1	2020
18	Rotondedoseerinstallatie N206 Stompwijk R-net (KTA) - onderdeel HOV-net Zuid-Holland Noord	0,2	0,2	2021
19	N216b rotonde Goudriaan	1,4	1,4	2020
20	Herinrichting N228	1	1	2021
21	N217 (ikv onderhoud Heinenoortunnel)			2022
21a	Opstelstroken vrouwehuisjesweg	0,5	0,5	2022
21b	fietstunnel vrouwehuisjesweg	3		2022
21c	rotonde 's Gravendeel	0,13	0,13	2022
21d	Herinrichting voorplein Oud-Beijerland - Spijkenisse	0,2		2022
21e	N217 parallelweg s 'Gravendeel	3,5		2023
21f	Aansluiting N217 Suikerunie terrein	0,4	0,4	2022
22	N228 Herinrichting wegprofiel	1	1	2020
23	Geluidschermen Triangel (N451)	0,9	0,9	2020
24	Bijdrage rotonde N444 randweg Voorhout	0,5		2020
25	Korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof)	0,9	0,9	2020
26	OV viaduct N217/A29	4		2022
27	N443/N206 aansluiting	2,4		2025
28	optimalisatie kruispunten met fietsverkeerslichten voor de fiets	0,6	0,6	2020
29	Toepassing van kantmarkering op fietspaden (plus- en hoofdroutes) langs provinciale wegen	0,6	0,6	2020
30	N443 Bergamolaan (Teylingen)	0,3	0,3	2020
31	N207a verkeersveiligheids maatregelen (parallelwegen, bermverharding)	2,1	2,1	2022
32	N207a Polderrotonde zuidelijke randweg Gouda en kruispunt Gouderakse Tiendweg	5	5	2022
33	N231c Achterweg en kruispunt Blokland	2	2	2022
34	N443a aansluitingen en dwarsprofiel	5,1	5,1	2022

(x € 1 miljoen)		Indicatie mogelijke investeringskosten PZH	Dekking opgenomen in PZI	Verwacht jaar gereed
<b>Overprogrammering verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming wegen (na Kaderbesluit 2021)</b>				
35	N444b aansluitingen en dwarsprofiel	8	8	2023
36	N447a verkeersveiligheidsmaatregelen	0,1	0,1	2023
37	N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg	1	1	2023
38	N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad	1,4	1,4	2023
39	N471a dwarsprofiel	0,3	0,3	2023
40	N209 aansluiting Heerewegh	2		2024
	Bijdrage N461 Rotonde	0,9	0,9	2020
totaal overprogrammering		77,28		
waarvan gedekt/toegekend		44,68		
nog ongedekt/niet toegekend		32,6		
nog beschikbaar		4,2		

#### **Geluidsmaatregelen (Actieplan Geluid 2018-2023)**

Op de korte termijn wordt verder gewerkt aan het actieplan Geluid 2018-2023. Voor het toepassen van stil asfalt zijn middelen opgenomen in het beheer- en onderhoudsbudget. Naar aanleiding van nadere studie in het kader van het actieplan is het echter ook wenselijk om geluidschermen toe te passen langs provinciale wegen. Voorgesteld wordt om het nog beschikbare budget van € 0,4 miljoen met € 3,6 miljoen te verhogen vanuit de vrije middelen voor onder andere geluidschermen langs de N210 en N219.

#### **Pilot elektrificatie laadinfrastructuur Goederenvervoer over water**

In het kader van het klimaatakkoord en de duurzaamheidsambities in het coalitieakkoord wordt voor het project MEC (mobiele energie containers) voorgesteld om € 2,4 miljoen vanuit de reserve Bereikbaarheid beschikbaar te stellen. Het betreft een proefproject om elektrificatie in de binnenvaart te stimuleren. Er wordt gekozen voor de systeembenadering met 'open acces' laadpunten. Naast de provincie zullen ook andere overheden, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deelnemen.

#### **4. Overige mededelingen (budgetneutraal)**

Ten behoeve van de aanbesteding *openbaar vervoerconcessie Zuid-Holland Noord* is besloten om € 1,1 miljoen per jaar extra beschikbaar te stellen binnen beschikbaar gestelde middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer.

Binnen de nog beschikbare middelen in het budget *functionele verbeteringen vaarwegen* wordt € 0,6 miljoen ingezet voor de realisatie van extra wachtplaatsen voor recreatievaart op de Gouwe. Hierdoor kan de recreatievaart bij brugopeningen geclusterd worden zodat de beroepsvaart vlotter kan doorvaren en de bruggen minder vaak open hoeven.

Vanuit het budget voor het *Programma goederenvervoer* wordt € 0,9 miljoen beschikbaar gesteld als subsidie voor de realisatie van de containerterminal Bergambacht (versterking kademuren). Hierdoor kunnen meer goederen via het water worden vervoerd in plaats van over de weg.

Binnen het programmabudget *Dynamisch verkeersmanagement* wordt € 1 miljoen beschikbaar gesteld om weggebruikers te informeren via Dynamische routeinformatiepanelen of de Amaliabrug open of dicht is. Hiermee kan de beschikbare capaciteit van de Amaliabrug ten opzichte van de A20/Gouweaquaduct beter worden benut.

Vanuit het budget functionele verbeteringen wegen (overprogrammering) wordt € 0,9 miljoen beschikbaar gesteld voor het *kruispunt N207/N208* tussen Lisse en Hillegom zoals eerder met PS besproken. Daarnaast wordt tweemaal € 0,6 miljoen beschikbaar gesteld (en overgeheveld naar Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen) voor het aanbrengen van *kantmarkering bij fietspaden* en de *optimalisatie van verkeersregelinstallaties* (fietsdetectie).

Binnen het project *Bochtafsnijding Delftse Schie* heeft een administratieve bijstelling plaatsgevonden. De Rijksbijdrage vanuit de Kaderrichtlijn Water van € 1,5 miljoen is uitgekeerd via het provinciefonds en was opgenomen in de *reserve decentralisatieakkoord natuur* (exploitatie). Omdat deze middelen niet ten gunste kunnen worden gebracht van een investeringsproject valt de bijdrage vrij ten gunste van de financiële ruimte. Deze worden vervolgens weer ingezet ter dekking van de kapitaallasten. Het totaalbudget blijft gelijk maar de netto provinciale bijdrage wordt hiermee € 1,5 miljoen hoger.

#### **Reservering weerstandsvermogen RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord**

In het PZI zijn bij de start van de Rijnlandroute en het HOV-net Zuid-Holland Noord twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen. Het betreft € 123 miljoen voor de RijnlandRoute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. Deze reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze projecten. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen deze budgetten weer beschikbaar komen in het PZI voor nadere toedeling (vrije middelen).

Voor beide projecten worden de risicodossiers regelmatig geactualiseerd in het kader van "*Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten*". In het PZI wordt daar apart aandacht aan besteed. De omvang van de risico's en de kans van optreden bepalen daarbij hoeveel risicoreservering binnen het project nodig is en hoeveel weerstandsvermogen er nodig is op programmaniveau. Om de noodzaak voor het aanhouden van een weerstandsvermogen te bepalen zijn er drie ijkmomenten:

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

De risicoreserveringen en weerstandsvermogens kunnen jaarlijks via het Kaderbesluit worden bijgesteld indien opportuun. Deze werkwijze is voorheen al toegepast bij het project Parallelstructuur A12. De scope is echter op dit moment nog onvoldoende stabiel om een deel van het weerstandsvermogen te laten vrijvallen.

Het weerstandsvermogen RijnlandRoute is opgebouwd uit drie delen namelijk A4 - N434 - A44, Tjalmaweg en Europaweg. Het eerste deel is inmiddels aanbesteed en daarom is bij Kaderbesluit 2019 € 24,0 miljoen vrijgevallen..

Het weerstandsvermogen HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk spoor Leiden – Utrecht, spoor Alphen – Gouda en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk. De verwachting is dat ook dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen, hiermee wordt gewacht totdat er meer zekerheid is over de spoorcorridor Leiden – Utrecht.

## 5. Financieel kader en dekking

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut geactiveerd. Dit betekent concreet dat aanleg van nieuwe infrastructuur en vervanging en functionele verbetering van bestaande infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatie worden gebracht. Beheer en onderhoud wordt wel direct ten laste van de exploitatie gebracht.

Een groot deel van de investeringsmiddelen voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur is incidenteel beschikbaar gesteld met impulsen in de hoofdlijnenakkoorden van 2007 en 2011:

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

Jaarlijks is een structureel budget beschikbaar van € 39,2 miljoen voor nieuwbouwprojecten. Van dit budget wordt € 1,5 miljoen per jaar ingezet voor (toekomstige) extra beheerlasten als gevolg van reeds gerealiseerde of in aanbouw zijnde nieuwbouwprojecten, € 1,5 miljoen per jaar voor het uitvoeren van onderzoek en verkenning (projecten in de initiatiefase) en € 2,3 miljoen voor het niet meer doorbelasten van kosten voor overhead. Dit betreft geheel exploitatie. Per saldo is er nog € 33,9 miljoen aan investeringen per jaar beschikbaar. Hierbij wordt aangetekend dat door een extra investering in het provinciaal areaal ook de toekomstige beheerlasten toenemen (budgetbehoefte beheer en onderhoud).

Het grootste deel van het investeringsbudget t/m 2039 is al toegedeeld aan projecten, programma's of doelen. Voorafgaand aan dit Kaderbesluit is er nog € 228,0 miljoen aan vrije middelen t/m 2039.

Voor programma Bereikbaar Zuid-Holland geldt daarnaast het principe van een gesloten systeem. Dit betekent dat mee- en tegenvallers binnen het programma worden opgevangen en niet worden verrekend met het begrotingssaldo.

### **Prijscompensatie**

Bij dit Kaderbesluit wordt nog geen prijscompensatie toegepast en nog geen besluit genomen over de dekking voor de prijscompensatie omdat eerst beleid zal moeten worden opgesteld. In de begrotingswijziging 2020 is opgenomen dat met Provinciale Staten wordt gewerkt aan de doorontwikkeling van de financiële spelregels. Het gaat o.a. om de ontwikkeling van beleid voor de uitvoering voor prijscompensatie en structurele/incidentele baten en lasten.



Gebleken is wel dat bij het vaststellen van de indexeringsstelpost voor het coalitieakkoord in ieder geval geen rekening gehouden is met investeringsprojecten, beheer en onderhoud en de openbaar vervoerconcessies. Omdat de prijsontwikkeling structureel is zal de dekking moeten bestaan uit structurele middelen die maar beperkt beschikbaar zijn in het PZI en de programmareserves.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. De tekorten kunnen in eerste instantie ontstaan door het niet compenseren van projectbudgetten tussen 2015-2019 (afpraak hoofdlijnenakkoord 2015-2019) en in tweede instantie door het indexeren op programmaniveau tussen nu en 2023 (alleen compenseren als dit noodzakelijk is).

Voor beheer en onderhoud van infrastructuur is ten opzichte van de vorige budgetbehoefte in 2016 structureel € 10 miljoen per jaar extra exploitatiebudget nodig als gevolg van het niet indexeren van budgetten.

Voor openbaar vervoer is de prijsontwikkeling momenteel gedekt tot 2027 door middel van incidentele middelen in het bekleemde deel van de reserve mobiliteit. De prijscompensatie moet echter gedekt worden door structurele middelen.

Met betrekking tot nieuwbouwprojecten (investerings) zijn bij Kaderbesluit 2020 de budgetten voor Steekterbrug (€ 3,0 miljoen) en de Rijnlandroute (€ 22,5 miljoen) gecompenseerd voor de prijsontwikkeling t/m 2019. De N213 Centrale As is bij het PZI 2020-2039 van extra dekking voorzien voor prijsontwikkeling t/m 2019 (€ 2,5 miljoen). De dekking hiervoor is ten laste gekomen van de vrije middelen in het PZI.

Of de overige projecten gecompenseerd moeten worden voor prijsontwikkeling, wordt pas duidelijk als voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Het risico op een tekort is aanwezig bij alle projecten in de voorbereidings- en uitvoeringsfase t/m oplevering. Op voorhand is niet precies te bepalen in welke projecten tekorten gaan ontstaan en wat de omvang hiervan is. Verwachting is dat dit in ieder geval gaat spelen bij de N207 Zuid (€ 2,5 miljoen t/m 2019) en N211 Wippolderlaan (€ 4,2 miljoen t/m 2019).

Dit is nog exclusief de prijscompensatie tijdens de bouwfase t/m oplevering. Voor de Rijnlandroute wordt de noodzakelijke prijscompensatie t/m oplevering ingeschat op € 19,7 miljoen. Bij Kaderbesluit 2020 is besloten om jaarlijks achteraf bij de najaarsnota en het PZI, op basis van de vastgestelde CBS/GWW(grond, weg en waterbouw)-index, het RijnlandRoute budget te verhogen vanuit de vrije middelen. De mogelijke indexering conform IBOI (index bruto overheidsinvesteringen) zal hierin worden verrekend. Deze werkwijze kan ook toegepast worden op andere projecten zodra deze zijn aanbesteed.

Om projecten te kunnen compenseren bij een overgangsfase, (uitvoerings)besluit en aanbesteding wordt een werkwijze ontwikkeld om het effect van prijsontwikkeling op projectkredieten te monitoren en een inschatting te maken in welk jaar deze compensatie nodig is.

### **Dekking**

Een deel van de investeringsverschuivingen vindt plaats tussen reeds bestaande projecten en budgetreserveringen. Een groot deel van de investeringsvoorstellen kunnen echter niet uit

bestaande reserveringen of projectbudgetten worden gedekt. Daarvoor worden de vrije investeringsmiddelen in het PZI benut.

Per saldo nemen de vrije middelen af met € 46,0 miljoen tot € 182,0 miljoen. De vrije investeringsmiddelen blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van tegenvallers, scopewijzigingen en de nog ongedekte (toekomstige) ambities. De komende jaren kunnen bij Kaderbesluit, naar aanleiding van de nieuwe onderzoeken en verkenningen, voorstellen worden gedaan voor inzet van deze middelen. In totaal is voor nieuwe infrastructuur t/m 2039 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ruim € 2,9 miljard beschikbaar in de vorm van reserveringen en programma- en projectbudgetten voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets.

Het begrotingsaldo voor de komende jaren is zeer beperkt en daarmee ook de mogelijkheden om vrije investeringsmiddelen, die beschikbaar zijn op de lange termijn, in te zetten voor maatregelen op de korte en middellange termijn. Het effect van dit Kaderbesluit is op de lange termijn budgettair neutraal, maar veroorzaakt een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst. In de periode tot en met 2050 stijgen de afschrijvingslasten met maximaal € 1,8 miljoen per jaar en in de periode daarna vallen er afschrijvingslasten vrij. De stijging is op te vangen binnen het begrotingsaldo onder de post die is opgenomen voor verschuiving in kapitaallasten en tegenvallers provinciefonds en provinciale opcenten. Deze wordt hiermee niet helemaal benut.

In dit kaderbesluit zijn ook voorstellen opgenomen voor inzet van exploitatie (programmareserves) voor uitvoering van bestaand beleid en effectuering van genomen besluiten. Totaal gaat het incidenteel om € 4,7 miljoen exploitatie (2020-2034).

De komende jaren zijn nog structurele stortingen voorzien in de reserve Bereikbaarheid en Exploitatieprojecten PZI. Op basis van de huidige inzichten is over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 21,5 miljoen aan onbeklemde reserves. In de reserve Mobiliteit is over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 23 miljoen aan onbeklemde reserves. Deze € 23 miljoen is vooralsnog gereserveerd voor uitvoering van de motie 764 "Verbetering kwaliteit OV-haltes".

Het onbeklemde deel in de reserves bestaat voornamelijk uit incidentele middelen en zijn daarom niet geschikt om structurele uitgaven te dekken zoals bijvoorbeeld prijscompensatie.

### **Overzicht financiële verschuivingen**

In tabellen 2, 3 en 4 is een overzicht weergegeven van de voorstellen in dit kaderbesluit. Deze tabellen geven een overzicht en zijn nadrukkelijk geen optelsom. Dit komt omdat de verschuivingen zowel exploitatie als investeringen betreffen en de middelen in verschillende jaren vrijvallen en beschikbaar worden gesteld.

**Tabel 2: kleurcodering overzichten Kaderbesluit**

Kleurcode	Betekenis	effect kapitaallasten
	Wijziging betekent een verrekening met reeds bestaande reservering/budget	nihil
	Wijziging betekent een interne verrekening binnen een (programma)budget	nihil
	Wijziging betekent vrijval op een bestaand project/budget	ja
	Wijziging betekent een verrekening met de vrije middelen in het PZI	ja

**Tabel 3: Overzicht verschuivingen investeringen**

x € 1 miljoen	Project-omschrijving	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil		
<b>Van A naar B</b>						
1a	Bijdrage Algeracorridor Lange termijn	0,0	10,0	10,0	2030	Naar aanleiding van bestuurlijke afspraken in aanloop naar BO-MIRT over de oeververbinding Rotterdam inclusief Algeracorridor. Dekking vanuit budget Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
1b	Bijdrage Algeracorridor korte termijn (investeringsdeel)	0,0	6,6	6,6	2022	zie 1a. Voor de korte termijn maatregelen is de provinciale bijdrage € 7,5 miljoen waarvan € 0,9 miljoen exploitatie vanuit de reserve bereikbaarheid (onderdeel Begrotingswijziging). Het investeringsdeel komt ten laste van budget Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
1c	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag	42,8	23,6	-19,2	2032	zie 1a, 1b en 9a
2a	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket	0,0	8,9	8,9	2023	Subsidiebijdrage aan OV- en ketenmaatregelen naar aanleiding van bestuurlijke afspraken op het BO-MIRT. Dekking vanuit restantbudget lightrail Rotterdam - Den Haag € 4,9 miljoen en € 4,0 miljoen vanuit Beter benutten o.a. ketenmobiliteit (zie 2b en 7)
2b	Bijdrage Lightrail Rotterdam - Den Haag	4,9	0,0	-4,9	2028	zie 2a
3	functionele verbeteringen vaarwegen (bijdrage aan GO VW)	20,1	20,1	0,0	2022	Korte termijnmaatregel om extra wachtplaatsen voor recreatievaart op de Gouwe te realiseren ten behoeve van de beroepsvaart (clusteren recreatievaart bij brugopeningen). De kosten ad € 0,6 miljoen zijn gedekt binnen het programmabudget functionele verbeteringen vaarwegen
4	Programma Goederenvervoer	1,9	1,9	0,0	2021	Bijdrage van € 0,9 miljoen aan het versterken van kademuren van de containerterminal Bergambacht zodat grotere binnenvaartschepen kunnen aanmeren. De kosten zijn gedekt binnen het programmabudget programma goederenvervoer
5	Dynamisch Verkeersmanagement	19,4	19,4	0,0	2022	Realisatie van 4 informatiepanelen om weggebruikers A20 te informeren over toestand Amaliabrug (open/dicht) als alternatief voor het Gouweaquaduct. De kosten ad € 1 miljoen zijn gedekt binnen het programmabudget Dynamisch Verkeersmanagement

x € 1 miljoen	Project-omschrijving	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil		
6a	Uitvoeringsprogramma 'Samen verder fietsen'	80,9	87,8	6,9	2023	Toevoeging van € 6,9 miljoen waarvan € 0,7 miljoen vanuit de reservering binnen budget Beschikbaar voor OV (zie 7) voor bijdrage aan fietsenstalling Leiden Centraal, € 5,0 miljoen vanuit de vrije middelen voor concrete knelpunten die kunnen worden opgelost t/m 2023 en € 1,2 miljoen vanuit het budget functionele verbeteringen wegen (zie 10) voor aanbrengen kantmarkering fietspaden (€ 0,6 miljoen) en optimalisatie verkeersregelininstallaties (€ 0,6 miljoen)
6b	Toekomstagenda snelfietsroutes	0,0	14,0	14,0	2023	Reservering van € 14 miljoen vanuit de vrije middelen voor concrete projecten vanuit de ongedekte ambitie van € 60 miljoen die kunnen worden uitgevoerd t/m 2023 inclusief bijdrage aan de snelfietsroute Naaldwijk - Rotterdam CS conform BO-MIRT 2019
7	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	19,5	14,8	-4,7	2030	De reservering wordt verlaagd met € 0,7 miljoen die beschikbaar is voor de gemeente Leiden (overgebleven middelen subsidie Bioscience park) en overgeheveld naar het Uitvoeringsprogramma "Samen verder fietsen" (6b) en € 4 miljoen voor bijdrage CID en Binckhorst vanuit deelreservering Beter benutten o.a. ketenmobiliteit van € 15 miljoen.
8	Korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof)	0,0	0,9	0,9	2021	Middelen worden beschikbaar gesteld vanuit het budget functionele verbeteringen wegen zoals eerder met PS besproken voor korte termijn maatregelen bij het kruispunt N207/N208 bij Lisse/Hillegom (zie 10)
9a	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	83,5	86,1	2,6	2024	Als gevolg van amendement 654 wordt € 2,6 miljoen toegevoegd vanuit het budget Programmatische aanpak Rotterdam - Den Haag voor extra maatregelen ten behoeve van omgevingskwaliteit (zie 1c). Op basis van de gesloten wijzigingsovereenkomst in voorjaar 2019 wordt de bijdrage van de gemeente Westland aan het project N211 Wippolderlaan € 0,3 miljoen hoger en de netto bijdrage van provincie € 0,3 miljoen lager.
9b	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	0,0	0,0	-0,3	2024	Op basis van de gesloten wijzigingsovereenkomst in voorjaar 2019 wordt de bijdrage van de gemeente Westland aan het project N211 Wippolderlaan € 0,3 miljoen hoger en de netto bijdrage van provincie € 0,3 miljoen lager.

x € 1 miljoen	Project-omschrijving	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil		
<b>Veilig en duurzaam</b>						
10	Functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid	29,8	51,8	22,0	2022-2023	Het budget wordt met € 24,1 miljoen verhoogd vanuit de vrije middelen ter gedeeltelijke dekking van de gegroeide overprogrammeringslijst en met € 2,1 miljoen verlaagd voor de projecten korte termijn maatregelen N207/N208 (zie 8) en kantmarkering fietspaden/optimalisatie verkeersregelinstanties (zie 6a).
10	Actieplan Geluid 2018-2023	0,4	4,0	3,6	2023	Reservering voor extra geluidsmaatregelen (schermen) langs provinciale wegen, o.a. N210 en N219 naar aanleiding van nadere studies in het kader van het Actieplan Geluid 2018-2023.
11	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)	2,9	2,5	-0,4	2020	Project is afgerond, vrijval vloeit terug naar de vrije middelen.
13a	N59 Energy Highway	15,2	16,0	0,8	2024	Budget wordt verhoogd met bijdragen van gemeenten Goeree-Overflakkee (€ 0,6 miljoen) en Schouwen-Duiveland (€ 0,2 miljoen)
13b	N59 Energy Highway	0,0	-0,8	-0,8	2024	zie 13a
<b>Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam</b>						
14a	Energietransitie infrastructuur	10,7	12,2	1,5	2021	Bij de Begrotingswijziging 2020 is € 6,0 miljoen vanuit de egaliseringsreserve beheer en onderhoud overgeheveld naar de reserve bereikbaarheid zodat deze middelen breder kunnen worden ingezet dan enkel beheer en onderhoud. Hiervan wordt € 1,5 miljoen toegevoegd aan het investeringsbudget Energietransitie infrastructuur voor het project Zon op Infra. Hiervoor valt € 1,5 miljoen vrij vanuit de reserve bereikbaarheid aan de financiële ruimte ter dekking van de extra kapitaallasten.
14b	Energietransitie infrastructuur	0,0	-1,5	-1,5	2021	zie 14 a.
<b>Overig</b>						
15	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	17,8	17,8	0,0	2019	Administratieve bijstelling. De Rijksbijdrage vanuit de Kaderrichtlijn Water van € 1,5 miljoen is uitgekeerd via het provinciefonds en was opgenomen in de reserve decentralisatieakkoord natuur (exploitatie). Omdat deze middelen niet ten gunste kunnen worden gebracht van een investeringsproject valt de bijdrage vrij ten gunste van het begrotingssaldo om de toegenomen kapitaallasten te dekken.

**Tabel 4: Overzicht verschuivingen exploitatie**

(x € 1 miljoen)		Budget exploitatie (gesloten circuit Programma Bereikbaar Zuid-Holland)				
	Project- omschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar	omschrijving
E1	Korte Termijn Aanpak Voorne Putten	0,3	0,9	0,6	2021-2022	Verhoging van de bijdrage (onderdeel budget KTA bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag), conform afspraak in BO-MIRT, aan maatregelen voor mobiliteitsplatform Haven Rotterdam, logistiek platform en ketenmobiliteit op Voorne-Putten. € 0,3 miljoen in 2021 en 2022. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
E2	nieuwe OV- concessie Zuid- Holland Noord	0,0	14,3	14,3	2023 t/m 2035	Er wordt € 1, 1 miljoen structureel extra middelen beschikbaar gesteld voor de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord binnen de exploitatiemiddelen voor openbaar vervoer
E3	Bijdrage aan programma truckparkings	0,2	0,4	0,2	2021-2023	Voorzetting bijdrage aan voor na 2020 ten behoeve van de realisatie van diverse truckparkings op de goederencorridors. Dekking vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI
E4	pilot elektrificatie laadinfrastructuur Goederenvervoer over water	0,0	2,4	2,4	2020-2021	Bijdrage vanuit mobiliteit aan het project MEC (mobiele energie containers) om elektrificatie van de binnenvaart te stimuleren. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
E5	Energietransitie infrastructuur	0,0	1,5	1,5	2021 e.v.	zie 14a.

**Tabel 5: Overzicht ontwikkeling vrije middelen en programmareserves**

(x € 1 miljoen)		Vrije middelen in het PZI (gesloten circuit PZI)			
	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	omschrijving verschuiving
	Vrije middelen PZI 2020-2039	228,0	182,0	-46,00	netto resultaat aanpassingen Kaderbesluit 2021

(x € 1 miljoen)		Vrije/niet verplichte deel reserves (gesloten circuit Programma Bereikbaar Zuid-Holland)			
	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	omschrijving verschuiving
	Vrije/niet verplichte deel reserves bereikbaarheid en exploitatieprojecten PZI(t/m 2034)	26,2	21,5	4,7	netto resultaat na aanpassingen Kaderbesluit 2021
	Vrije/niet verplichte deel reserve mobiliteit PZI(t/m 2034)	23,0	23,0	0,0	netto resultaat na aanpassingen Kaderbesluit 2021

**Doorkijk mogelijke toekomstige projecten en programma's (ongedekte ambities)**

Voor de totale mobiliteitsambitie is een doorkijk opgenomen in dit Kaderbesluit (tabel 5 en 6). Dit is vergelijkbaar met de jaarlijkse weergave (en actualisatie) van de ongedekte ambities in het PZI. Deze ambities tellen op tot € 568,9 miljoen aan investeringen en € 5,9 miljoen per jaar exploitatie. Hiervoor worden nog geen dekkingsvoorstellen gedaan. Per saldo passen deze voorstellen momenteel ook niet in het PZI en de programmareserves. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en CO2-reductie (infrastructuur en openbaar vervoer).

**Tabel 6: doorkijk ongedekte ambities investeringen**

x € 1 miljoen	Ongedekte ambities	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)				omschrijving
		was	wordt	verschil	jaar activering	
	<b>Project-omschrijving</b>					
1	MIRT projecten optimalisatie wegennetwerk	0,0	50,0	50,0	2034	nog te dekken mogelijke bijdragen aan maatregelen gebiedsuitwerkingen Westland en Voorne-Putten.
2	Beter Bereikbaar Gouwe (Vlot en Veilige vaarweg en ontsluiting Greenport en kernen)	40,6	220,0	179,4	2034	Reservering voor mogelijk maatregelenpakket voor verbreding en aanpassing Gouwe om te voldoen aan Vlot en Veilig en aanpassingen weg en fiets. Dekking vanuit bestaand budget Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop van € 20,6 miljoen, Aanpak A12 corridor (€ 20 miljoen) en nog te dekken (€ 179,4 miljoen)
3	Programma Goederenvervoer: Bijdrage aan infrastructuur doorontwikkeling Coolport (Waal-Eemhaven)	0,0	10,0	10,0	2023	Reservering voor doorontwikkeling Coolport om vervoer van versproducten over water te bevorderen, nog te dekken. Mogelijk onderdeel Programma Goederenvervoer.
4	Programma Goederenvervoer: Bijdrage aan realisatie Railterminal Bleiswijk	0,0	10,0	10,0	2024	Bijdrage aan infrastructuraanpassingen om de ontwikkeling Railterminal mogelijk te maken, nog te dekken. Mogelijk onderdeel Programma Goederenvervoer.
5a	Knelpunten Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	67,3	122,3	55,0	2023	Reservering voor oplossen resterende knelpunten uit de uitvoeringsagenda t/m 2023. Nog te dekken
5b	Realisatie toekomstagenda snelfietsroutes	0,0	47,0	47,0	2023	Reservering voor realisatie toekomstagenda snelfietsroutes t/m 2023. Het gaat om 10 routes vastgelegd in bestuursakkoord met de MRDH waar al initiatieven voor lopen of die tegelijk met (wegenprojecten) kunnen worden gerealiseerd. Nog te dekken.

x € 1 miljoen	Ongedekte ambities	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)				omschrijving
		was	wordt	verschil	jaar activering	
	<b>Project-omschrijving</b>					
6	Doorstroming OV over de weg o.a. benutting weginfra en haltes (inclusief MIRT/metropolitaan OV)	0,0	100,0	100,0	2034	Reservering voor infrastructurele aanpassingen aan wegen van Rijk, provincie en gemeenten (intelligente verkeerslichten (IVR's), busstroken etc.). Nog te dekken.
7	Capaciteitsverruiming (regionaal) spoor (inclusief MIRT/metropolitaan OV)	0,0	100,0	100,0	2034	Reservering voor infrastructurele aanpassingen aan de Merwedelingelijn om capaciteit te verhogen en voor ontwikkeling OV-knooppunt Gorinchem-West (HOV Breda - Utrecht en Merwedelingelijn). Nog te dekken.
8	Extra Geluidsmaatregelen provinciale wegen (Actieplan geluid) bovenop SWUNG II na 2023	0,0	10,0	10,0	2034	Reservering voor extra maatregelen in toekomstige actieplannen (geluidschermen en -bermen, gevelisolatie etc.) bovenop wettelijk verplicht SWUNG II. Nog te dekken.
V2		<b>107,9</b>	<b>669,3</b>	<b>561,4</b>		

**Tabel 7: doorkijk ongedekte ambities exploitatie**

x € 1 miljoen	Ongedekte ambities	Budget exploitatie (gesloten circuit PZI)				omschrijving
		was	wordt	verschil	jaar activering	
	<b>Project-omschrijving</b>					
E1	Doorontwikkeling Dynamische Verkeersmanagement (niet fysieke maatregelen en organisatie)	0,0	3,4	3,4	vanaf 2021	Doorontwikkeling Dynamisch Verkeersmanagement ten behoeve van slimmer gebruik van bestaande infrastructuur door tijd gedreven data, IVR's, gedragsbeïnvloeding, data beschikbaar stellen, integratie DVM wegen en vaarwegen en vervanging scenario-aanpak door regelaanpak. Nog te dekken afhankelijk programma Smart Mobility.
E2	stimulering innovatie OV ( paragraaf 16B SRM)	0,0	1,5	1,5	vanaf 2020	Structurele dekking voor voortzetting stimulering innovatie in OV. Nog te dekken.
E3	exploitatie OV R-net, structureel tekort voor gewenste doorgroei	0,0	1,0	1,0	vanaf 2020	Door groei van gebruik is het wenselijk om capaciteit te verruimen. Nog te dekken.



x € 1 miljoen	Ongedekte ambities	Budget exploitatie (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving
		was	wordt	verschil		
E4	Energietransitie infrastructuur (CO2- reductie)	0,0	pm	pm	pm	nog te bepalen op basis van evaluatie pilotprojecten

### Procedure

#### Vervolgproces

De financiële gevolgen van het Kaderbesluit worden meerjarig verwerkt in de Voorjaarsnota 2020 (onder Bereikbaar Zuid-Holland) en opgenomen in het PZI 2021-2049 dat dit najaar zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

## **Ontwerp-Besluit**

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 19 mei 2020, met het besluitnummer PZH-2020-735369635;

Gelet op Artikelen 193 t/m 196 van de Provinciewet;

Besluiten:

- Vast te stellen het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2021 met daarin de beoogde voorstellen voor inzet van financiële middelen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur en de reserves van Programma Bereikbaar Zuid-Holland conform de tabellen 2 (Overzicht verschuivingen investeringen), 3 (Overzicht verschuivingen exploitatie) en 4 (Overzicht ontwikkeling vrije middelen en programmareserves);
- Vast te stellen de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en bijbehorende Nota Budgetbehoefte voor beheer en onderhoud infrastructuur.

Den Haag, 1 juli 2020

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

**Bijlagen:**

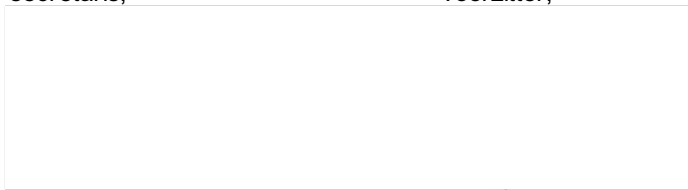
- De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en bijbehorende Nota Budgetbehoefte voor beheer en onderhoud infrastructuur.

Den Haag, 19 mei 2020

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,



drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit