

Bijlagenboek Kadernota 2026 - 2029

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Bijlage 1 Prognose gereedmelding investeringen.....	3
Bijlage 2 Subsidies	4
Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland	13
Bijlage 4 Statenbesluit	52
Bijlage 5 Amendementen en moties	53
Bijlage 6 Afkortingenlijst.....	54

Bijlage 1 Prognose gereedmelding investeringen

De provincie Zuid-Holland investeert jaarlijks vele miljoenen euro's. Denk aan (vaar)wegen, fietspaden, bushaltes en andere voorzieningen voor openbaar vervoer. Maar ook aan de eigen gebouwen van de provincie zoals het provinciehuis, de steunpunten en automatisering (ict). Een groot deel van deze investeringen wordt op de balans verantwoord onder de materiële vaste activa. De provincie investeert ook in andere categorieën zoals immateriële vaste activa (waaronder kosten van onderzoek en ontwikkeling en bijdragen in activa van derden) en financiële vaste activa (waaronder kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen).

In deze bijlage 'Prognose gereedmelding investeringen' geven we per ambitie inzicht in de begrote bedragen van projecten die we in 2025 of in latere jaren gaan afronden. Dit betreft investeringsprojecten die veelal in eerdere jaren zijn gestart en dit jaar of latere jaren tot een afronding komen. De bedragen in onderstaande tabel tonen de uitgaven en inkomsten van die af te ronden investeringsprojecten die we in dat jaar gaan activeren.

Ambitie (bedragen x € 1.000)	VJN 2025	Mutaties KDN 2026	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039	Raming 2040
Uitgaven																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	97.880	0	222.096	355.052	469.726	352.306	168.149	139.603	89.227	52.738	49.798	83.487	63.075	53.075	44.765	46.075	56.075
3 Schone energie voor iedereen	2.175	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	0	0	0	17.394	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie	19.298	0	8.106	10.238	10.412	7.509	6.748	6.655	6.962	5.903	8.393	7.051	6.820	7.487	10.648	5.849	5.849
Subtotaal	119.353	0	230.202	382.683	480.138	359.815	174.897	146.258	96.188	58.640	58.191	90.537	69.895	60.562	55.412	51.924	61.924
Inkomsten																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	-29.027	0	-86.276	-30.361	-31.406	-92.859	-1.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	-29.027	0	-86.276	-30.361	-31.406	-92.859	-1.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal gereedmelding investeringen	90.326	0	143.926	352.322	448.732	266.956	173.097	146.258	96.188	58.640	58.191	90.537	69.895	60.562	55.412	51.924	61.924

Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Bijlage 2 Subsidies

Ambitie 4

Begrotingssubsidies 2026 in vergelijking met 2025 (in €)

Beleids- doel	Naam instelling	Maximaal te subsidieren 2025	Kadernota 2026	Maximaal te subsidieren 2026
4.1	Stichting ferm t.b.v. cybersecurity	100.000		
4.1	De Haagse Hogeschool t.b.v. digitale werkplaatsen	500.000		
4.1	The Hague Security Delta t.b.v. programmaplan Digitale Economie	300.000		
4.1	InnovationQuarter t.b.v. duurzaam versterken van de economische structuur en het ontsluiten van het innovatieve vermogen in Zuid-Holland	3.275.000		
4.1	BlueCity t.b.v. trainingen	50.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland	170.000		
4.1	Stichting Greenport Aalsmeer	85.000		
4.1	Stichting Greenport Duin- en Bollenstreek	110.000		
4.1	Stichting Greenport regio Boskoop	110.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland (innovatiepact)	100.000		
4.1	Stichting Greenports Nederland	75.000		
4.1	Stichting NL Space Campus t.b.v. het door ontwikkelen van de fysieke omgeving van de campus	250.000		
4.1	Coöperatie Campus@Sea U.A. t.b.v. samenwerkingsovereenkomst	180.000		
4.1	Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard t.b.v. Dutch Fresh Port	100.000		
4.1	Building Balance t.b.v. Biobased Bouwen	50.000		
4.1	UNIIQ B.V. t.b.v. vroege fase financiering	2.000.000		
4.2	Het Kunstgebouw	1.974.625	1.889.625	1.889.625
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. bijdrage in de loonontwikkeling	85.000	85.000	85.000
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. themafonds cultuurparticipatie	16.000		
4.2	Erfgoedhuis Zuid-Holland	2.347.318	2.347.317	2.347.317
4.2	Stichting molenviergang Aarlanderveen	29.602	29.602	29.602
4.2	Stichting molenviergang Aarlanderveen t.b.v. jaarlijkse extra vaste bijdrage	25.000	25.000	25.000
4.2	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP)	44.766	44.766	44.766
4.2	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP) t.b.v. het project Vivaldi	49.500		
4.2	Zuid-Hollandse Popunie	185.444	185.444	185.444
4.2	Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland	59.602	59.602	59.602
4.2	Bevrijdingsfestival Den Haag	29.602	29.602	29.602
4.2	Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland	362.860	362.860	362.860
4.2	Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West	20.880	20.880	20.880
4.2	Probiblio	5.622.003	5.622.004	5.622.004
4.2	Prins Bernhard Cultuurfonds (PBCF) t.b.v. het op te richten themafonds cultuurparticipatie Zuid-Holland	124.000		
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. penvoerderschap Cultuureducatie met Kwaliteit 2025-2028	1.024.000		

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan Het Kunstgebouw voor een bedrag van € 1.889.625 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Kunstgebouw is de organisatie die voor de provincie gemeenten en onderwijs ondersteunt op het gebied van cultuureducatie en cultuurparticipatie. Het bedrag van € 1.889.625 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.889.625 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Het Kunstgebouw t.b.v. bijdrage in de loonontwikkeling voor een bedrag van € 85.000 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. In 2024 is in de cao Sociaal Werk (waar Kunstgebouw onder valt) een loonstijging afgesproken van 15%, wat voor Kunstgebouw meer kosten met zich meebracht dan in de meerjarenraming was opgenomen. De indexatie van de subsidie door de provincie is onvoldoende om deze kostenstijging te compenseren. Kunstgebouw is verzocht om te onderzoeken of en hoe ze deze kostenstijging zelf in hun exploitatie konden oplossen, wat heeft geleid tot het terugbrengen van het tekort met € 100.000 tot € 85.000. Het laatste stukje kan Kunstgebouw niet oplossen zonder te stoppen met taken (inclusief het schrappen van een formatieplaats). Daarmee komen er taken te vervallen die door de provincie zijn vastgelegd in het meerjarige afsprakenkader voor de provinciale culturele steunorganisaties. Daarom ontvangt Kunstgebouw in 2026 (en 2025) incidenteel € 85.000, per jaar tot het moment dat er nieuwe meerjarige afspraken zijn gemaakt n.a.v. het herziene cultuurbeleid en omgevingsvisie. Dit is door PS besloten tijdens de PS-vergadering van 13 november 2024. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 85.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Erfgoedhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 2.347.317 (beleidsdoel 4-2)

Het Erfgoedhuis Zuid-Holland is een belangrijke maatschappelijke partner van de provincie voor de uitvoering van haar cultureel erfgoedbeleid. Activiteiten zijn onder andere ondersteuning bij erfgoedlijnen in Zuid-Holland, deskundigheidsbevordering van vrijwilligers en advisering van gemeenten over hun wettelijke erfgoedtaken bij de ontwikkeling van immaterieel erfgoed en bij het project voor digitalisering van erfgoed. Het bedrag van €

2.347.317 is het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat. Clustering van uitvoeringstaken op het gebied van cultuur en erfgoed bij één organisatie draagt bij aan effectiviteit en efficiency van de beleidsuitvoering. Voor de uitvoering is gekozen voor het Erfgoedhuis Zuid-Holland. Er zijn alternatieven overwogen. Echter het is geen wettelijke taak van de provincie, wel wordt er grote waarde aan deze 2e lijnorganisatie gehecht. Subsidie is het meest geëigende instrument. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 2.347.317 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting molenviergang Aarlanderveen voor een bedrag van € 29.602 (beleidsdoel 4-2)

De molenviergang in Aarlanderveen is de laatste nog daadwerkelijk functionerende molengroep ter wereld. De vier molens vormen tezamen een zogenaamde getrapte bemaling, waarbij iedere molen afzonderlijk het water een niveau hoger opmaalt. Op die manier wordt het waterpeil in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde van Aarlanderveen hoofdzakelijk op windkracht gereguleerd. Sinds 1962 zijn het Hoogheemraadschap van Rijnland, de gemeente Alphen a/d Rijn en de provincie Zuid-Holland ten opzichte van elkaar verplichtingen aangegaan ter bevordering van de instandhouding van het molencomplex. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant, dat eens per 10 jaar opnieuw wordt afgesloten. Dit gebeurde in februari 2025 voor het laatst voor de periode 2025-2034. Hierin is Stichting Molenviergang Aarlanderveen aangewezen om het dagelijkse beheer, het onderhoud en de restauratie van de molens en de bijgebouwen te verzorgen en daarbij optimaal gebruik te maken van reguliere subsidiemogelijkheden. De verplichtingen van de drie convenanthouders hebben betrekking op het dagelijkse beheer en de afdekking van het jaarlijkse exploitatietekort van de stichting, evenals participatie in het bestuur van laatstgenoemde. Het convenant is vanaf 2025 voortgezet. Hierin is opnieuw opgenomen dat de provincie Zuid-Holland met ingang van 2025 jaarlijks aan de stichting 50% van het goedgekeurde exploitatietekort tot een maximum van € 29.602 per jaar (prijspeil 2025) vergoedt. Hier komt vanaf 2025 een jaarlijks vaste bijdrage van 25.000 bij ter afdekking van de berekende kosten in de raming bijhorende bij het 10-jarenplan dat de stichting tijdens de convenantbesprekingen heeft overlegd. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat. Dit draagt bij aan de instandhouding van de molenviergang in Aarlanderveen. Door het financieel ondersteunen van de stichting door middel van het beschikbaar stellen van een boekjaarsubsidie stelt de provincie de stichting in staat om de molens in goede en functionele staat te houden. Hiermee wordt geborgd dat de molens hun bemalingstaak kunnen blijven uitoefenen en hebben ze een grote landschappelijke en educatieve waarde als laatste voorbeeld van een molengroep die een polder op windkracht bemaalt. De stichting zorgt voor openstelling van en draagvlak voor de molens, hetgeen bijdraagt aan een aantrekkelijk Zuid-Holland.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De samenwerking van de drie convenantpartners is sinds 1962 een feit en vanaf 2015 is het huidige convenant van kracht. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het lokaal organiseren van het molenbehoud, in dit geval door middel van een uitvoerende stichting, effectief is. Echter, de stichting die louter draait op vrijwilligers, kan niet kan bestaan zonder de steun van de drie convenantpartners. Er kan daarom worden gesteld dat de huidige organisatie een geschikte en effectieve manier gebleken om de instandhouding van de molenviergang te waarborgen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 29.602 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting molenviergang Aarlanderveen t.b.v. jaarlijkse extra vaste bijdrage voor een bedrag van € 25.000 (beleidsdoel 4-2)

De molenviergang in Aarlanderveen is de laatste nog daadwerkelijk functionerende molengroep ter wereld. De vier molens vormen tezamen een zogenaamde getrapte bemaling, waarbij iedere molen afzonderlijk het water een niveau hoger opmaalt. Op die manier wordt het waterpeil in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde van Aarlanderveen hoofdzakelijk op windkracht gereguleerd. Sinds 1962 zijn het Hoogheemraadschap van Rijnland,

de gemeente Alphen a/d Rijn en de provincie Zuid-Holland ten opzichte van elkaar verplichtingen aangegaan ter bevordering van de instandhouding van het molencomplex. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant, dat eens per 10 jaar opnieuw wordt afgesloten. Dit gebeurde in februari 2025 voor het laatst voor de periode 2025-2034. Hierin is Stichting Molenviergang Aarlanderveen aangewezen om het dagelijkse beheer, het onderhoud en de restauratie van de molens en de bijgebouwen te verzorgen en daarbij optimaal gebruik te maken van reguliere subsidiemogelijkheden. De verplichtingen van de drie convenanthouders hebben betrekking op het dagelijkse beheer en de afdekking van het jaarlijkse exploitatietekort van de stichting, evenals participatie in het bestuur van laatstgenoemde. Naast de afspraak in het convenant om een bijdrage te leveren aan de stichting van 50% van het goedgekeurde exploitatietekort tot een maximum van € 29.602 per jaar (dat wordt geïndexeerd en een aparte boekjaarsubsidie betreft), komt voor de periode 2025-2034 jaarlijks een extra vaste bijdrage van 25.000 bij ter afdekking van de berekende kosten in de raming bijhorende bij het 10-jarenplan dat de stichting tijdens de convenantbesprekingen heeft overlegd. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare structurele middelen 2025 van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat . Dit draagt bij aan de instandhouding van de molenviergang in Aarlanderveen. Door het financieel ondersteunen van de stichting door middel van het beschikbaar stellen van een boekjaarsubsidie stelt de provincie de stichting in staat om de molens in goede en functionele staat te houden. Hiermee wordt geborgd dat de molens hun bemalingstaak kunnen blijven uitoefenen en hebben ze een grote landschappelijke en educatieve waarde als laatste voorbeeld van een molengroep die een polder op windkracht bemaalt. De stichting zorgt voor openstelling van en draagvlak voor de molens, hetgeen bijdraagt aan een aantrekkelijk Zuid-Holland.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De samenwerking van de drie convenantpartners is sinds 1962 een feit en vanaf 2015 is het huidige convenant van kracht. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het lokaal organiseren van het molenbehoud, in dit geval door middel van een uitvoerende stichting, effectief is. Echter, de stichting die louter draait op vrijwilligers, kan niet kan bestaan zonder de steun van de drie convenantpartners. Er kan daarom worden gesteld dat de huidige organisatie een geschikte en effectieve manier gebleken om de instandhouding van de molenviergang te waarborgen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 25.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP) voor een bedrag van € 44.766 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. SEOP is de organisatie die voor de provincie kinderen en jongeren in aanraking brengt met klassieke muziek en met name het symfonieorkest. Het bedrag van € 44.766 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 44.766 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Zuid-Hollandse Popunie voor een bedrag van € 185.444 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende

factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Popunie ondersteunt (beginnende) popmuzikanten en het optreedklimaat in Zuid-Holland. Het bedrag van € 185.444,-- het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 185.444 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland voor een bedrag van € 59.602 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Bevrijdingsfestival Zuid-Holland is de provinciale organisatie die het bevrijdingsfestival organiseert in de provincie Zuid-Holland (elke provincie heeft een dergelijk festival) en die kinderen kennis laat maken via educatieprogramma's met vraagstukken rond vrijheid en wat vrijheid betekent. Het bedrag van € 59.602 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 59.602 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Bevrijdingsfestival Den Haag voor een bedrag van € 29.602 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur en kunnen meedoen aan de samenleving (burgerschap). De R.J. Ruijs Stichting organiseert jaarlijks op 5 mei het Haags Bevrijdingsfestival. Het belang van vrijheid, vrede en recht staan centraal tijdens dit festival. Het bedrag van € 29.602 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 29.602 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 362.860 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Jeugdtheaterhuis is de organisatie die voor de provincie kinderen en jongeren kennis laat maken met theater, zowel binnen schools als buitenschools. Het bedrag van € 362.860 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, dit is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 362.860 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West voor een bedrag van € 20.880 (beleidsdoel 4-2)

Jongeren blijven interesseren voor het vak van restaureren van bouwkundige monumenten en daarmee kennis en ervaring op het terrein van het restaureren behouden t.b.v. de instandhouding van het culturele erfgoed in Zuid-Holland. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2025 voor dit subsidie binnen beleidsdoel 4-2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4.2.2 rijksmonumenten en historische molens in goede staat. Dit draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en verzorgen wij ook een betere presentatie en toegankelijkheid van monumenten.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Met subsidie leveren de gezamenlijke overheden een bijdrage aan de exploitatie van het ROP. De provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse gemeenschap in de vorm van vakmensen. Daarom is subsidie een beter instrument dan opdrachtverstrekking. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 20.880 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Probiblio voor een bedrag van € 5.622.004 (beleidsdoel 4-1)

De provincie Zuid-Holland ondersteunt de openbare bibliotheken en het bibliothekenennetwerk in Zuid-Holland door middel van een boekjaarsubsidie aan de Provinciale Ondersteuningsinstelling Probiblio. Provinciale ondersteuningsinstellingen zijn uit hoofde van de Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen verantwoordelijk voor onder andere distributie van fysieke werken door middel van interbibliothecair leenverkeer en het samen met andere partijen ontwikkelen van innovaties voor lokale bibliotheken. Het bedrag van € 5.622.004 het beschikbare subsidiebedrag in 2026, is exclusief indexatie voor 2026. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken . Dit draagt bij aan de volgende maatschappelijke opgaven: (digitale) geletterdheid, persoonlijke ontwikkeling, participatie en zelfredzaamheid van inwoners van Zuid-Holland.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. De Wet stelsel openbare bibliotheekvoorziening definieert provinciale ondersteuningsinstellingen als volgt: in overwegende mate door één of meer provincies gesubsidieerde of in stand gehouden voorziening die een pakket aan ondersteunende activiteiten biedt voor de lokale bibliotheken in de desbetreffende provincie of provincies. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 5.622.004 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 5

Begrotingssubsidies 2026 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2025	Kadernota 2026	Maximaal te subsidiëren 2026
5.1	Faunabeheer eenheid Zuid-Holland	1.100.000	1.100.000	1.100.000
5.1	Nationaal Park Hollandse Duinen t.b.v. uitvoering samenwerkingsovereenkomst	249.000		
5.1	Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooen t.b.v. realisatie en beheer	5.600.000		
5.1	BoerenNatuur Zuid-Holland t.b.v. ICT-systeem	270.000		
5.1	Gemeente Dordrecht t.b.v. Nationaal Park de Biesbosch inzake rijks gelden	128.000		
5.1	Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Groene Motor inzake Actieplan Boerenlandvogels	300.000		
5.3	Wageningen Food and Biobased Research t.b.v. PFAS	75.000		
Totaal		7.722.000	1.100.000	1.100.000

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan Faunabeheereenheid Zuid-Holland voor een bedrag van € 1.100.000 (beleidsdoel 5-1)

De Faunabeheereenheid Zuid-Holland vervult een belangrijke (wettelijke) taak binnen de provincie. Door middel van de Omgevingsverordening heeft de Faunabeheereenheid diverse taken gekregen, waaronder taken op het gebied van planvorming, coördinatie en registratie. Dit draagt bij aan een zorgvuldig onderbouwd en uitgevoerd faunabeleid binnen de provincie Zuid-Holland. Dit draagt vervolgens weer bij aan het begrotingsdoel behouden en versterken van de biodiversiteit, maar ook aan het beperken van schade aan landbouwgewassen en waterkwaliteit en het beperken van risico's voor openbare veiligheid en volksgezondheid. Het werkpakket van de FBE neemt toe waardoor er meer middelen nodig zijn voor de uitvoering van de taken van de FBE. De subsidie wordt financieel gedekt uit de bestaande exploitatiemiddelen welke in de begroting zijn opgenomen voor faunabeheer in Beleidsdoel 5 -1 Gezonde natuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 5-1-2 Beschermen en versterken bestaande natuur en soorten. Een zorgvuldig onderbouwd en uitgevoerd faunabeleid, ten behoeve van het behouden en versterken van de biodiversiteit, het beperken van schade aan landbouwgewassen, het behouden en verbeteren van de waterkwaliteit, het waarborgen van openbare veiligheid en volksgezondheid.

Als alternatief voor het instrument subsidie is opdrachtverstrekking overwogen. Subsidie is gebleken de enige optie te zijn. Het is namelijk een bijdrage voor de bedrijfsuitvoering.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.100.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 7

Begrotingssubsidies 2026 in vergelijking met 2025 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2025	Kadernota 2026	Maximaal te subsidiëren 2026
7.2	Gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch	67.000	67.000	67.000
7.2	Gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch	448.704		
7.2	Gemeente Pijnacker-Nootdorp t.b.v. het beheer recreatiegebied de Dobbepas en Groene Keijzer	347.340		
7.2	Natuur- en recreatieschap IJsselmonde t.b.v. het beheer recreatiegebied	440.568		
7.2	Coöperatief Beheer Groengebieden Midden Delfland (CBG), de rechtsopvolger van het recreatieschap Midden Delfland t.b.v. het beheer recreatiegebied	146.935		
7.2	Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland t.b.v. het beheer recreatiegebied	2.216.507		
7.2	Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten- Rozenburg t.b.v. het beheer recreatiegebied	1.185.808		
7.2	Voet en fietsveren gemeente Kaag en Braassem, gemeente Krimpenerwaard en gemeente Ridderkerk	69.000	69.000	69.000
7.2	Stichting Gezond Natuur Wandelen Nederland t.b.v. het ondersteunen en opleiden van (nieuwe) vrijwilligers	150.000		
7.2	Jeugdfonds Sport en Cultuur t.b.v. uitvoering samenwerkingsovereenkomst tussen PZH en Jeugdfonds in het kader van sport en Bewegen	100.000		
7.2	Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur	867.091		
7.2	Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groene Motor	1.267.765		
7.2	Fonds gehandicaptensport t.b.v. Sportactiviteiten voor mensen met een beperking	90.000		
7.2	Team Sportservice t.b.v. Versterking sport- en beweegaanbod in de openbare ruimte	270.000		
7.3	Gemeente Zuidplas t.b.v. project Restveen	362.500		
7.3	Veenweide Innovatie Centrum t.b.v. project Boeren bij Hoogwater	513.275		
7.3	VP delta t.b.v. innovatieprogramma	400.000		
Totaal		8.942.493	136.000	136.000

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan Gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch voor een bedrag van € 67.000 (beleidsdoel 7.2)

Op 14 februari 2013 hebben provincie, gemeente Dordrecht en het Waterschap Hollandse Delta de Wijzigingsovereenkomst Nieuwe Dordtse Biesbosch getekend, met daarin afspraken over realisatie en beheer van natuur- en recreatiegebieden in het kader van het programma Recreatie om de Stad (Rods). De geplande gebieden zijn inmiddels gerealiseerd. Conform de Wijzigingsovereenkomst draagt de provincie 28 procent bij aan de structurele kosten voor het recreatiebeheer. In het jaar 2020 heeft de provincie de beheerkosten definitief vastgesteld. De voorgestelde subsidie geeft invulling aan de gemaakte afspraken uit de Wijzigingsovereenkomst. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie, sport en bewegen

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, sport en bewegen. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Als alternatief voor het instrument subsidie is opdrachtverstrekking overwogen. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor een meer passend instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 67.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidies voor de gemeente Kaag en Braassem, de gemeente Krimpenerwaard en de gemeente Ridderkerk t.b.v. voet- en fietsveren voor een totaalbedrag van € 69.000 (beleidsdoel 7-2)

De begrotingssubsidie wordt verstrekt voor het ondersteunen van de exploitatie van voet- en fietsveren, die een belangrijke recreatieve functie vervullen en een onderdeel zijn van de regionale routestructuren. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie duurzame toerisme en sport. De begrotingssubsidies betreffen een totaalbedrag van € 69.000 en het totaalbedrag is als volgt verdeeld:

- Gemeente Kaag en Braassem (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000;
- Gemeente Kaag en Braassem (zomerveer) voor een bedrag van € 9.000;
- Gemeente Krimpenerwaard (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000;
- Gemeente Ridderkerk (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, sport en bewegen. Dit draagt bij aan de exploitatie van voet- en fietsveren.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd: de wandelaars en fietsers profiteren hiervan.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 69.000 en deze op te nemen in de begroting.

Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

1. Inleiding

Binnen de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland hebben de afgelopen jaren grote kostenstijgingen voorgedaan als gevolg van hoge inflatie binnen het openbaar vervoer en bij infrastructuurwerkzaamheden. Voor een groot deel konden deze kostenstijgingen nog opgevangen worden door het schrappen of versoberen van projecten, de inzet van de toen nog beperkt aanwezig vrije middelen en het vrijmaken en inzetten van reserves. Daarnaast zijn er extra Rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Maar de financiële rek is er nu helemaal uit. Dit betekent dat alle beschikbare middelen volledig worden ingezet voor structurele wettelijke taken en voor (toekomstige) exploitatie- en investeringsprojecten. Er zijn geen middelen beschikbaar binnen de ambitie om alle beleidsdoelstellingen te halen en om nieuwe projecten op te starten.

Een groot deel van de financiële middelen voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland liggen vast in langjarige contracten voor beheer- en onderhoud en openbaar vervoerconcessies. Daarnaast gaat een deel van het budget op aan kapitaallasten (rente en afschrijving over een termijn van gemiddeld 30 jaar) als gevolg van in het verleden uitgevoerde infrastructuurprojecten. Voor de beheer- en onderhoudsprojecten zijn twee voorzieningen ingesteld. De vulling van deze voorzieningen is gebaseerd op het Meerjarig Onderhoudsprogramma (MJOP). Jaarlijks wordt bekeken of de voorziening voldoende middelen bevat voor de uitvoering van het programma. Op basis van reguliere inspecties van de infrastructuur en analyses van meetgegevens komen regelmatig nieuwe inzichten naar voren die financiële consequenties kunnen hebben.

Het overige exploitatiebudget wordt besteed aan lopende projecten en programma's die zijn opgenomen in de begroting 2025. Ook hiervoor geldt dat deze voor een groot deel vastliggen op basis van juridische- en/of bestuurlijke afspraken en besluiten van Gedeputeerde – en Provinciale Staten. Daarnaast zijn er binnen de reserve bereikbaarheid middelen juridisch of bestuurlijk beklemd voor toekomstige projecten en uitgaven. Deze reserve zal geleidelijk leeglopen. De nog uit te geven investeringsmiddelen voor infrastructuur t/m 2039 liggen vast in lopende of toekomstige projecten op basis van juridische en/of bestuurlijke afspraken. Een deel van de middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering van toekomstige projecten op basis van een besluit van Provinciale Staten of voor onvermijdelijke tegenvallers en prijsontwikkeling. De bijbehorende kapitaallasten zijn gedekt in de begroting en nemen jaarlijks toe.

De keuzeruimte met betrekking tot kostenverhogende scopewijzigingen op lopende projecten en nieuwe aanleg en verbetering van infrastructuur is daarmee beperkt tot het heroverwegen van lopende projecten en uitgaven en bestaande reserveringen voor toekomstige projecten. Dit geldt ook voor extra incidentele of structurele exploitatie uitgaven. Of dit mogelijk is hangt af van de gemaakte juridische en/of bestuurlijke afspraken. Concreet betekent dit, dat bij het opstarten van initiatiefprojecten nadrukkelijker gekeken dient te worden in hoeverre de uitvoering in de toekomst haalbaar is. Indien er geen middelen vrijkomen of vrijgemaakt kunnen worden binnen de ambitie dan is er de mogelijkheid om een beroep te doen op de algemene middelen via een planning en control product of een apart besluit van PS.

In de voorbereiding en uitvoering van projecten is het gebruikelijk dat veranderingen optreden (scopewijzigingen, prijsontwikkeling, nieuwe wettelijke eisen, onvoorziene risico's, etc.) die meestal leiden tot een kostenstijging. Wanneer het onvermijdelijke uitgaven zijn (geen scopewijziging) dan worden deze in eerste plaats en zover mogelijk gedekt met hiervoor binnen de ambitie gereserveerde middelen voor bijvoorbeeld prijsontwikkeling en tegenvallers.

Wanneer de gereserveerde middelen niet toereikend zijn, kijken we verder binnen de ambitie waar middelen kunnen vrijkomen door andere uitgaven voor verbeteringen te versoberen of te schrappen.

Tot en met 2021 werd jaarlijks een Kaderbesluit Bereikbaarheid gemaakt en voorgelegd aan PS. Dit was een verzamelbesluit van: financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen,

financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Vanaf 2022 wordt geen apart Kaderbesluit Bereikbaarheid meer vastgesteld, maar worden de financiële voorstellen opgenomen in de Kadernota.

Deze bijlage bij de Kadernota geeft een totaaloverzicht van financiële voorstellen en ontwikkelingen voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en daarbinnen voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Deze bijlage, "Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland", dient daarmee meerdere doelen, die hierna worden beschreven.

De beleidsambitie Bereikbaar Zuid-Holland is vastgesteld in het Omgevingsbeleid. De uitwerking van deze ambitie vind je via deze [link](#).

1.1 Voortgang projecten

De bijlage "Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland" heeft als doel om de voortgang op projecten te waarborgen (basis op orde). Het bundelt voorstellen over beheer en onderhoudsprojecten en het bijbehorende beheerbudget (wettelijke taak) en lopende projecten voor mobiliteit en aanleg van nieuwe- en aanpassing van bestaande infrastructuur (waar al juridische en bestuurlijke verplichtingen voor zijn aangegaan), zodat hierover op een vast moment in het jaar door Provinciale Staten kan worden besloten. Daarnaast wordt het starten van nieuwe initiatiefprojecten gemeld. Naast de projectbesluiten wordt om de vier jaar het beheerbudget herijkt via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen infrastructuur (NOK).

In de Kadernota zijn wijzigingen opgenomen in financiën en planning ten opzichte van de Begroting 2025 en het bijbehorende [PZI 2025-2039](#). Daarbij wordt niet nogmaals de totale programmering gepresenteerd.

De meeste sturing is mogelijk bij initiatiefprojecten. In deze fase is alleen een grof beeld van de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen. Afspraken zijn nog niet of slechts beperkt vastgelegd.

Bij projecten die naar de verkenningsfase gaan (voorbereidingsbesluit), kan met de Kadernota worden gestuurd op keuzes over alternatieven en varianten (scope verkenning). Dit kan door de hoogte van het budget of krediet dat op voorhand beschikbaar wordt gesteld of door varianten en alternatieven aan te passen, toe te voegen of uit te sluiten. Deze afspraken worden in de praktijk vastgelegd in het voorbereidingsbesluit en vaak ook in een bestuurlijke overeenkomst met externe partners.

Bij overgang naar de uitvoeringsfase (uitvoeringsbesluit) is sturing alleen mogelijk door een oordeel te geven over voorgestelde voorkeursvariant en voorstellen te doen voor aanpassingen binnen de gestelde doelen en financiële kaders. Bij voorstellen voor grote aanpassingen zal de verkenningsfase gedeeltelijk opnieuw moeten worden doorlopen. In de uitvoeringsfase nemen de sturingsmogelijkheden verder af en zijn tijdens de planuitwerking en realisatie beperkt tot besluiten over scopewijzigingen met bijbehorende aanpassing van het financiële kader (dekking). In de realisatiefase worden juridische verplichtingen aangegaan (aanbestedingscontract) en deze zijn in principe niet meer te beïnvloeden. Voor projecten in de realisatiefase heeft deze bijlage een meer rapporterende functie.

Tot slot heeft de Kadernota een belangrijke functie om de uitvoering van projecten soepel te laten verlopen. Het geeft voor de projecten een duidelijk moment in het jaar om financiële wijzigingen door te laten voeren en biedt de mogelijkheid om eerder genomen besluiten over financiën snel terug te vinden.

1.2 Financiële kaders

Bij de Kadernota worden de gestelde financiële kaders voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland bewaakt. Door de financiële gevolgen van alle nieuwe voorstellen en de bestaande projecten te bundelen en gelijktijdig voor te leggen in de Voorjaarsnota en Kadernota kan een integrale afweging worden gemaakt over inhoud (doen we de juiste projecten) en financiën (blijven we binnen het beschikbare financiële kader). Daarbij kunnen ook project overstijgende ontwikkelingen en besluiten worden voorgelegd zoals indexering c.q. inflatie.

Daarnaast wordt de wijze van dekking (of vrijval) weergegeven en het totaaleffect op de beschikbare middelen (zowel investeringen als exploitatie binnen het huidige gesloten systeem).

Tenslotte wordt het effect op het begrotingssaldo als gevolg van het verschuiven van kapitaallasten inzichtelijk gemaakt (kapitaallasten vallen buiten het huidige gesloten systeem). Dit ontstaat door het in de tijd verschuiven van investeringsmiddelen. Het naar voren halen of naar achteren verschuiven van investeringen zorgt ervoor dat de kapitaallasten eerder of later optreden dan in de begroting geraamd. Dit effect wordt, zoals afgesproken na het opheffen van de reserve kapitaallasten binnen de ambitie, verrekend met het begrotingssaldo en is over de gehele afschrijvingsperiode budgettair neutraal.

Met ingang van 2025 is er geen gesloten financieel systeem meer voor bereikbaarheid. Dat betekent concreet dat bij vrijval op projecten (zowel exploitatie als investeringen) deze terugvloeien naar de algemene middelen en niet beschikbaar blijven in de reserve (exploitatie) of het PZI (investeringen). Als gevolg hiervan zal in de toekomst vaker een beroep worden gedaan op de algemene middelen.

1.3 Programmering lange termijn

Deze bijlage heeft ook als doel om de meerjarige inzet (programmering) te bepalen van de beschikbare middelen om de gestelde (bereikbaarheids-)doelen uit het Omgevingsbeleid te halen.

De meeste sturing is mogelijk bij de programmering van middelen voor toekomstige projecten (gereserveerde investeringskredieten en bekleemde middelen exploitatiereserve) en welke onderzoeken, initiatiefprojecten en verkenningen hiervoor worden gestart. Hierbij kunnen keuzes gemaakt worden wat betreft doelstellingen van projecten.

De PZI Spelregels ([zie brief aan PS op 12 oktober 2022](#)) en het bijbehorende beoordelingskader geven een ambtelijk handvat voor de programmering en het te doorlopen proces en de besluitvorming voor infrastructuurprojecten. 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.

De inhoudelijke afweging voor programmering komt voort uit vigerend beleid, 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). Daarbij zijn de beschikbare (financiële en personele) middelen zoals overal schaars en is vaak sprake van samenwerking met diverse partijen en een lange doorlooptijd. Deze complexiteit vraagt op bepaalde punten maatwerk, maar tegelijk ook om het proces (en de bijbehorende besluiten) scherp, consequent en transparant te doorlopen. Daarin is de inhoudelijke beoordeling om wel of niet bij te dragen aan een project van essentieel belang, zowel op project-, programma- als ambitieniveau.

2. Meerjarige programmering financiële middelen bereikbaarheid

Jaarlijks kan via de Kadernota de financiële programmering voor bereikbaarheid worden aangepast. Dit kan het gevolg zijn van analyses, studies en verkenningen op basis van het Omgevingsbeleid en het coalitieakkoord.

De bereikbaarheid van Zuid-Holland is een gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk, provincie, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en gemeenten. Het is dus van belang om de ambities samen met andere partijen waar te maken.

De provincie werkt met partners aan regionale verkenningen (bijvoorbeeld Beter Bereikbaar Gouwe) en wettelijke taken zoals beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen en de openbaar vervoerconcessies. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) 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 voor zowel personen- als goederenvervoer. Het MIRT heeft een belangrijke functie bij de realisatie van de gestelde ambities in het Omgevingsbeleid en coalitieakkoord. Daarbinnen voert de provincie samen met partners gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit naar (inter)nationale knooppunten en knelpunten (weg, water en spoor), goederenvervoercorridors en landelijke thema's zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid, fiets en Smart Mobility.

Vanuit de wettelijke taken, regionale verkenningen en samenwerking in het MIRT kunnen knelpunten en mogelijke (infrastructurele) maatregelen naar voren komen. Bij de financiële programmering van maatregelen spelen, naast de wettelijke verantwoordelijkheid voor de provinciale verkeer- en vervoerstaken, de provinciale ambities zoals verwoord in het Omgevingsbeleid een doorslaggevende rol. Bereikbaarheid is daarbij 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.

2.1 Mobiliteitsbeeld

De verwachting van het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#) is dat de mobiliteit verder gaat groeien als gevolg van economische- en bevolkingsgroei. Voor zowel personen als vrachtverkeer over de weg wordt in 2029 een toename in afgelegde afstand verwacht van tussen de 6% en 12% ten opzichte van 2023.

Ook het reistijdverlies komt in 2029 boven het niveau van 2023 en rond het niveau van 2019 (voor corona). Het gebruik van het openbaar vervoer zal naar verwachting harder groeien. In 2029 wordt ten opzichte van 2023 tussen de 11% en 29% meer reizigerskilometers afgelegd met de trein. Voor de bus, tram en metro is dat tussen de 4% en 25%. Hiermee komt het gebruik weer enigszins rond het niveau van 2023 te liggen.

Het fietsgebruik (gemeten in de totaal per fiets afgelegde afstand) zal in 2029 11% hoger zijn dan in 2023. Het gebruik van de elektrische fiets neemt in die periode naar verwachting toe met ongeveer 40%. Het gebruik van de gewone fiets neemt in die periode naar verwachting met ongeveer 7% af.

De omvang van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied zal met circa 4% toenemen in de periode 2023-2029. Met name spoor zal meer groeien (10%) omdat het aandeel te vervoer containers stijgt. De binnenvaart zal maar weinig groeien (2%) omdat droge bulk (kolen, erts, zand) minder belangrijk wordt.

Er is sprake van een structureel effect van corona op mobiliteitsgedrag. Dit komt onder meer door thuiswerken, digitaal vergaderen op afstand en online onderwijs. Er is ook sprake dat reizigers die voorheen gebruik maakten van het openbaar vervoer nu op een andere manier reizen bijvoorbeeld de fiets of de personenauto.

Voor de lange termijn betekent dit dat de opgaves en ambities uit het Omgevingsbeleid ten aanzien van het bereikbaarheid hetzelfde blijven. Vooral omdat de verstedelijkingsambities van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen eerder zullen toenemen dan afnemen. Hierbij is extra aandacht voor het stimuleren van reizen per (elektrische) fiets, deelmobiliteit en de combinatie met het openbaar vervoer.

Diverse Rijksprojecten zijn [gepauzeerd](#) vanwege de Stikstofproblematiek, stijgende prijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Daarom geeft het Rijk voorrang aan onderhoud en renovatie en nieuwbouwprojecten die in uitvoering zijn. Voor de provincie Zuid-Holland zijn de projecten A15 Papendrecht-Gorinchem en A4 Haaglanden-N14 gepauzeerd.

Dit vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid van de provincie en geeft extra druk op de diverse economische clusters zoals de haven van Rotterdam en de Greenports en op ruimtelijke ontwikkelingen zoals de

woningbouwopgave. De Provincie en andere regionale partijen zijn met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek over de knelpunten die hierdoor ontstaan en wat gedaan zou moeten worden ter compensatie.

Ondertussen wordt doorgegaan met Zuid-Holland Bereikbaar. Dit is een samenwerkingsorganisatie van diverse overheden waarin de plannings van werkzaamheden goed op elkaar worden afgestemd, omleidingsroutes bepaald worden (verkeersmanagement), hinder zoveel mogelijk voorkomen wordt door goede communicatie, alternatieve vervoerswijzen worden aangeboden en afspraken worden gemaakt met het bedrijfsleven om hinder tegen te gaan. Dit gaat over personen- en goederenvervoer. Daarbij wordt ook gekeken of veranderend gedrag structureel kan worden gemaakt.

2.2 Prijsontwikkeling

Bij de begroting 2022 is besloten om met ingang van 2022 jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen. Hiervoor is een stelpost indexerings opgenomen in de begroting. Bij de begroting 2025 zijn voor beheer en onderhoud en openbaar vervoer inschattingen gemaakt op basis van CBS prijsindexcijfer voor GWW (Grond-, weg- en waterbouw) respectievelijk de LBI (Landelijke Bijdrage Index). Op basis daarvan zijn voor het jaar 2025 middelen beschikbaar gesteld vanuit de stelpost.

Voor aanleg en verbetering is in het PZI na deze Voorjaarsnota nog € 85,1 miljoen investeringskrediet beschikbaar voor het compenseren van projecten voor prijsontwikkeling. Diverse investeringsprojecten worden gecompenseerd voor prijsontwikkeling (zie beleidsprestatie 2-1-4 en 2-1-5). Naar verwachting zal deze reservering in 2027 volledig zijn benut. Vanaf dat moment zal voor compensatie prijsontwikkeling een beroep moeten worden gedaan op de stelpost indexerings in de begroting als er geen middelen beschikbaar zijn in het PZI door bijvoorbeeld vrijval op lopende en/of afgeronde projecten.

De compensatie van investeringskredieten vindt achteraf plaats op basis van daadwerkelijke ontstane tekorten door prijsontwikkeling. Of projecten gecompenseerd dienen te worden voor prijsontwikkeling, wordt bijvoorbeeld duidelijk op het moment dat voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Bij projecten in de realisatiefase geldt dat de opdrachtnemer op basis van contractuele afspraken prijsontwikkeling mag declareren.

Het risico op een tekort is aanwezig bij alle projecten, die naar de uitvoeringsfase gaan of daar al in zitten tot en met oplevering. Compensatie van tekorten in de uitvoeringsfase zijn in veel gevallen onvermijdelijk. Voor een tekort bij de overgang naar de uitvoeringsfase is theoretisch nog een versoering mogelijk, zodat een project binnen de 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 standaard geen compensatie toegepast omdat in die fases nog geen stabiele scope is en er nog veel keuzes te maken zijn.

Indien voor subsidies indexerings is afgesproken, dan wordt tot aan het moment van subsidieverlening de afgesproken bijdrage jaarlijks geïndexeerd met de afgesproken index (bijvoorbeeld index bruto overheidsinvesteringen of grond-, weg- en waterbouw). Bij de subsidieverlening wordt voor de looptijd van het project vooraf een jaarlijks percentage afgesproken. Bij de subsidievaststelling wordt de daadwerkelijke prijsontwikkeling verrekend.

Bij extreme prijsstijgingen of -dalingen biedt het indexeringsbeleid de mogelijkheid om extra middelen toe te voegen of te onttrekken vanuit de stelpost. In eerste instantie zullen de verschillen moeten worden opgevangen binnen het PZI of de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

2.3 Provinciale mobiliteitsambitie in relatie tot beschikbare middelen

Zoals in de inleiding al gemeld ligt een groot deel van de beschikbare middelen in de begroting voor Bereikbaar Zuid-Holland vast vanwege;

- langjarige contracten voor beheer- en onderhoud;

- openbaar vervoerconcessies;
- kapitaallasten afgeronde infrastructuurprojecten (rente en afschrijving);
- juridische verplichtingen projecten en programma's;
- bestuurlijke afspraken toekomstige projecten
- besluiten van Provinciale Staten

De keuzeruimte is zeer beperkt. Alleen bij de laatste twee onderdelen is het mogelijk om uitgaven te heroverwegen. Dit is echter maar een klein deel van de beschikbare middelen. Ook de reserve bereikbaarheid bestaat volledig uit juridisch- en bestuurlijk verplichte middelen. Bij de Voorjaarsnota vallen de niet bekleemde middelen vrij naar de algemene middelen.

Voor middelen die niet worden uitgegeven en/of vrijvallen wordt gekeken of zij kunnen worden ingezet voor de bekende tekorten en eventuele nieuwe wensen (kostenverhogende scopewijzigingen) en projecten. Indien dit niet mogelijk of afdoende is zal worden gekeken of heroverweging van middelen mogelijk is die zijn gereserveerd op basis van bestuurlijke afspraken (projecten initiatief- of verkenningfase) of besluiten van PS.

2.4 MIRT projecten en programma's

De afspraken met het Rijk worden jaarlijks in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO 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. In het geval van een financiële bijdrage van de provincie, worden deze opgenomen in de provinciale begrotingsambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI. Omdat de provincie niet overal financieel aan bijdraagt en dus niet alles terugkomt in de begroting en het PZI, wordt hier een overzicht gegeven van de diverse nationale programma's, aanlegprojecten, verkenningen en onderzoeken. Aan de vetgedrukte projecten en programma's draagt de provincie financieel bij.

Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A16 Rotterdam;
- A27 Houten-Hooipolder;
- **RijnlandRoute;**
- **HOV-net Zuid-Holland Noord;**
- Besluit Beheer Haringvlietsluizen;
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk – Rotterdam;
- Emplacement Den Haag Centraal;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Spooransluitingen Tweede Maasvlakte;
- Calandbrug (Theemswegtracé).

Daarnaast wordt samengewerkt bij de planuitwerking van de projecten:

- **A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda;**
- A4 Haaglanden – N14;
- A4 Burgerveen – N14;
- Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam
- **CID Binckhorst (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);**
- Randstadrail/Metronet
- **Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam.**

De bovenstaande projecten zijn volledig financieel gedekt. Voor CID Binckhorst draagt de provincie alleen bij aan fietsmaatregelen in het no-regret pakket en niet aan maatregelen uit de MIRT verkenning.

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

- **A15 Papendrecht – Gorinchem (valt onder programma Goederenvervoercorridors);**
- **Bus Rapid Transit Leiden – Zoetermeer;**
- Inframaatregelen Merwedelingelijn;
- **Oude lijn (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);**

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

Daarnaast lopen er diverse nationale programma's:

- Het programma Goederenvervoercorridors Zuid;
- Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag;
- Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost.

3. Voorstellen

Om de provinciale bereikbaarheidsdoelstellingen te kunnen realiseren zal verder gewerkt dienen te worden aan de voorbereiding en realisatie van projecten maar ook aan de toekomstige programmering. Dat kan alleen als voldoende middelen beschikbaar worden gesteld voor (toekomstige) projecten in de begroting en het PZI.

Deze bijlage geeft de voorstellen weer voor verwerking in de begroting via de Voorjaarsnota, de Kadernota (kapitaallasten investeringen) en het PZI aan de hand van de beleidsdoelen- en prestaties in de begroting. Voor aanleg en verbetering van infrastructuur geldt, op basis van de Regeling Projecten, dat voor een project groter dan € 10 miljoen een uitvoeringsbesluit aan Provinciale Staten wordt voorgelegd voordat de uitvoering start. Dit wordt in de praktijk ook gedaan voor verkenningen (voorbereidingsbesluit) wanneer de uitvoering naar verwachting meer kost dan € 10 miljoen. Daarnaast wordt bij een verwacht of reeds opgetreden overschrijding van het exploitatiebudget of investeringskrediet een voorstel aan PS gedaan voor aanpassing wanneer de bijdrage van de provincie Zuid-Holland:

- tussen de € 10 en € 50 miljoen bedraagt en de overschrijding groter is dan 5% van de provinciale bijdrage;
- € 50 miljoen of meer bedraagt en de overschrijding groter is dan € 2,5 miljoen.

De voorstellen in deze bijlage bij de Kadernota zijn ingedeeld aan de hand van de beleidsdoelen en beleidsprestaties uit de begroting en het Omgevingsbeleid. Bij de voorstellen wordt ook aangegeven welke mate van keuzevrijheid er is. Per wijziging is aangegeven of het gaat over:

Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)

Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)

Scopewijziging project (keuzevrijheid);

Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)

Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)

Nieuwe strategische reservering (keuzevrijheid)

De dekking voor een of meerdere voorstellen

Daarnaast wordt aangegeven in welke fase een project zich bevindt (I voor Initiatief, V voor Verkenning en U voor Uitvoering). Wanneer het een reservering betreft staat er een R. Wanneer het geen project betreft staat er niet van toepassing (n.v.t.), onderzoeksagenda bereikbaarheid of beheer en onderhoud.

Werkwijze dekkingsvoorstellen

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 **initiatiefase** is structureel exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en - onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven. Budget voor initiatiefprojecten kan jaarlijks, met inachtneming van de Spelregels PZI, worden toegekend op basis van geplande werkzaamheden. De rol en bijdrage van PZI wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij de principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard dienen de uitgaven wel te passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

Voor projecten in de **verkenningfase** geldt dat het benodigde budget of krediet komt vanuit de betreffende reserveringen in het PZI voor het betreffende toekomstige project. Een tekort in de verkenningfase 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 versoeringen 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.

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

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

Bovenstaande stappen gelden in hoofdlijnen ook voor niet PZI projecten en uitgaven.

Het kan voorkomen dat projecten in dezelfde regio en locatie gelijktijdig of achtereenvolgens worden uitgevoerd. In dat geval kan het voordelig zijn om werk met werk te maken en een maatregel door een ander project te laten

uitvoeren. Hiervoor worden dan de benodigde middelen overgeheveld van het ene project naar het andere. Ook kan het voorkomen dat maatregelen vanuit andere ambities worden meegenomen in de uitvoering van projecten. Per voorstel of cluster van voorstellen worden de wijzigingen samengevat in een overzichtstabel waarbij investeringen en exploitatie apart worden weergegeven.

Voor investeringsvoorstellen geldt dat deze mogelijk effect hebben op de in de begroting opgenomen kapitaallasten. Dit gebeurt als met investeringsmiddelen wordt geschoven in de tijd waardoor de kapitaallasten als gevolg van een investering eerder of later optreden.

Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen

Het beleidsdoel Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen is vastgesteld in het omgevingsbeleid. De uitwerking van dit beleidsdoel vind je via deze [link](#).

Beleidsprestatie 2-1-1 Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer

De provincie wil dat iedereen zijn bestemming kan bereiken op makkelijke, snelle, veilige en duurzame wijze. De provincie streeft daarbij naar een toekomstbestendig Zuid-Holland.

Door groei van de bevolking en economie wordt het steeds drukker op wegen en fietspaden. Boven- dien moet er de komende jaren veel onderhoud aan wegen en bruggen gedaan worden wat voor hinder gaat zorgen. De provincie zet zich -samen met andere overheden- in om deze overlast en de files te minimaliseren, bijvoorbeeld in het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen streeft de provincie naar nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en goed openbaar vervoer zodat veel bestemmingen binnen 15 minuten te bereiken zijn, voor wie het kan en wil lopend of op de fiets, maar ook met openbaar vervoer en de auto. Ook in landelijk gebied streven we naar nabijheid van voorzieningen om de leefbaarheid te bestendigen, zeker daar blijft bereikbaarheid per auto een belangrijke rol spelen.

De grote woningbouwopgave is erbij gebaat om lopen en fietsen vanaf de ontwerpfase een prominente rol toe te kennen omdat actieve mobiliteit weinig ruimte per verplaatsing inneemt. Door de snelle opkomst van de elektrische fiets gaan meer mensen vaker en verder fietsen en de provincie stimuleert dat graag verder. Terwijl de meeste mensen thuis een fiets hebben, ontbreekt de mogelijkheid om te fietsen meestal na een reis met het openbaar vervoer. Daarom zet de provincie in op deelfietsen voor het laatste stukje van een reis.

De provincie vindt ieder verkeersslachtoffer er één te veel en streeft naar elk jaar minder verkeers- slachtoffers en nul verkeersslachtoffers in 2050. De provincie werkt samen met andere wegbeheerders en organisaties aan een veilige infrastructuur en stimuleert verkeersveilig gedrag door middel van educatie en voorlichting. De provincie onderhoudt contact met politie en het Openbaar Ministerie (OM) over adequate handhaving. Ruimte en middelen voor nieuwe infrastructuur zijn beperkt. De provincie kijkt daarom naar de mogelijkheden van nieuwe, digitale en innovatieve (data-)oplossingen om (vaar)wegen en fietspaden en openbaar vervoer nog beter te benutten.

1. Onderzoeksagenda bereikbaarheid

Ieder jaar wordt een onderzoeksagenda bereikbaarheid opgesteld met onderzoeken naar en samenwerkingen op diverse bereikbaarheidsonderwerpen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Deze vallen voor een deel onder deze beleidsprestatie maar ook onder 2-1-2. Adequaat en duurzaam aanbod openbaar vervoer en 2-1-3. Duurzaam en efficiënt goederenvervoer.

De programmering bestaat voor een deel uit reeds verplichte uitgaven voortkomend 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. De rol en bijdrage van de provincie wordt 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. Er is structureel € 2,78 miljoen per jaar beschikbaar. Daarnaast is jaarlijks € 350.000,- beschikbaar voor externe inhuur. Deze kan ook worden gebruikt voor onderzoeksdoeleinden. Inmiddels is de programmering geactualiseerd waarbij het budget voor 2025 wordt verdeeld over de diverse onderwerpen. Daarna is nog € 0,5 miljoen beschikbaar voor netwerkkosten en nadere toedeling bij de Najaarsnota 2025. Naar verwachting zal het budget voor 2025 volledig worden benut. Vanaf 2026 verschuift € 155.000,- structureel naar beleidsonderzoek fiets voor monitoring fietsgebruik.

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 projecten of tot voorstellen van nieuwe projecten. Als het betrekking heeft op aanleg en verbetering van infrastructuur kan dit leiden tot opname of aanpassing van projecten in het PZI (start initiatiefproject of scopewijziging verkenning of uitvoeringsproject).

Tabel 1: wijzigingen onderzoeksagenda bereikbaarheid 2025 (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prjontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
1a	006074	Beleidsonderzoek Fiets	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,3	0,7	0,4	2025	Incidentele uitgaven beleidsonderzoek fiets in 2025 voor onder meer eenmalige extra fietstellingen, ontwikkeling fietsmodel en actualisatie fietsbeleid
1b	006074	Beleidsonderzoek Fiets - monitoring en fietsdata	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,3	0,4	0,1	vanaf 2026	Bij de Kadernota 2025 is structureel onderzoeksbudget opgenomen voor monitoring gebruik fietspaden. Aanpassing op basis van nieuw inzicht wat structureel is.
1c	006072	Strategisch provinciaal plan verkeersveiligheid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,11	0,2	0,1	2025	Aanvulling budget voor beleidsevaluatie verkeersveiligheidsbeleid
1d	006071	Coördineren accounthouders en Mobiliteitstoets	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,5	0,4	-0,1	2025	Correctie budget omdat de bijdrage aan het IPO vanaf 2024 via een aparte subsidie loopt en deze per abuis dubbel was begroot. Verschil valt vrij
1e	006160	Beleidsuitwerking lopen	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,01	0,01	2025	Verhoging budget voor workshop met gemeenten
1f	B000004	Digitalisering overheden Smart Mobility	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,2	0,2	2025	Budget om de ingezette digitalisering van mobiliteitsdata nog een jaar voort te zetten (afronding project. In eerdere jaren werd dit gedekt door een eenmalige Rijksbijdrage. Deze bijdrage is komen te vervallen
1g	000625	reservering beleidsonderzoek	onderzoeksagenda bereikbaarheid	1,3	0,5	-0,8	2025	Toedeling budget 2025 over de verschillende uitgaven 2025 (zie ook beleidsprestatie 2.1.2 en 2.1.3). Restant blijft beschikbaar voor netwerkkosten en nadere toedeling bij Najaarsnota
1h	000625	reservering beleidsonderzoek	onderzoeksagenda bereikbaarheid	2,4	2,3	-0,1	Vanaf 2026	Structurele verschuiving voor meerjarige fietsuitgaven (monitoring)

2. Regionale aanpak laadinfrastructuur

Vanuit het Rijk is budget beschikbaar gesteld via een SPUK aan provincie Zeeland en Zuid-Holland om de uitrol van laadinfrastructuur in goede banen te leiden. Deze middelen kunnen worden gebruikt voor personele kosten en opdrachten. De provincie Zeeland beheert het budget. Wij mogen jaarlijks kosten declareren. Voor 2025 verhogen we het budget omdat we een vacature gaan invullen en we opdrachten gaan verstrekken voor regiovertegenwoordiging en het opstellen van een raamovereenkomst aanpak bedrijventerreinen. Deze uitgaven worden volledig gedekt door inkomsten (SPUK via provincie Zeeland).

Tabel 2: Wijziging regionale aanpak laadinfrastructuur (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
2	B000008	Regionale aanpak Laadinfrastructuur	n.v.t.	0,2	0,8	0,6	2025	Budget voor invulling vacature opdrachten voor regiovertegenwoordiging en een raamovereenkomst aanpak bedrijventerreinen. Uitgaven worden volledig gedekt vanuit inkomsten.

3. Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

De provincie verstrekt subsidies aan de verkeersregio's voor een regionale aanpak verkeersveiligheid. Deze aanpak richt zich op voorlichting en onderwijs over veilig gedrag in het verkeer. Deze subsidies worden voor 80% gedekt door een Rijksbijdrage voor verkeersveiligheid die om de 3 jaar wordt uitgekeerd t/m 2035 en voor 20% door eigen structurele middelen. Bij ontvangst werd de Rijksbijdrage altijd voor 2/3 deel gestort in de reserve mobiliteit en in de twee jaar daarna weer onttrokken om de subsidies te dekken. Vanwege het afschaffen van het gesloten systeem zullen de reserves mobiliteit en bereikbaarheid worden samengevoegd en zijn er vanaf 2025 geen stortingen meer toegestaan. De toekomstige stortingen worden daarom ongedaan gemaakt. Het aandeel Rijksbijdrage in de dekking zal voortaan direct vanuit de algemene middelen komen in plaats van uit de reserve. Deze omzetting is budgetneutraal. Daarnaast is geconstateerd dat de Rijksbijdrage in de periode 2035 nog niet was verdeeld over 3 jaar. Dat wordt nu gecorrigeerd.

Tot slot is bestuurlijk toegezegd om een eenmalige bijdrage te doen voor het opstarten van het programma Riskfactory Drechtsteden. Dit programma gaat over veiligheid in zijn algemeen, vanuit bereikbaarheid wordt voorgesteld om nu bij te dragen voor het onderdeel verkeersveilig gedrag. De dekking hiervan kan worden gevonden in de onbepaalde middelen reserve bereikbaarheid.

Tabel 3: Wijzigingen gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/nig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
3a	000994	Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	2.5	2.7	0.2	2026	Verhoging budget voor eenmalige bijdrage aan opstarten van Riskfactory Drechtsteden voor het onderdeel verkeersveilig gedrag. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
3b	000994	Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	8.3	2.5	-3.8	2035	De inkomsten en uitgaven moeten worden verspreid over 3 jaar zodat ze in lijn zijn met ritme van subsidieverlening
3c	000994	Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	0.6	2.5	1.9	2036	Zie boven
3d	000994	Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	0.6	2.5	1.9	2037	Zie boven

Beleidsprestatie 2-1-2 Adequaate en duurzame aanbod openbaar vervoer

De provincie wil een gezonde, sociale en duurzame leefomgeving voor haar inwoners met vitale en goed bereikbare steden en dorpscentra waar het fijn werken, wonen, recreëren is. Zuid-Holland streeft naar een toekomstbestendig Zuid-Holland met goed openbaar vervoer.

De provincie realiseert, samen met de MRDH, een adequaat aanbod van Openbaar Vervoer zonder uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂, stikstof en fijnstof in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland. Het moet snel, betrouwbaar en beschikbaar zijn en is daarmee waar mogelijk een volwaardig alternatief voor de auto. De provincie wil dat dit snel, frequent, betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar is en samen met lopen, de fiets en deelvervoer een reis van deur tot deur mogelijk maakt.

1. Onderzoeksagenda bereikbaarheid

Hieronder zijn de aanpassingen opgenomen voor de onderzoeksagenda bereikbaarheid 2025 met betrekking tot openbaar vervoer. Het gaat om uitgaven voor uitwerking OV visie, onderzoek deelmobiliteit, bijdrage aan landelijk Toekomstbeeld OV en onderzoek naar de toekomst van het Veer Maassluis -Rozenburg. De dekking hiervoor komt vanuit beleidsprestatie (zie ook tabel 1).

Tabel 4: Wijzigingen onderzoeksagenda bereikbaarheid 2025 (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijswijziging (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
1a	006076	onderzoek Kwaliteit OV	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,1	0,2	0,1	2025	Voor uitwerking OV-visie, onderzoek deelmobiliteit en bijdrage landelijk Toekomstbeeld OV. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.1
1b	B000021	Toekomst Veer Maassluis-Rozenburg	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,2	0,2	2025	Voor nadere uitwerking Toekomstvisie. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.1

2. Extra Rijksmiddelen regionaal openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer draaiend te houden en aantrekkelijker te maken heeft de Tweede Kamer in 2023 besloten om naar aanleiding van Motie Bikker structurele middelen beschikbaar te stellen voor het openbaar vervoer (verlaging tarieven en verhoging kwaliteit).

Een deel van deze middelen wordt beschikbaar gesteld aan de regionale overheden in Zuid-Holland (waaronder de provincie) voor regionaal openbaar vervoer zoals trein, metro, tram en bus.

De vergoeding bestaat uit twee structurele componenten namelijk;

- Compensatie voor het verlagen van de openbaar vervoer tarieven;
- Compensatie voor het verhogen van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer.

Tot en met 2026 worden de middelen beschikbaar gesteld door middel van een decentralisatie uitkering. Vanaf 2028 worden de middelen structureel toegevoegd aan het provinciefonds. De Rijksbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd.

De compensatie voor de tarieven wordt jaarlijks uitgekeerd als onderdeel van de subsidies aan de vervoerders. De compensatie voor 2025 bedraagt € 8,4 miljoen en deze wordt nu verdeeld over de concessies.

Voor de (structurele) inzet van de compensatiemiddelen voor het verhogen van het kwaliteitsniveau worden momenteel plannen gemaakt samen met de vervoerders. Naar verwachting zullen de uitgaven hiervoor in de loop van de jaren gaan stijgen. Omdat de uitkering in 2024 ter grootte van € 8,2 miljoen nog niet kon worden besteed is deze in de reserve gestort en beklemd voor kwaliteitsverbetering OV. Voorgesteld wordt om een deel van de middelen incidenteel in te zetten voor de Waterbus (zie punt 3) en verhoging dienstregeling in de concessie Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee. Deze laatste inzet is vooruitlopend op de nieuwe concessie vanaf 2026 waarin deze extra inzet al structureel is opgenomen en gedekt.

De resterende middelen worden vooralsnog verdeeld over de jaren 2028 t/m 2032 en vervolgens op basis van concrete plannen toegedeeld aan de verschillende concessies.

Voor de Rijksbijdrage vanaf 2025 geldt dat € 1,5 miljoen wordt ingezet voor de concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee zoals PS eerder hebben besloten. Voor de resterende middelen ter grootte van € 6,7 miljoen worden nog plannen uitgewerkt zodat besloten kan worden hoe ze worden ingezet. De middelen die in 2025 en 2026 worden uitgekeerd zijn vooralsnog geraamd in de periode 2027 t/m 2030. De verwachting is dat vanaf 2027 de jaarlijkse bijdrage volledig zal worden benut.

Tabel 5: Wijzigingen extra Rijksmiddelen openbaar vervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nl tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/nl tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
2a	000403	Concessie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	48,5	50,6	4,1	2025	Inzet Rijksbijdrage (Bikkergelden) voor compensatie tarieven met dekking vanuit algemene middelen
2b	001181	Concessie Treindienst Alphen - Gouda	n.v.t.	4,2	4,6	0,4	2025	
2c	000402	Concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	34,2	36,6	2,4	2025	
2d	000404	Concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee	n.v.t.	14,5	15,6	1,1	2025	
2e	000406	Waterbus	n.v.t.	7,9	8,3	0,4	2025	
2f	000404	Concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee	n.v.t.	15,6	17,1	1,5	Vanaf 2025	Verhoging budget vanuit ontvangen Bikkergelden 2025 en verder zoals eerder door PS besloten
2g	000404	Concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee	n.v.t.	17,1	17,4	0,3	2025	Verhoging budget met dekking vanuit de beklemde Bikkergelden in de reserve bereikbaarheid
2h	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2024)	n.v.t.	33,5	34,4	0,9	2028	Op de begroting brengen van de uitgekeerde Bikkergelden 2024 in de reserve bereikbaarheid. De planvorming hiervoor loopt. Jaarlijks kunnen middelen worden toegekend.
2i	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2024)	n.v.t.	32,8	33,7	0,9	2029	
2j	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2024)	n.v.t.	32,8	33,7	0,9	2030	
2k	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2024)	n.v.t.	32,8	33,7	0,9	2031	
2l	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2024)	n.v.t.	32,8	33,7	0,9	2032	
2m	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2025 en 2026)	n.v.t.	34,4	37,8	3,4	2027	Verhoging budget met restant uitkering Bikkergelden 2025 en 2026. Na inzet op HWGO (zie 2f)
	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2025 en 2026)	n.v.t.	33,5	36,9	3,4	2028	
	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2025 en 2026)	n.v.t.	32,8	36,2	3,4	2029	
	002076	Verdeling Bikkergelden (uitkering 2025 en 2026)	n.v.t.	32,8	36,2	3,4	2030	
	002076	Verdeling Bikkergelden (vanaf 2027)	n.v.t.	0,0	6,7	6,7	Vanaf 2027	Structurele verhoging van het budget vanuit de Bikkergelden.

3. Exploitatie Waterbus

Het gaat financieel niet goed met de Waterbus. Het aantal reizigers blijft achter waardoor de opbrengsten teruglopen en de vervoerder verlies draait. Er worden momenteel scenario's uitgewerkt op welke manier het vervoer duurzaam en toekomstbestendig kan worden voortgezet. Om te voorkomen dat de Waterbus op korte

termijn stopt met varen is bestuurlijk toegezegd om een incidentele extra bijdrage te doen van € 3,1 miljoen. De dekking hiervoor komt vanuit de bekleemde Bikkergelden in de reserve bereikbaarheid. Daarnaast wordt de jaarlijkse subsidie voor 2025 sneller uitbetaald. Hiermee kan de Waterbus met de huidige dienstregeling tot en met de zomer blijven varen. Later dit jaar zal een besluit worden voorgelegd over de toekomst van de Waterbus.

In de reserve is € 1,7 miljoen aan budget beklemd voor realisatie van een 2e ponton bij de Waterbushalte in Rotterdam. De realisatie heeft tot op heden nog niet kunnen plaatsvinden omdat de situatie qua verantwoordelijkheid en bevoegdheid complex is. De verkenningsfase is nog niet afgerond. Omdat de toekomst van de Waterbus nog onduidelijk is ligt de verkenningsfase momenteel stil. De uitgaven voor de realisatie worden vooralsnog begroot in 2027 en later bijgesteld wanneer er meer duidelijkheid is over de toekomst van de Waterbus.

Tabel 6: Wijzigingen Waterbus (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
Scoopwijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
3a	000406	Waterbus	n.v.t.	8,3	11,4	3,1	2025	Inzet bikkergelden 2024 vanuit bekleemde middelen in de reserve bereikbaarheid. Hierdoor kan de Waterbus met de huidige dienstregeling blijven varen t/m de zomer
3b	000406	aanleg 2e ponton Waterbus halte Rotterdam	n.v.t.	5,9	7,6	1,7	2027	Voorlopige onttrekking in 2027 van bekleemde middelen in de reserve bereikbaarheid

4. Veer Maassluis – Rozenburg

Voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg hebben PS in juli 2023 (nummer 7566) besloten om een tijdelijke exploitatieovereenkomst aan te gaan met. Deze overeenkomst is ter overbrugging van de periode totdat er door middel van een Europese aanbesteding een nieuwe exploitant kan worden gecontracteerd. De tijdelijke exploitatieovereenkomst heeft een looptijd van twee jaar met twee keer een verlengingsoptie van een jaar. De periode van twee jaar is ingegaan op 10 juli 2023 en loopt tot en met 9 juli 2025. Inmiddels zijn de voorbereidingen van start gegaan voor het uitwerken van toekomstscenario's voor het veer Maassluis-Rozenburg. Het doel is om te komen tot een voorkeursscenario voor de toekomst. De lange doorlooptijd van het voorbereidingstraject en de daaropvolgende contract verlening maakt het noodzakelijk de tijdelijke exploitatieovereenkomst nu met in ieder geval één jaar te verlengen en later mogelijk met nog een jaar. Het voorstel is om voor beide jaren het benodigde budget op te nemen met dekking vanuit de reserve bereikbaarheid. Indien de verlenging voor het 2e jaar niet doorgaat of op een andere manier wordt ingevuld dan zal het budget hierop worden bijgesteld. In de tijdelijke overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over mogelijke extra kostenposten zoals opbrengstderving (als gevolg van opening Blankenburgverbinding) en brandstof- en onderhoudskosten. Hiervoor is budget gereserveerd in de reserve bereikbaarheid. De onttrekking van deze middelen wordt aangepast op basis van wat we nu verwachten. Ook hiervoor geldt dat het budget wordt aangepast wanneer het 2e jaar verlening niet of anders doorgaat.

Tot slot zijn ook afspraken gemaakt over indexering van de provinciale bijdrage. Vooralsnog is geen rekening gehouden met jaarlijkse indexering van dit budget in de algemene stelpost. Dit is echter wel noodzakelijk. De indexering naar prijspeil 2026 wordt nu eenmalig gedekt vanuit de reserve bereikbaarheid. Bij de begroting 2026

wordt het structureel beschikbare budget voor het Veer Maassluis-Rozenburg gecorrigeerd en structureel verhoogd naar prijspeil 2026 vanuit de stelpost in de begroting voor indexering.

Daarnaast hebben we bij het aangaan van de tijdelijke overeenkomst afgesproken dat de huidige exploitant de inhuurkosten van de onderaannemer na het faillissement van de vorige exploitant in rekening mag brengen. Anders had de provincie zelf de onderaannemer langer moeten inschakelen en ook de kosten voor vervangend vervoer moeten betalen. Dit betekent dat een eenmalige extra bijdrage van € 0,4 miljoen in 2025. Het voorstel is om ook dit te dekken vanuit de reserve bereikbaarheid.

Tabel 7: Wijzigingen Veer Maassluis - Rozenburg (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nog tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/nog tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
4a	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	2,6	2,6	0,05	2025	Extra dekking voor verwachte opbrengstderving in 2025. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
4b	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	2,6	2,4	-0,2	2025	Verschuiving reservering in reserve bereikbaarheid voor brandstof en onderhoud naar 2026 en 2027
4c	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	2,4	4,0	1,6	2025	Verhoging budget voor 1 st jaar verlenging overeenkomst t/m 31 december 2025. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
4d	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	4,0	4,4	0,4	2025	Verhoging budget voor afrekening extra gemaakte kosten door huidige exploitant na het faillissement van de vorige. Dekking vanuit nieuwe reserve bereikbaarheid
4e	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	0,8	1,0	0,2	2026	Prijscompensatie budget naar prijspeil 2026. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
4f	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	1,0	3,4	2,4	2026	Verhoging budget voor 1 st jaar verlenging overeenkomst t/m 9 juli 2026 en nog te besluiten 2 nd jaar verlenging t/m 31 december 2026. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
4g	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	3,4	3,7	0,3	2026	Verhogen budget voor mogelijke extra brandstof- en onderhoudskosten. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
4h	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	3,7	4,0	0,3	2026	Verhogen budget voor verwachte opbrengstderving in 2026.
4i	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	0,8	1,8	1,0	2027	Verhoging budget voor nog te besluiten 2 nd jaar verlenging t/m 9 juli 2027. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
4j	000597	Verlenging huidig contract Autoveer Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	1,8	2,0	0,2	2027	Verhogen budget voor verwachte opbrengstderving nog te besluiten 2 nd jaar verlenging in 2027

5. Toegankelijkheid OV

Het toegankelijk maken van openbaar vervoer haltes is een wettelijke taak van de provincie. Hiervoor is een Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid gemaakt. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt extra incidentele financiering van het uitvoeringsprogramma naast het huidige structurele budget van € 250.000,- in de provinciale begroting. De uitgaven richten zich vooral op reisassistentie, aanpassing van haltes en openbaar vervoer knooppunten. In 2024 heeft het Rijk middelen uitgekeerd die nu bij de Voorjaarsnota in de begroting worden verwerkt voor de periode 2025 t/m 2028. Het al beschikbare budget voor 2025 wordt zeer waarschijnlijk niet

uitgegeven en kan eenmalig vrijvallen naar de algemene middelen. Het structurele budget in de jaren 2026 t/m 2028 wordt verschoven naar 2029 en de nog bekleemde middelen in de reserve worden voorsnog onttrokken in 2030. Hiervoor moeten nog nadere plannen worden uitgewerkt samen met gemeenten.

Tabel 8: Wijzigingen toegankelijkheid openbaar vervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsoontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
5a	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	0,5	0,2	2025	Verhoging budget met Rijksbijdrage voor uitgaven reisassistentie
5b	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,5	0,2	-0,3	2025	Verlaging budget omdat naar verwachting geen extra aanvragen worden gedaan behalve die voor reisassistentie. Valt vrij naar algemene middelen
5c	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	0,4	0,1	2026	Verhoging budget met Rijksbijdrage voor uitgaven reisassistentie en aanpassing haltes en OV knooppunten
5d	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,4	0,1	-0,3	2026	Verschuiving budget naar 2029 omdat naar verwachting geen extra aanvragen worden gedaan
5e	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	0,8	0,5	2027	Verhoging budget met Rijksbijdrage voor uitgaven reisassistentie en aanpassing haltes en OV knooppunten
5f	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,8	0,5	-0,3	2027	Verschuiving budget naar 2029 omdat naar verwachting geen extra aanvragen worden gedaan
5g	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	1,1	0,8	2028	Verhoging budget met Rijksbijdrage voor uitgaven reisassistentie en aanpassing haltes en OV knooppunten
5h	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	1,1	0,8	-0,3	2028	Verschuiving budget naar 2029 omdat naar verwachting geen extra aanvragen worden gedaan
5i	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	0,8	0,5	2029	Middelen uit 2026 en 2027 verschuiven naar 2029
5j	000924	Toegankelijkheid openbaar vervoer	n.v.t.	0,3	0,6	0,3	2030	Onttrekking nog bekleemde middelen reserve bereikbaarheid

6. Implementatie ERTMS op de Merwedelingelijn

De implementatie van de Europese standaard voor treinbeveiliging genaamd European Rail Traffic Management System op de Merwedelingelijn is in voorbereiding. De vervoerder Qbuzz schaft de nieuwe treinen aan en de huidige concessie aan de vervoerder is verlengd. De provincie staat garant voor de mogelijke hogere financieringskosten (bouwrente en indexatie) van de nieuwe treinen en draagt bij aan het op peil houden van de huidige voorzieningen t/m 2027 totdat de nieuwe treinen gaan rijden. Daarnaast draagt het Rijk financieel bij aan de invoering van het beveiligingssysteem ERTMS en de vervroegde afschrijving van het oude materieel. Dit is eerder al volledig verwerkt in de begroting.

Recent is gebleken dat het mogelijk is om de perrons op de Merwedelingelijn tegen beperkte meerkosten te verlengen. Dit heeft als voordeel dat in de toekomst ook andere (langere) treinen kunnen rijden en stoppen op deze lijn. Om deze robuustheid voor de toekomst mogelijk te maken is het voorstel om € 0,5 miljoen beschikbaar te stellen met dekking vanuit de reserve bereikbaarheid.

Tot slot is de Rijksbijdrage (SPUK) voor implementatie treinbeveiligingssysteem (ERTMS) op de Merwedelingelijn door het Rijk geïndexeerd naar prijspeil 2024. Dit wordt verwerkt in de Voorjaarsnota zodat dit kan worden uitgekeerd naar de vervoerder. Bij de Najaarsnota zal een nadere verhoging naar prijspeil 2025 plaatsvinden omdat momenteel de index voor 2025 nog niet bekend is.

Tabel 9: Wijzigingen implementatie ERTMS op de Merwedelingelijn (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
6a	B210075	Nieuwe treinen Merwedelingelijn	n.v.t.	0,1	0,6	0,5	2027	Bijdrage aan verlenging perrons langs de Merwedelingelijn. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
6b	000402	Concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	36,6	36,7	0,1	2025	Indexering Rijksbijdrage voor implementatie treinbeveiligingssysteem (ERTMS) op de Merwedelingelijn naar prijspeil 2024.
6c	000402	Concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	25,5	25,6	0,1	2026	
6d	000402	Concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	36,4	36,4	0,05	2027	

7. Overige wijzigingen/correcties

In 2024 is een project uitgevoerd waarbij deelfietsen zijn aangeboden aan reizigers in het openbaar vervoer in de regio Katwijk-Oegstgeest-Leiden en in de regio Dordrecht-Molenlanden-Gorinchem. Een deel van de uitgaven zijn niet in 2024 gerealiseerd maar volgen pas in 2025. Daarom wordt hiervoor budget op de begroting gezet vanuit de reserve bereikbaarheid.

Daarnaast wordt een correctie doorgevoerd ten aanzien van eerder ontvangen Rijksbijdrage via de Brede Doeluitkering (BDU). Dit zijn bijdragen aan investeringsprojecten openbaar vervoer in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Wanneer deze projecten zijn afgerond wordt de bijdrage van het Rijk in de exploitatiebegroting als realisatie opgenomen. Gebleken is dat de geraamde inkomsten en uitgaven niet in balans waren. Er waren per abuis meer lasten begroot dan inkomsten. Dit wordt voor de periode t/m 2028 hersteld. Het verschil valt vrij naar de algemene middelen. Tot slot is er nog een reservering voor een mogelijk tekort op deze projecten met een Rijksbijdrage via de BDU. Voor deze risicoreservering was nog geen onttrekking begroot. De onttrekking wordt gepland in 2030. De komende jaren zullen alle projecten worden afgerond en zal blijken of de reservering nodig is.

Tabel 10: Overige wijzigingen openbaar vervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
7a	004982	Kwaliteit OV	n.v.t.	0,0	0,1	0,1	2025	Voor niet gerealiseerde uitgaven deelfietsen in 2024. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
7b	005656	Regionale/provinciale spoorinfra	n.v.t.	7,1	6,1	-1,0	2025	Aanpassing lasten zodat overeenkomen met baten. Verschil valt vrij naar algemene middelen
7c	005656	Regionale/provinciale spoorinfra	n.v.t.	5,1	3,5	-1,6	2026	
7d	005656	Regionale/provinciale spoorinfra	n.v.t.	7,7	6,1	-1,6	2027	
7e	005656	Regionale/provinciale spoorinfra	n.v.t.	2,8	0,7	-2,1	2028	
7f	002076	Exploitatie OV	n.v.t.	33,7	34,3	0,6	2030	Onttrekking bekleemde middelen in de reserve bereikbaarheid voor mogelijk tekort PZI projecten met een Rijksbijdrage via de voormalige BDU

Beleidsprestatie 2-1-3 Duurzaam en efficiënt goederenvervoer

Het vervoer van goederen dient zo efficiënt en schoon mogelijk plaats te vinden en bij te dragen aan economische ontwikkeling, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarbij zijn de keuzemogelijkheden tussen de verschillende modaliteiten weg, water, spoor en buisleidingen van groot belang. De provincie streeft naar een bewuste keuze: zero emissie bevoorrading van de binnensteden vanuit regionale distributie; de bakfiets, schoon vervoer over water, zero-emissie stadslogistiek, vrachtwagen, trein, schip of buisleiding voor grotere afstanden. De provincie kijkt hierbij ook grensoverschrijdend naar internationale goederencorridors. De provincie wil vervoersmodaliteiten en goederenstromen duurzaam en in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen organiseren en uitwerken, van stedelijke en regionale distributie tot multimodale (inter)nationale corridors.

1. Onderzoeksagenda bereikbaarheid en connected transport corridors

Voor de onderzoeksagenda bereikbaarheid 2025 worden vooralsnog geen extra uitgaven verwacht. Mogelijk zal er bij de Najaarsnota nog een bijstelling volgen. Wel vindt er een correctie plaats met betrekking tot Connected Transport Corridors. De beschikbare middelen voor 2025 betreft materieel budget. Het is echter nodig om tijdelijk extern in te huren. De externe inhuur wordt ten laste gebracht van het nog beschikbare budget externe inhuurbudget voor Beleidsdoel 2-1. Ter compensatie wordt een evenredig deel van het materieel budget overgeheveld naar de reservering beleidsonderzoek (zie beleidsprestatie 2-1-1). Daarnaast was er voor resterende bekleemde middelen in de reserve bereikbaarheid nog geen onttrekking gepland. Dat wordt nu alsnog in de begroting verwerkt.

2. Goederenvervoer over water

In de reserve bereikbaarheid zijn middelen gereserveerd voor het stimuleren van duurzaam goederenvervoer over water en specifiek gericht op regionale- en stadsdistributie. In 2025 zal een subsidie worden verleend aan de stichting Metropolitan Hub System. Met deze subsidie kan het concept van elektronische duwbotten (E-pusher) worden opgeschaald en kunnen een drietal boten worden ingezet voor het vervoer van goederen over het water. De gereserveerde middelen zullen in de periode 2025 t/m 2028 worden onttrokken.

Tabel 11: Wijzigingen duurzaam en efficiënt goederenvervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nog tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/nog tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
1a	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0.1	0.00	-0.1	2025	Uitgaven externe inhuur worden ten laste gebracht van inhuurbudget. Ter compensatie wordt materieel budget verschoven naar reservering beleidsonderzoek (beleidsprestatie 2.1.1)
1b	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0.0	0.1	0.1	2027	Onttrekking resterende beklemde middelen in de reserve bereikbaarheid
2a	005325	Goederenvervoer over water	n.v.t.	0.3	0.4	0.1	2025	Subsidie voor stichting Metropolitan Hub System. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
2b	005325	Goederenvervoer over water	n.v.t.	0.3	0.4	0.1	2026	
2c	005325	Goederenvervoer over water	n.v.t.	0.3	0.4	0.1	2027	
2d	005325	Goederenvervoer over water	n.v.t.	0.3	0.4	0.1	2028	

Beleidsprestatie 2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI)

Om ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland voor iedereen bereikbaar is en blijft op een duurzame en veilige manier legt de provincie ook nieuwe provinciale infrastructuur aan en verbetert bestaande provinciale infrastructuur. Of een infrastructurele ingreep passend en nodig is wordt bepaald door onderzoek te doen naar oorzaken en mogelijk maatregelen. Hierbij is het STOMP principe leidend (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, deelvervoer en Privéauto). Daarnaast draagt de provincie bij aan projecten van anderen door middel van advisering en/of een financiële bijdrage. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn standaard elementen in de voorbereiding van projecten.

1. Subsidies regionale infrastructuur en verkeersveiligheid

Voor regionale projecten en verkeersveilige infrastructuur zijn jaarlijks structurele budgetten beschikbaar die worden verleend via de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM). De basis voor de verlening zijn de regionale gebiedsagenda's mobiliteit die de regio's jaarlijks opstellen en verwerkt worden in het PZI. Het zijn over het algemeen projecten met een looptijd van meerdere jaren. Op basis van interne financiële regels geldt dan dat vanaf een bepaald minimum bedrag (drempelwaarde) de lasten verdeeld worden over de looptijd van een project. Omdat het budget is opgenomen in een jaar en de meeste subsidies boven de drempelwaarde uitkomen treedt standaard onderbesteding op het beschikbare budget voor dat jaar. In sommige jaren wordt dit gecompenseerd door lasten van meerjarige projecten die eerder zijn besloten. Om hele grote afwijkingen te voorkomen wordt voor de komende jaren het nog uit te geven budget verdeeld over de verwachte looptijd van projecten. Hiervoor wordt de aannahme gedaan dat de uitvoering van projecten gemiddeld 3 á 4 jaar duurt en dat de lasten worden verdeeld over deze jaren. Dit budget stellen we jaarlijks meerjarig bij op basis van nieuwe inzichten.

Tabel 12: Wijzigingen subsidies regionale infrastructuur en verkeersveiligheid (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
1a	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	1,2	-1,1	2025	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1b	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	1,2	-1,1	2026	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1c	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	1,9	-0,4	2027	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1d	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	2,0	-0,3	2028	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1e	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	2,2	-0,1	2029	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1f	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	4,1	1,8	2030	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1g	000872	Infrastructuur duurzaam veilig	n.v.t.	2,3	3,4	1,1	2031	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1h	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	3,6	-1,6	2026	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1i	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	2,8	-2,4	2027	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1j	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	4,3	-0,9	2028	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1k	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	4,5	-0,7	2029	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1l	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	9,3	4,1	2030	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies
1m	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	7,6	2,4	2031	Uitgaven aanpassen op basis van verwachte lastneming subsidies

2. Goederenvervoercorridors

De Verkenning realisatiepact Rotterdam (goederenvervoer) is opgenomen in het PZI en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk. In het PZI is ook een reservering opgenomen voor de uitvoeringsfase (exploitatiebudget). In deze verkenning worden diverse maatregelen onderzocht om de (vers)logistiek en het goederenvervoer in en rondom de Rotterdamse Haven te verbeteren. Het project is een samenwerking tussen de provincie, het Rijk en het Havenbedrijf Rotterdam. Voor dit project geldt dat tijdens de

looptijd van de verkenningsfase al besloten kan worden om uitvoeringsprojecten te starten. Normaal gesproken zou hiervoor eerst de gehele verkenningsfase worden afgerond.

De samenwerkende partijen hebben besloten om een uitvoeringsproject te starten waarmee een trein met versproducten kan gaan rijden tussen Oslo, Rotterdam en Spanje. Dit voorkomt veel vervoer per vrachtwagen. Het doel is om uiteindelijk voldoende vraag te organiseren zodat deze dienst in de toekomst rendabel kan worden. De provincie zal hiervoor eenmalig een subsidie verlenen met dekking vanuit de reservering in het PZI voor de uitvoeringsfase. Hiervoor wordt het geraamde budget in 2028 verlaagd en verschoven naar 2025. De totale resterende reservering bedraagt dan nog € 6,25 miljoen. Ook andere partijen dragen financieel bij.

Tabel 13: Wijzigingen goederenvervoercorridors (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/nig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
2a	B590051	Realisatiepact Rotterdam	U	0.0	0.5	0.5	2025	Budget voor subsidie verstrekt in het kader van Realisatiepact Rotterdam. Dekking reservering goederenvervoercorridors
2b		Reservering Goederenvervoer-corridors	R	2.0	1.5	-0.5	2028	Dekking voor bovenstaande subsidie

3. Nog niet geraamde onttrekkingen beklemden middelen reserve

In het PZI is een reservering opgenomen voor veerinfrastructuur van € 0,4 miljoen (exploitatiebudget). De dekking hiervoor komt uit de reserve bereikbaarheid (beklemden middelen). De onttrekking van deze middelen was nog niet opgenomen in de begroting. Dat wordt nu hersteld door budget op te nemen in de begroting. Voor veerinfrastructuur loopt geen initiatiefproject of verkenning conform de PZI spelregels. In plaats daarvan wordt in overleg met de diverse beheerders van veerinfrastructuur in Zuid-Holland jaarlijks bekeken welke projecten in aanmerking komen voor een subsidie (via de Subsidieregeling Mobiliteit). Vooralsnog zijn er nog geen projecten bekend voor 2025 en 2026, daarom worden de middelen opgenomen in de jaren 2027 en 2028. Wanneer concrete projecten bekend zijn wordt de begroting en het PZI hierop aangepast.

In het PZI is ook een reservering opgenomen voor energietransitie infrastructuur ter grootte van € 5,1 miljoen (exploitatiebudget). De dekking hiervoor komt uit de reserve bereikbaarheid (beklemden middelen). De onttrekking van deze middelen was nog niet opgenomen in de begroting. Dat wordt nu hersteld door budget op te nemen in de begroting. Voor energietransitie infrastructuur loopt een initiatiefproject conform de PZI spelregels naar de mogelijkheden om zonnepanelen te plaatsen op provinciale carpoolplaatsen. Naar verwachting zal ook een deel van de middelen worden besteed aan projecten van anderen (via de Subsidieregeling Mobiliteit) en aan eigen initiatieven binnen lopende provinciale projecten.

Tabel 14: Onttrekkingen bekleemde middelen reserve bereikbaarheid (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
3a		Reservering veerinfrastructuur	R	0,0	0,2	0,2	2027	Geplande onttrekking bekleemde middelen reserve bereikbaarheid
3b		Reservering veerinfrastructuur	R	0,0	0,2	0,2	2028	
3c		Reservering energietransitie infrastructuur	R	0,0	0,3	0,3	2026	Geplande onttrekking bekleemde middelen reserve bereikbaarheid
3d			R	0,0	0,2	0,2	2027	
3e			R	0,0	0,3	0,3	2028	
3f			R	0,0	0,4	0,4	2029	
3g			R	0,0	1,3	1,3	2030	
3h			R	0,0	1,5	1,5	2031	
3i			R	0,0	1,1	1,1	2032	

4. Fietssubsidies

Een deel van fietsprojectsubsidies binnen het PZI zijn gedekt met exploitatiemiddelen vanuit de reserve bereikbaarheid. Wanneer de subsidies daadwerkelijk worden verleend kan het betalingsritme afwijken van wat er in de begroting is opgenomen. Dit betekent dat de begroting hierop moet worden aangepast en ook dat de onttrekking vanuit de reserve kan wijzigen. Dit zijn budget neutrale wijzigingen van de begroting. Daarnaast is voor het project Fietscorridor Leiden – Voorschoten (snelfietsroute) een Rijksbijdrage afgesproken van € 2,4 miljoen als onderdeel van de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–202. Deze bijdrage zal via een SPUK worden uitgekeerd. Daarop wordt de begroting nu aangepast. De provinciale bijdrage zal samen met de Rijksbijdrage als subsidie worden uitgekeerd aan de gemeente (uitvoerder project).

Tabel 15: Wijzigingen fietssubsidies (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
4a	B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen	U	0,4	0,2	-0,2	2026	Bijstelling budget omdat in 2024 al meer is uitgekeerd
4b	B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen	U	0,4	0,0	-0,4	2027	
4c	B562400	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR	U	0,6	0,7	0,1	2027	Bijstelling budget met niet uitgekeerde middelen 2024 (beklemd in de reserve bereikbaarheid) conform subsidiebeschikking
4d	B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)	U	0,5	0,6	0,1	2027	Bijstelling budget met niet uitgekeerde middelen 2024 (beklemd in de reserve bereikbaarheid) conform subsidiebeschikking
4e	B563100	F631 Fietsooridor Leiden - Voorschoten (SFR)	U	0,3	0,2	-0,1	2025	Bijstelling budget omdat in 2024 al meer is uitgekeerd conform subsidiebeschikking
4f	B563100	F631 Fietsooridor Leiden - Voorschoten (SFR)	U	0,0	2,4	2,4	2028	Verwerking toegezegde Rijksbijdrage (SPUK)
4g	B590100	Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Verlengde Velostrada Delft – Leiden (2e fase)	U	0,0	1,5	1,5	2025	Aanpassing uitgaven en onttrekking uit de reserve mobiliteit/bereikbaarheid conform subsidiebeschikking
4h	B590100		U	0,5	1,5	1,0	2026	
4i	B590100		U	0,5	0,0	-0,5	2027	
4j	B590100		U	1,0	0,0	-1,0	2028	
4k	B590100		U	1,8	0,0	-1,8	2029	
4l	B121031E	Algeracorridor bijdrage korte termijn Snelfietsroute Algerabrug (Rotterdam)	U	0,000	0,733	0,733	2026	De subsidie is voorlopig beschikt. Naar verwachting zullen de lasten pas optreden in 2026. Dekking reserve bereikbaarheid

5. Projecten initiatieffase

Het huidige PZI 2025-2039 bevat een aantal projecten in de initiatieffase. Voor deze fase is een structureel exploitatiebudget beschikbaar. Als gevolg van het voorstel om de bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar structureel te dekken (zie beleidsprestatie 2-1-1) is vanaf 2027 € 375.000,- per jaar beschikbaar. Tot die tijd is bijna € 1,3 miljoen per jaar beschikbaar. Er worden nu een aantal voorstellen gedaan om het nog beschikbare budget voor 2025 te verdelen naar projecten. Daarnaast stonden nog een aantal uitgaven begroot met dekking vanuit de reserve bereikbaarheid. Deze uitgaven zijn echter al gedaan en zullen niet meer

gerealiseerd worden in 2025. Tot slot wordt het budget voor afkoop beheer en onderhoud van een nog te realiseren brug door provincie Noord-Holland in de Hoogwaardig openbaar vervoerverbinding Noordwijk Schiphol begroot in 2030 in plaats van in 2026. Deze afkoop is gekoppeld aan het PZI project HOV Noordwijk – Schiphol fase 2 bijdrage oeververbinding Lisse-Lisserbroek waarvoor het jaar van oplevering 2030 is. Deze uitgave valt daarmee ook niet meer onder projecten initiatieffase.

Tabel 16: Wijzigingen projecten initiatieffase (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	
Prijzontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
5a	B000001D	Bijdrage mobiliteitsmanagement A20	n.v.t.	0,0	0,4	0,4	2025	Subsidie was nog niet begroot op het juiste budget. Dekking reserve bereikbaarheid
5b	B000001D	Bijdrage mobiliteitsmanagement A20	n.v.t.	0,4	0,5	0,1	2025	Verhoging budget voor bijdrage aan afstemmen verkeersmodellen Rijk en regio
5c	B000001D	Bijdrage mobiliteitsmanagement A20	n.v.t.	0,0	0,1	0,1	2026	Geplande onttrekking beklemde middelen reserve bereikbaarheid
5d	B200013D	Afkoop beheer en onderhoud brug in HOV corridor Noordwijk-Schiphol	n.v.t.	0,0	0,5	0,5	2030	Budget wordt apart gezet in 2030 in plaats van 2026. Dekking reserve bereikbaarheid
5e	B000001F	Initiatieffase Gebiedsuitwerking Westland	I	0,0	0,1	0,1	2025	Verhoging budget voor afronding initiatieffase in 2025
5f	B000001Q	R-Net Leiden - Noordwijk	I	0,0	0,2	0,2	2025	Verhoging budget voor afronding initiatieffase in 2025
5g	B120820I	Verbindingsweg N208/A44 initiatieffase	I	0,3	0,5	0,2	2025	Aanvullend budget voor interne projectmanagementkosten omdat meer tijd nodig is om deze fase af te ronden
5h	B0000001	Reservering - Initiatieffase PZI	n.v.t.	2,3	1,1	-1,2	2025	Aanpassing budget voor al eerder gerealiseerde uitgaven
5i	B0000001	Reservering - Initiatieffase PZI	n.v.t.	1,1	0,5	-0,6	2025	zie boven. Inzet op diverse projecten.
5j	B0000001	verdeling middelen naar juiste opdrachten zodat alleen reservering overblijft	n.v.t.	1,8	1,3	-0,5	2026	zie boven

6. Afronding verkenning Beter Bereikbaar Gouwe

De Verkenning Beter Bereikbaar Gouwe is afgerond en is met Provinciale Staten besproken. De verkenning heeft geresulteerd in een door de regio gedragen voorkeursvariant met de aanleg van de fietsroutes Alphen aan den Rijn – Gouda en Gouda – Bodegraven Reeuwijk. De gemeenten zullen deze routes realiseren met subsidie van de provincie. Hiervoor zijn in het PZI twee investeringskredieten opgenomen van beiden € 5 miljoen voor de routes Gouda – Alphen aan den Rijn en Gouda – Bodegraven – Woerden. Bij de nadere uitwerking is gebleken dat de kosten hoger zijn dan eerder ingeschat. Deze kosten kunnen worden gedekt vanuit de reservering Beter Bereikbaar Gouwe in het PZI. Deze is beschikbaar voor risico's en tegenvallers uitvoeringsfase. Daarnaast zijn de kosten gestegen als gevolg van prijsontwikkeling. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de reservering in het PZI voor indexering lopende projecten.

Tot slot hebben PS gevraagd om nog nadere werkzaamheden te verrichten voordat de verkenning volledig wordt afgerond. Hierdoor zijn en worden nog extra kosten gemaakt voor intern projectmanagement en communicatie.

Het voorbereidingskrediet wordt daarom verhoogd met dekking vanuit de reservering Beter Bereikbaar Gouwe. De verkenning wordt daardoor ook later afgerond en geactiveerd.

Tabel 17: Wijzigingen verkenning Beter Bereikbaar Gouwe (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten								
	Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving		
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)											
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)											
Scopewijziging project (keuzevrijheid)											
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)											
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)											
De dekking voor een of meerdere voorstellen											
8a	B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (BBG)	U	5,0	5,3	0,3	2027	2027	Provinciale bijdrage (subsidie) wordt verhoogd als gevolg van nadere uitwerking. Dekking vanuit de Reservering Beter Bereikbaar Gouwe		
8b	B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (BBG)		5,3	7	1,7	2027	2027	Provinciale bijdrage (subsidie) wordt verhoogd vanwege prijsontwikkeling. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten		
8c	B562800A	F628 Gouda - Bodegraven - Woerden (BBG)	U	5,0	5,3	0,3	2027	2027	Provinciale bijdrage (subsidie) wordt verhoogd als gevolg van nadere uitwerking. Dekking vanuit de Reservering Beter Bereikbaar Gouwe		
8d	B562800A	F628 Gouda - Bodegraven - Woerden (BBG)		5,3	7	1,8	2027	2027	Provinciale bijdrage (subsidie) wordt verhoogd voor prijsontwikkeling. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten		
8e	B190020	Beter Bereikbaar Gouwe	V	1,5	1,8	0,3	2024	2025	Verhoging krediet voor afrondende werkzaamheden verkenningfase. Dekking vanuit de reservering Beter Bereikbaar Gouwe		
8f		Reservering Beter Bereikbaar Gouwe (risico's en tegenvallers uitvoeringsfase)	R	3,1	2,2	-0,9	2030	2030	Zie boven		

7. Algeracorridor

Voor de Algeracorridor is een bestuursovereenkomst afgesloten. Ten eerste is de verkenning naar de langzaam verkeerverbinding afgerond. Uit de verkenning is gebleken dat er geen (financieel) haalbare variant is. Daarom hebben de gemeenten, provincie en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag besloten om dit project te stoppen. Dat betekent dat we de afgesproken provinciale bijdrage aan de verkenning niet mogen activeren. De al gemaakte uitgaven tot dit moment zijn beperkt en komen ten laste van de exploitatie. De investeringsmiddelen voor de verkenningfase vloeien terug naar de reservering voor de Algeracorridor.

Ten tweede is overeengekomen dat de provincie € 21,5 miljoen (prijspeil 2024) zal bijdragen aan een maatregelpakket voor verbeteringen op en rondom de Algerabrug. Deze richten zich op verbeteringen aan de kruisingen met de provinciale weg en de fietspaden. Eerder was al besloten om een project te realiseren voor verbetering van het openbaar vervoer (onderdeel PZI project Halteverbeterplan 1e tranche categorie C en P+R/hubs Algeracorridor). Voor de provinciale bijdrage wordt de bestaande reservering in het PZI voor de Algeracorridor van € 14,6 miljoen aangevuld met € 6,9 miljoen vanuit de algemene reservering voor de Oeververbindingen Rotterdam. Dit kan omdat voor de andere Oeververbinding (multimodale brug Rotterdam) al bijdragen zijn vastgelegd in het PZI. In de overeenkomst is afgesproken dat de bijdrage jaarlijks wordt geïndexeerd. De provinciale bijdrage wordt nu geïndexeerd naar 1 jan 2025 vanuit de reservering Prijsontwikkeling in het PZI.

Tabel 18: Wijzigingen Algeracorridor (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nog tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (wel/nog tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
7a	B121030	Verkenning Algeracorridor Langzaam verkeerverbinding	V	0,2	0	-0,2	2025	2025	Uit de verkenning is gebleken dat er geen (financieel) haalbare variant is. Project wordt gestopt en bijdrage aan de verkenning wordt niet geactiveerd. De investeringsmiddelen vloeien terug naar de reservering voor de Algeracorridor
7b		Reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	R	7,3	7,5	0,2	2032	2032	Zie boven. Het voorbereidingskrediet vloeit terug naar de reservering voor de uitvoeringsfase.
7c	B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor	U	14,6	21,5	6,9	2032	2032	Verhoging krediet als gevolg van nieuwe bestuursovereenkomst
7d		Reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	R	7,5	0,6	-6,9	2032	2032	Zie boven. De reservering wordt grotendeels ingezet voor dekking provinciale bijdrage
7e		Reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	R	0,6	0,0	-0,6	2032	2032	Zie boven. De resterende reservering is niet nodig en valt vrij naar de algemene middelen
7f	B121031	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor	U	21,5	22,3	0,8	2032	2032	Conform overeenkomst wordt de bijdrage jaarlijks geïndexeerd conform IBOI. De bijdrage wordt nu geïndexeerd naar 1 jan 2025 met dekking vanuit de reservering indexering lopende projecten

8. Verkenning Parallelweg N217

In het PZI 2025-2039 is binnen het PZI financiële ruimte vrijgemaakt om de reservering voor de uitvoeringsfase van dit project te verhogen. Ook de gemeente heeft toegezegd extra bij te dragen. Hierdoor was er voldoende zicht op financiering om de voorkeursvariant verder uit te werken. Dit vindt momenteel plaats. Daarna zal een uitvoeringsovereenkomst met de gemeente worden opgesteld en een uitvoeringsbesluit worden genomen. Het verder uitwerken van de voorkeursvariant en het opstellen van de uitvoeringsovereenkomst brengt extra kosten met zich mee en zorgt dat de afronding van de verkenning verschuift van 2024 naar 2025. Deze extra kosten worden gelijk verdeeld over de provincie en de gemeente. Het voorbereidingskrediet wordt verhoogd, het provinciale aandeel wordt gedekt vanuit de reservering voor de Parallelweg N217.

Een deel van de gemeentelijke bijdrage aan de uitvoeringsfase bestaat uit middelen die vrijkomen door het intrekken van eerder verleende subsidies voor de Randweg Klaaswaal. In het PZI is hierover een voetnoot opgenomen. De subsidies zijn inmiddels formeel ingetrokken en het bijbehorende exploitatiebudget is in 2024 vrijgekomen. De omzetting naar investeringskrediet is financieel nog niet verwerkt. In deze Voorjaarsnota wordt dit verwerkt. Het gereserveerde investeringskrediet voor de uitvoeringsfase wordt verhoogd. Het vrijgekomen exploitatiebudget valt vrij naar de algemene middelen ter compensatie van de extra kapitaallasten.

Tabel 19: Wijzigingen verkenning Parallelweg N217 (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten							omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt			
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)										
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nig tot geen keuzevrijheid)										
Scopewijziging project (keuzevrijheid)										
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)										
Organisatieontwikkeling (wel/nig tot geen keuzevrijheid)										
De dekking voor een of meerdere voorstellen										
8a	B121701	Verkenning parallelweg N217	V	0,5	0,6	0,1	2024	2025	Verhoging voorbereidingskrediet voor afronding verkenning. Dekking vanuit reservering voor de uitvoeringsfase en extra bijdrage gemeente Hoeksche Waard	
8b		Reservering Parallelweg N217	R	10,6	10,5	-0,1	2027	2027	zie hierboven	
8c		Reservering Parallelweg N217	R	10,5	11,7	1,2	2027	2027	Omzetting vrijgevallen exploitatiemiddelen (ingetrokken subsidies) naar investeringskrediet	

9. Overige wijzigingen en Indexering reserveringen

In principe worden reserveringen voor toekomstige projecten niet geïndexeerd. Wanneer er bestuurlijke afspraken zijn over indexering gebeurt dit wel.

Het MIRT Programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV maakt de bouw van zo'n 170.000 woningen tot 2040 mogelijk, onder meer door de spoorlijn Leiden-Dordrecht de ruggengraat van het openbaar vervoer in Zuid-Holland te maken. Het zorgt daarnaast voor betere verbindingen binnen Zuid-Holland en met de andere regio's in Nederland. Dat is van groot belang voor de economische kracht van de regio en de samenhang met belangrijke economische locaties in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Rijk, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten Den Haag en Rotterdam hebben afspraken gemaakt over een gezamenlijke investering van € 4,8 miljard in de bereikbaarheid van Zuid-Holland. Wij hebben u hierover in 2022 per [brief](#) geïnformeerd. In het PZI is een financiële reservering opgenomen voor bijdragen aan projecten en de provincie draagt financieel bij aan drie verkenningen:

- Spoorzone Dordrecht;
- Spoorzone Leiden;
- Bus Rapid Transit (BRT) verbinding Leiden – Zoetermeer

Voor verbinding Leiden – Zoetermeer is de provincie trekker.

Onderdeel van de bestuurlijke afspraken is een jaarlijkse indexering van de gereserveerde middelen. In deze Voorjaarsnota wordt de reservering geïndexeerd naar prijspeil 1 jan 2025. De dekking hiervoor komt vanuit de reservering in het PZI voor indexering lopende projecten.

Ook de reservering voor de bijdrage aan het project ongelijkvloerse kruising Erasmusweg - Lozerlaan – Wippolderlaan van gemeente Den Haag wordt geïndexeerd naar prijspeil 1 jan 2025. Dit is conform de afgesloten bestuursovereenkomst. De dekking hiervoor komt vanuit de reservering indexering lopende projecten binnen het PZI.

Tot slot wordt de reservering voor fase 3 van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem aangepast. Voor de uitvoeringsfase heeft de provincie Utrecht al een subsidie verleend voor een maatregel waar zij ook van profiteren. De reservering wordt daarom met deze bijdrage verhoogd. Medio 2025 zal een uitvoeringsbesluit worden genomen.

Tabel 20: Indexering reserveringen (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
9a		Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV	R	78,2	80,1	1,9	2029	2029	Indexering reservering conform MIRT afspraken. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten
9b		Reservering bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg - Lozerlaan - Wippolderlaan	R	14,8	15,7	0,9	2032	2032	Indexering reservering conform bestuursovereenkomst. Dekking vanuit Reservering indexering lopende projecten t/m 2027.
9c		Reservering uitvoeringsfase HOV DMG fase 3	U	4	4,4	0,4	2028	2028	Verhoging reservering met bijdrage van provincie Utrecht

10. Wijzigingen reserveringen als gevolg van voorstellen

De reservering tegenvallers lopende projecten neemt af als gevolg van inzet op diverse projecten in beleidsprestatie 2-1-5. Dit betreft geen scopewijzigingen maar onvermijdelijke extra kosten door het optreden van risico's of voortschrijdend inzicht.

De reservering indexering lopende projecten wordt ingezet voor diverse projecten verspreid over de beleidsprestaties 2-1-4 en 2-1-5. Deze wijziging is de optelsom van de blauw gearceerde wijzigingen (tabellen PZI investeringen).

Tabel 21: Wijzigingen reserveringen tegenvallers en indexering (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
10a		Reservering tegenvallers lopende projecten	R	67,3	61,0	-6,3	2028	2028	Dekking tekort tegenvallers (zie beleidsprestaties 2.1.4 en 2.1.5)
10b		Reservering indexering lopende projecten	R	95,9	85,1	-10,8	2027	2027	Dekking tekort door prijsontwikkeling (zie beleidsprestaties 2.1.4 en 2.1.5)

Beleidsprestatie 2-1-5 Realisatie provinciale infrastructuurprojecten (PZI)

Om de bereikbaarheid op peil te houden legt de provincie ook nieuwe infrastructuur aan of verbetert het bestaande infrastructuur. Deze projecten worden gerealiseerd op basis van een besluit waarin de inhoudelijke scope, planning en het financieel kader zijn vastgelegd.

1. Vervanging Concordiabrug (verwerking uitvoeringsbesluit)

Recent is het uitvoeringsbesluit voor de vervanging van de Concordiabrug genomen. Hiermee is de volledige reservering voor de uitvoeringsfase toegekend (beleidsprestatie 2-1-4). Daarnaast wordt het krediet verhoogd met een bijdrage van de gemeente Gorinchem. Bij het uitvoeringsbesluit is ook besloten om het krediet te compenseren voor prijsontwikkeling naar prijspeil 1 januari 2025. Tot slot is bij de uitwerking van het ontwerp gebleken dat bepaalde werkzaamheden duurder waren dan eerder geraamd. Hierdoor is een tekort ontstaan wat niet het gevolg is van een scopewijziging. Extra cofinanciering is niet mogelijk en versoering van het ontwerp is

niet mogelijk zonder dat dit een groot effect heeft op de doelstellingen en hinder voor de omgeving. Er zijn ook geen reserveringen in het PZI voor vaarwegen en/of in dezelfde regio die heroverwogen kunnen worden. Daarom is een beroep gedaan op de reservering in het PZI voor tegenvallers (zie beleidsprestatie 2-1-4).

Tabel 22: Wijzigingen Vervanging Concordiabrug (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project- nummer	Project- omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijswontkkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
1a	EVW101702U	Vervanging Concordiabrug	U	0,0	23,3	23,3	n.v.t.	2028	Overzetting reservering vanuit beleidsprestatie 2.1.4 voor de uitvoeringsfase
1b		Reservering vervanging Concordiabrug	R	23,3	0	-23,3	2028	n.v.t.	Zie boven
1c	EVW101702U	Vervanging Concordiabrug	U	23,3	23,7	0,4	2028	2028	Verhoging krediet met bijdrage gemeente Gorinchem
1d	EVW101702U	Vervanging Concordiabrug	U	23,7	26,1	2,4	2028	2028	Verhoging krediet naar prijspeil 1 jan 2025 vanuit reservering indexering lopende projecten
1e	EVW101702U	Vervanging Concordiabrug	U	26,1	29,5	3,4	2028	2028	Verhoging krediet vanuit reservering tegenvallers lopende projecten

2. Verkeersveiligheid N214 (verwerking uitvoeringsbesluit)

Dit project bestaat uit onderhoudswerkzaamheden (beleidsdoel 2-2) en diverse functionele aanpassingen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De verkenning is inmiddels afgerond. In deze Voorjaarsnota wordt het financieel kader aangepast als gevolg van het uitvoeringsbesluit voor de maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. In de eerste plaats wordt het gereserveerde krediet voor de uitvoeringsfase (beleidsprestatie 2-1-4) overgezet naar het nieuwe uitvoeringsproject. Hiermee is de volledige reservering voor de uitvoeringsfase toegekend. In het uitvoeringsbesluit is besloten om een deel van de gereserveerde investeringsmiddelen voor vervanging van de Peursemsbrug (beleidsprestatie 2-2-1) in te zetten voor dit project. De vervanging van deze brug blijkt vanuit beheer- en onderhoud niet noodzakelijk.

Tabel 23: Wijzigingen Verkeersveiligheid N214 (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Project-omschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijswijziging (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
2a	EN2141201AU	Verkeersveiligheid N214	U	0,0	16,5	16,5		2027	Overzetting reservering vanuit beleidsprestatie 2.1.4 voor de uitvoeringsfase
2b	EN2141201A	Verkeersveiligheid N214	R	16,5	0	-16,5	n.v.t.	n.v.t.	Zie boven
2c	EN2141201AU	 (Ctrl) ▼ Verkeersveiligheid N214	U	16,5	18,0	1,5	2027	2027	Verhoging krediet vanuit beheer en onderhoud (beleidsprestatie 2.2.1) omdat Peursemsbrug niet wordt vervangen

3. N211 Wippolderlaan

Bij de Kadernota 2025 is gemeld dat in de komende periode de kostenraming nog verder aangescherpt met betrekking tot de risico's en dat hierop mogelijk nog een bijstelling nodig is in het PZI bij de Kadernota 2026. Uit deze aanscherping is gebleken dat op het project een fors tekort zal gaan ontstaan. De aanwezigheid van watersilo's en een aantal warmte/koude opslagen hebben meer invloed op het ontwerp dan eerder aangenomen. Ook de grondwaterstanden blijken anders te zijn dan waarvan we zijn uitgegaan. Dit heeft gevolgen voor het ontwerp en de planning. Hierdoor ontstaan onvermijdelijke extra kosten waarvan de omvang momenteel nader wordt uitgewerkt. De scope van het project blijft ongewijzigd. Een voorstel hoe om te gaan met deze tegenvallers en hoe deze te dekken zal in het najaar 2025 aan PS worden voorgelegd. Met de tegenvallers is namelijk binnen het project geen rekening gehouden in de risicoreservering. De risicoreservering binnen het project kan ook niet worden benut voor deze tegenvallers omdat de overige risico's ook nog steeds kunnen optreden.

Bij deze Voorjaarsnota wordt het krediet wel alvast verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling. De dekking hiervoor komt vanuit de reservering indexering lopende projecten.

Tabel 24: Wijzigingen N211 Wippolderlaan (PZI investeringen)

x € 1 miljoen				Investeringskredieten					
	Project-nummer	Project-omschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk) Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid) Scopewijziging project (keuzevrijheid) Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid) Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid) De dekking voor een of meerdere voorstellen									
3	B121139	N211 Wippolderlaan	U	138,5	137,0	0,5	2027	2027	Indexering krediet naar 1 jan 2025. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten

4. RijnlandRoute

Het programma RijnlandRoute bestaat uit 3 deelprojecten, die samen zorgen voor de verbetering van de verbindingen tussen de Rijkswegen A4 en A44 en de provinciale N206 en daarmee de bereikbaarheid in Holland – Rijnland verbeteren. De deelprojecten N434 en Tjalmaweg zijn opgeleverd en worden momenteel financieel afgerond. Het derde deelproject Europaweg zit in de realisatiefase en is gegund. Het betreft een programma met veel belanghebbenden, afstemming met aanpalende wegbeheerders (vooral Rijkswaterstaat) en financiële bijdragen van derden. Hierdoor ontstaat een grote dynamiek, die ook zijn weerslag heeft op het programmakrediet (uitgaven en inkomsten).

Voor het programma RijnlandRoute hebben PS een extra reservering weerstandsvermogen opgenomen gebaseerd op de risico's in de drie deelprojecten. Deze reservering maakt geen onderdeel uit van de projectkredieten en is 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 middelen zullen vrijvallen.

De huidige reservering bedraagt momenteel € 39,5 miljoen. Deze reservering blijft beschikbaar voor het totale programma inclusief de Europaweg gezien de nog lopende juridische verplichtingen en procedures.

Ook dit jaar zijn er diverse projectontwikkelingen die worden verwerkt in het PZI, deze zijn voor de provincie grotendeels budgetneutraal. Er vindt maar één scopewijziging plaats. In het verleden zijn investeringsmiddelen toegekend voor de realisatie van een zonnepanelenpark. Na onderzoek is gebleken dat dit park echter technisch niet haalbaar is. Dit onderdeel wordt uit de scope van het project gehaald. De bijbehorende middelen zijn verder niet meer nodig binnen het project. Dat betekent dat € 5 miljoen vrijvalt naar de algemene middelen. Hiermee nemen de structurele kapitaallasten af.

De overige wijzigingen betreffen indexering van de Rijksbijdrage, de afrekening van schades met Rijkswaterstaat en een correctie waarbij bepaalde specifieke kosten (proceskosten claim COMOL5) in 2024 zijn afgerekend met de exploitatie omdat deze niet geactiveerd mogen worden. Daartegenover staat dat het bijbehorende investeringskrediet vrijvalt naar de algemene middelen. Hiermee nemen de structurele kapitaallasten af.

Tabel 25: Wijzigingen programma RijnlandRoute (PZI investeringen)

x € 1 miljoen				Investeringskredieten					
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
4a	B100851-855	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (financiële afronding)	U	47,1	45,3	-1,8	2024	2026	Vrijval naar algemene middelen omdat bepaalde kosten niet mogen worden geactiveerd
4b	B100851-855	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (financiële afronding)	U	45,3	40,3	-5,0	2024	2026	Vrijval eerder toegekend krediet voor zonnepanelenpark.
4c	B100851-855	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (financiële afronding)	U	40,3	42,0	1,7	2024	2026	Verhoging investeringskrediet met indexering Rijksbijdrage
4d	B100851-855	RijnlandRoute Hoofdcontract N434 (financiële afronding)	U	42,0	42,3	0,3	2024	2026	Verhoging investeringskrediet met indexering provinciale bijdrage vanuit reservering indexering lopende projecten
4e	B100856-859	RijnlandRoute Tjalmaweg (financiële afronding)	U	10,6	12,1	1,5	2024	2026	Verhoging investeringskrediet met indexering Rijksbijdrage
4f	B100860-862	RijnlandRoute Europaweg	U	123,6	124,4	0,8	2028	2028	Verhoging investeringskrediet met indexering Rijksbijdrage

5. HOV-Net Zuid-Holland Noord

Een al langlopend programma in het kader van het MIRT is het Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV)-net Zuid-Holland Noord. Dit programma bestaat uit 3 projecten:

- Spoorcorridor Leiden-Utrecht (fase 1 uitvoering en fase 2 planuitwerking);
- Spoorcorridor Alphen-Gouda (afgerond);
- HOV Leiden CS – Noordwijk (realisatie).

Voor dit programma hebben PS een extra risicoreservering op programmaniveau opgenomen gebaseerd op de projectrisico's. De reservering maakt geen onderdeel uit van de projectkredieten en is 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 middelen zullen vrijvallen.

Tot nu is er geen noodzaak geweest om de reservering aan te spreken. Omdat de planuitwerking van fase 2 van de Spoorcorridor Leiden – Utrecht nog niet is afgerond blijft de reservering vooralsnog hetzelfde.

Het project Spoorcorridor Leiden – Utrecht bestaat uit een fase 1 die bijna is afgerond en een fase 2 waarvoor de planuitwerking loopt. In een [brief](#) aan Provinciale Staten van 7 november 2023 is een stand van zaken gegeven voor dit project. Bij de Kadernota 2025 is het investeringskrediet gesplitst tussen fase 1 (beleidsprestatie 2-1-5) en fase 2 (beleidsprestatie 2-1-4). In de praktijk blijkt deze splitsing echter niet goed te werken omdat beide fases met elkaar zijn verweven en er gestuurd wordt op het totale project. Daarom wordt de splitsing nu weer ongedaan gemaakt, het investeringskrediet voor fase 2 wordt weer samengevoegd met fase 1.

Eerder is hier gemeld dat er tekort bestaat van circa € 55 miljoen voor fase 2. Hiervan kan circa € 12 miljoen worden verklaard door prijsontwikkeling. Het overige tekort wordt veroorzaakt door nadere en gedetailleerde uitwerking van de scope. Momenteel wordt met de partners gekeken naar extra cofinanciering omdat er geen draagvlak is voor versobering van de scope.

Het project HOV Leiden CS – Katwijk bestaat uit twee onderdelen namelijk de renovatie van de Plesmanlaan in Leiden door de gemeente en de busbaan Leiden – Katwijk door provincie. Vanuit het project is een Rijksbijdrage (SPUK) aangevraagd vanuit de regeling schoon en emissieloos bouwen. Deze aanvraag is gehonoreerd. Het projectkrediet wordt hierop bijgesteld.

Tabel 26: Wijzigingen HOV-Net Zuid-Holland Noord (PZI investeringen)

x € 1 miljoen				Investeringskredieten					omschrijving
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	
Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
5a	B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	U	36,8	165,4	128,6	2025	2032	Investeringskredieten voor fase 1 en 2 worden samengevoegd
5b	B261200V	Spoorcorridor Leiden - Utrecht fase 2	U	128,4	0	-128,4	2025	2025	Zie boven
5c	B262100	HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk	U	91,3	91,4	0,1	2026	2026	Verwerken extra Rijksbijdrage (SPUK) voor schoon en emissieloos bouwen

6. Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West

De nieuwe bedieningscentrale in het Provinciehuis is nagenoeg gerealiseerd en financieel afgerond. Er rest nog een projectonderdeel wat meer tijd in beslag neemt. Het gaat om de simulator voor trainingsdoeleinden. Hiervoor wordt het resterend krediet voor het onderdeel techniek apart opgenomen in het PZI onder de naam simulator. De simulator zal waarschijnlijk gefaseerd gerealiseerd worden in 2026 en 2027.

Tabel 27: Wijzigingen Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (PZI investeringen)

x € 1 miljoen				Investeringskredieten					
	Project- nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
6a	E00001701D	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (Simulator)	U	0	1,2	1,2	n.v.t.	2027	Voor dit onderdeel wordt het resterend krediet apart opgenomen in het PZI
6b	E00001701C	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	U	3,1	1,9	-1,2	2025	2025	Zie boven

7. Openbaar vervoer

Bij een aantal infrastructuurprojecten voor verbetering van het openbaar vervoer zijn er wijzigingen. Zo is de planning aangepast van het project Halteverbeterplan 1e tranche categorie A+B. Het realisatiebesluit wordt verwacht in Q1 2025 en start uitvoering in Q3 2025. De verwachting is daarom dat de oplevering van het project plaatsvindt in 2026 in plaats van 2026. Dit heeft vooralsnog geen financiële consequenties.

De planuitwerking van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee is nagenoeg afgerond. Voor de realisatie is recent een actuele kostenraming gemaakt en afgezet tegen het resterend krediet. Hieruit blijkt dat er een tekort is ontstaan als gevolg van prijsontwikkeling en nadere uitwerking van het ontwerp van halte Tienvoet. De scope is ongewijzigd maar bij deze halte treden alle risico's die waren voorzien op, waardoor de kosten hoger uitvallen. Versobering heeft een te groot negatief effect op de doelstellingen (kwaliteit haltes). Momenteel is Halte Tienvoet al een tijdelijke halte waar veel over wordt geklaagd, bij versobering zou dit de permanente situatie worden. Daarom wordt een beroep gedaan op de reservering tegenvallers lopende projecten om dit tekort te dekken. Hiermee kan dit project worden aanbesteed.

Tabel 28: Wijzigingen openbaar vervoer (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	
Prijswijziging (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nig tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (wel/nig tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
7a	B290019U	Halteverbeterplan 1e tranche categorie A+B	U	0,8	0,8	0	2025	2026	Aanpassing oplevering van 2025 naar 2026
7b	B263300A	HOV Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee	U	6,5	7,0	0,5	2025	2027	Indexering krediet naar prijspeil 1 jan 2025. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten
7c	B263300A	HOV Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee	U	7,0	9,9	2,9	2025	2027	Verhoging krediet voor tegenvaller in uitvoeringsfase. Dekking vanuit Reservering tegenvallers lopende projecten

8. Overige wijzigingen en verschuivingen

Tot slot zijn er binnen deze beleidsprestatie nog wat kleine wijzigingen en verschuivingen qua planning en financiën. Dit betreft de bij de Jaarrekening 2024 toegelichte correctie voor het project N59 Energy Highway. Omdat het een bijdrage is aan infrastructuur van het Rijk mag de provinciale bijdrage niet worden geactiveerd. De lasten en baten t/m 2024 zijn afgerekend met de exploitatie. Bij de Voorjaarsnota wordt het resterende investeringskrediet verlaagd. Deze middelen vallen vrij naar de algemene middelen waardoor de structurele kapitaallasten worden verlaagd.

De realisatie van de Quick wins N209 Heerewegh (Benthuizen) zijn in 2024 afgerond. Hierbij is niet het hele toegekende uitvoeringskrediet nodig geweest. Het restantkrediet vloeit weer terug naar de reservering voor de uitvoeringsfase rotonde N209 Heerewegh. Dit project moet nog verder moet worden uitgewerkt en de kosten zijn nog niet volledig bekend.

Tabel 29: Overige wijzigingen en verschuivingen (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
Projectontwikkeling (onvermijdelijk)									
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
Scopewijziging project (keuzevrijheid)									
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Organisatieontwikkeling (wel/nl tot geen keuzevrijheid)									
De dekking voor een of meerdere voorstellen									
8c	B195900 (A en B)	N59 Energy Highway (financiële afronding)	U	3,3	0,0	-3,3	2025	2025	Correctie i.v.m. niet mogen activeren. Het investeringskrediet valt vrij naar de algemene middelen
8a		Reservering rotonde N209 Heerewegh	R	7,0	7,1	0,1	2027	2027	Het restantkrediet van de uitgevoerde quick wins vloeit terug naar de reservering voor Rotonde N209 Heerewegh
8b	B120900	Quick wins N209 Heerewegh (Benthuizen)	U	0,1	0,0	-0,1	2024	2024	Zie boven

Beleidsprestatie 2-1-6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart

Geen wijzigingen

Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur

Het beleidsdoel Goed functionerende provinciale infrastructuur is vastgesteld in het omgevingsbeleid. De uitwerking van dit beleidsdoel vind je via deze [link](#).

Beleidsprestatie 2-2-1 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam

De fietspaden, bermen, wegen, vaarwegen, bruggen en sluizen en verkeerssystemen worden sober en doelmatig en duurzaam onderhouden met zo min mogelijk overlast. Beheer en onderhoud houden we daarmee boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving. Waarbij we tijdens de werkzaamheden het belang van de fietser en voetganger zwaar laten meewegen. We zetten in op innovaties bij werkzaamheden om naast de kosten te beperken ook de uitstoot te verminderen.

Om de wettelijke taak van beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren op het gewenste kwaliteitsniveau zijn voldoende structurele middelen nodig en voldoende kwalitatief personeel. Daarbij is het doel om met de provinciale infrastructuur (assets) een maximale toegevoegde maatschappelijke waarde voor gebruikers en omgeving te creëren tegen aanvaardbare kosten en risico's.

De toegevoegde waarde voor gebruikers en omgeving gaat over beschikbaarheid, veiligheid en omgevingshinder. De budgetbehoefte (kosten) en het gewenste kwaliteitsniveau worden om de vier jaar vastgesteld via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK).

1. Afschaffen gesloten systeem bereikbaarheid

Het afschaffen van het gesloten systeem gebeurt vrijwel budgetneutraal. De egaliseringsreserve beheer en onderhoud wordt bij de Voorjaarsnota opgeheven. Daarvoor in de plaats komen twee voorzieningen voor infrastructuur en vaarwegen. Hieruit worden voortaan de projecten voor planmatig onderhoud gedekt. Jaarlijks wordt op basis van het Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP) bekeken of de voorzieningen toereikend zijn. De resterende middelen in de egaliseringsreserve per 31 december 2024 worden gebruikt om de voorzieningen te vullen waardoor de jaarlijkse dotatie lager wordt. De plussen en de minnen in het Meerjarenonderhoudsprogramma liepen voorheen via de egaliseringsreserve Beheer en Onderhoud. De begrote onttrekkingen en stortingen in de egaliseringsreserve vanaf 2025 t/m 2040 worden via de algemene middelen

teruggedraaid. Ook komt er een nieuwe egaliseringsreserve voor dagelijks beheer en onderhoud van maximaal € 5 miljoen per jaar.

2. Wijzigingen exploitatiebudget beheer en onderhoud

Ten aanzien van het programmaproject voor beheer en onderhoud zijn er, naast de mutaties ten gevolge van het afschaffen van het gesloten systeem, een aantal beperkte wijzigingen.

Het gaat om een wijziging in de geplande onttrekkingen aan de reserve bereikbaarheid voor overdracht van wegen en vaarwegen. Daarnaast vinden gesprekken plaats over de overdracht van de Nieuwe Rijn aan de gemeente Leiden. De bruidsschat voor het toekomstig beheer en onderhoud zal worden gedekt vanuit de reserve bereikbaarheid. Deze uitgave wordt vooralsnog begroot in 2027.

Tot slot wordt het structurele budget voor beheer van Dynamische Reisinformatiepanelen bij openbaar vervoer haltes overgeheveld van beleidsprestatie 2-1-2 naar beleidsprestatie 2-2-1. Het beheer van de panelen zal voortaan worden uitgevoerd door het domein uitvoering.

Tabel 30: Wijzigingen beheer en onderhoud (PZI exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)								
Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
Scopewijziging project (keuzevrijheid)								
Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Organisatieontwikkeling (wel/niet tot geen keuzevrijheid)								
De dekking voor een of meerdere voorstellen								
2a	EVW0000002	Overdracht Nieuwe Rijn aan gemeente Leiden	beheer en onderhoud	14,7	17,9	3,2	2027	Overdracht beheer vaarweg en oevers. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
2b	EN0000801A	Overdracht wegen	beheer en onderhoud	0,1	0,6	0,5	2026	Aanpassing onttrekking beklemden middelen reserve bereikbaarheid voor overdracht wegen.
2c	EN0000801A	Overdracht wegen	beheer en onderhoud	0,0	0,1	0,1	2027	Aanpassing onttrekking beklemden middelen reserve bereikbaarheid voor overdracht wegen.
2d	EN0000002	Beheer van Dynamisch Reisinformatie panelen bij bushaltes	beheer en onderhoud	0,0	0,6	0,6	vanaf 2025	Overheveling werkzaamheden en structureel budget van beleidsprestatie 2.1.2 naar 2.2.1

3. Wijzigingen investeringen beheer en onderhoud

Tot slot zijn er nog diverse beperkte wijzigingen op investeringen beheer en onderhoud. De realisatie van twee steunpunten staan gepland in 2028 en 2029. In het verleden is besloten de dekking hiervoor te halen uit de reserve bereikbaarheid. Dit was nog niet verwerkt in de begroting. Voor de realisatie zijn investeringsmiddelen nodig. De beklemden middelen in de reserve betreft exploitatie. Dit betekent de middelen in de reserve zullen vrijvallen naar de algemene middelen ter compensatie van de toegenomen kapitaallasten. De overige wijzigingen betreffen enkel het verschuiven van investeringen over de jaren als gevolg van nieuwe inzichten vanuit het actuele MJOP.

4. Financieel kader en dekking

Financieel gezien bestaat de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland uit zowel investeringen als exploitatie-uitgaven. Sinds 2025 geldt geen gesloten systeem meer voor mobiliteit/bereikbaarheid.

4.1 Investerings

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut geactiveerd conform het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV). Dit betekent dat alle verbeteringen aan de functionaliteit

van infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. In de Financiële Verordening is opgenomen dat dit ook geldt voor bijdragen aan projecten van derden. Op basis van de vragen aan en antwoorden van de commissie moet worden geconcludeerd dat het activeren van bijdragen aan derden optioneel en voorwaardelijk is, maar dat bijdragen aan het Rijk niet (meer) mogen worden geactiveerd. Dit betekent concreet dat nog af te rekenen en toekomstige bijdragen aan het Rijk incidenteel ten laste van de exploitatie zullen moeten worden gebracht en dat de bijbehorende structurele kapitaallasten vrijvallen.

De Financiële Verordening zal in de toekomst mogelijk worden aangepast zodat bijdragen aan derden niet meer geactiveerd hoeven te worden. Daarbij wordt nog onderzocht of en hoe de toekomstige geplande bijdragen aan derden ten laste van de exploitatie kunnen worden gebracht. Het niet meer activeren kan voordelig zijn voor het begrotingssaldo omdat (beperkt) structurele kapitaallasten vrijvallen.

Investeringsmiddelen zijn inzetbaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur, functionele aanpassing (doorstroming/veerkracht) en vervanging van bestaande infrastructuur. Dit beslaat het nieuwbouwdeel van het PZI en het onderdeel vervanging van bestaande infrastructuur in het meerjarig onderhoudsprogramma. Investeringsmiddelen 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 die vanaf het jaar volgend op de oplevering tot het einde van de afschrijvingstermijn ten laste komen van het begrotingssaldo. De lasten van de investering worden dus als het ware uitgesmeerd over de periode dat het gerealiseerde kapitaalgoed, naar verwachting, minimaal in gebruik is.

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

Hierbij wordt aangetekend dat door een extra investering in het provinciaal areaal ook de toekomstige beheerlasten toenemen (budgetbehoefte beheer en onderhoud).

Al het investeringskrediet is t/m 2039 al toegedeeld aan projecten, programma's of gereserveerd voor prijsontwikkeling of toekomstige projecten.

4.2 Exploitatie

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

Wat betreft het PZI gaat het met name over het dagelijks en planmatig beheer en onderhoud van infrastructuur exclusief vervangingen en bijdragen aan infrastructuur van derden via de Subsidieregeling Mobiliteit. Wat betreft heel de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland gaat het daarnaast over budget voor de exploitatie van het openbaar vervoer, bijdragen aan mobiliteitsprojecten van derden via de SRM (budget varieert afhankelijk van projecten) en onderzoek zowel beleid als initiatiefprojecten PZI.

4.3 Dekking

Zonder nieuwe toekomstige impuls/instroom van investeringsmiddelen, zijn de beschikbare middelen t/m 2039 al volledig vastgelegd in projecten en reserveringen. Het PZI bevat geen vrije middelen.

De wijzigingen in deze Kadernota betreft inzet of heroverweging van bestaande reserveringen. Daarnaast vindt er omzetting van plaats van exploitatiebudget naar investeringskrediet en andersom.

In totaal is voor aanleg en verbetering van infrastructuur t/m 2039 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur nog ruim € 1 miljard te besteden in de vorm van reserveringen en programma- en projectkredieten en -budgetten (inclusief lopende projecten) voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets. Het effect van de verschuivingen in de Voorjaarsnota en Kadernota is op de lange termijn vrijwel budgettair neutraal, maar veroorzaakt een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst.

Bijlage 4 Statenbesluit

Bijlage 5 Amendementen en moties

Bijlage 6 Afkortingenlijst

ACCEZ	Accelerating Circular Economy Zuid-Holland
ANLb	Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer
Asv	Algemene Subsidieverordening Zuid-Holland
AWZI	Afvalwaterzuivingsinstallatie
BBL	Bureau Beheer Landbouwgronden
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
Bibob	Bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BPL	Bijzonder Provinciaal Landschap
BRE	Bestuurlijke Regionale Ecosysteem
BRIKS	Bouwen, Reclame, Inrit, Kappen en Slopen
BRO	Basis Registratie Ondergrond
BRP	Basisregistratie Personen
BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CdK	Commissaris der Koning
CES	Cluster-energie Strategieën
CID	Central Innovation District
CLINSH	CLean INland SHipping
DBI	Dienst Beheer Infrastructuur
DCMR	DCMR Milieudienst Rijnmond
DMS	Datamanagementsysteem
DSO	Digitaal Stelsel Omgevingswet
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EC	Europese Commissie
ECRN	European Chemical Regions Network
EGTC	European Grouping of Territorial Cooperation
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EMU	Economische en Monetaire Unie
EU	Europese Unie
EVZ	Ecologische verbindingszones
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Fido	wet Financiering decentrale overheden
FLIE	Field Lab voor industriële elektrificatie
GC	Gebiedscoöperatie
GIS	Geografische Informatie Systeem
GLB	Europese Gemeenschappelijke Landbouwbeleid
GLB NSP	Gemeenschappelijk Landbouwbeleid Nationaal Strategisch Plan
GS	(College van) Gedeputeerde Staten
GVC	Goederenvervoercorridor
GvG	Grond-voor-Grond
HCA	Human Capital akkoord Zuid-Holland
HIC	Haven Industrie Complex

HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HZH	Houdstermaatschappij Zuid-Holland B.V.
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBP	Interbestuurlijk programma
IBP-VP	Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland
IBP-VP-HUV	Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland Hollands-Utrechtse Veenweiden
IBP-VP-ZWD	Interbestuurlijk Programma Zuidwestelijke Delta
Interreg	Interregionale samenwerking
IODS	Integrale ontwikkeling Delft-Schiedam
IPO	Interprovinciaal Overleg
IQ	InnovationQuarter
IRP	Integraal Ruimtelijk Project
IVN	Instituut voor natuureducatie en duurzaamheid
IVRI's	Intelligente verkeersregelininstallaties (IVRI's)
JTF	Just Transition Fund
KPI's	Kritische Prestatie-indicatoren
KRW	Kaderrichtlijn Water
LDO	Landelijke Databank Overstromingsinformatie
LEADER	Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LSH	Life Science en Health
LUMC	Leids Universitair Medisch Centrum
MER	Milieueffectrapport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIT	MKB Innovatiestimulering Topsectoren
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVO	Meerjarenprogramma versterking omgevingsveiligheid
NBC	Natuurbeheer-collectief
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NLS	Nationale Limes Samenwerking
NNN	Natuurnetwerk Nederland
NO2	Stikstofdioxide
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NPLG	Nationaal Programma Landelijk Gebied
NPRZ	Nationaal Programma Rotterdam Zuid
NSP	Nationaal Strategisch Plan

OMS	Onderhouds Management Systeem
OV	Openbaar vervoer
OVP	Overlopende passiva
P&C	Planning en Control
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
pMIEK	Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
POP	Platteland Ontwikkelings Programma
PRG	Provinciale Recreatiegebieden
PS	(College van) Provinciale Staten
PZE	Programma Zuid-Hollands Economie
PZH	provincie Zuid-Holland
PZI	Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur
RBO	Regionaal Bestuurlijk Overleg
R-net	Randstad-net
RES	Regionale Energie Strategie
RH2INE	Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence
RIEC	Regionale Informatie Expertise Centrum
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMP	Regionale Mobiliteitsplannen
RNIZ	Regionale Netwerken voor Zuid-Holland
RodS	Recreatie om de Stad
ROM-D	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden
ROR	Richtlijn Overstromingsrisico's
RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
RZG	Rotterdam Zoetermeer Gouda
SEOP	Stichting Educatieve Orkestprojecten
Srg	Subsidieregeling Groen
SLA	Schone Lucht Akkoord
SPUK	Specifieke uitkering
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TBM	Terrein Beheer Model
TEU	Twenty Feet Equivalent
TBO	Terreinbeherende organisaties
UPG	Uitvoeringsprogramma Groen
USK	Uitnamestrategiekader
UvW	Unie van Waterschappen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
UWV	Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen
VFF	Vroege Fase Financiering
VHR	Vogel- en Habitatrichtlijn
VIC	Veenweide Innovatie Centrum

VIP-NL	Nationaal Veenweide Innovatieprogramma
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VTH	Vergunningen, Toezicht en Handhaving
VWS	ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
VZHG	Vereniging van Zuid-Hollandse Gemeenten
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WHW	Wet Herverdeling Wegenbeheer
Wm	Wet milieubeheer)
Wob	Wet openbaar bestuur
Woo	Wet open overheid
Wro	Wet ruimtelijke ordening
ZHOV	Zuid-Hollandse Omgevingsverordening
ZH-PLG	Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen