



Kadernota 2027-2030

Provinciale Staten
Woensdag 8 juli 2026

Ons kenmerk: DOS-2025-0004770
 PZH-2026-891930318



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Leeswijzer.....	3
Bestuurlijke inleiding	5
Strategisch kennisbeeld.....	6
Kennisonderzoek.....	6
Lange termijn agenda Omgevingsbeleid	6
Brede Welvaart.....	6
Financiële hoofdlijnen en begroting (Budgettair Kader Begroting 2027 - 2030).....	10
Financieel totaalbeeld Kadernota 2027 - 2030	10
Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2027 - 2030	12
Begrotingssaldo 2027 - 2041 en Algemene reserve	14
Lange termijn doorkijk	17
Stelposten.....	22
Financiële indicatoren.....	24
Grondslagen	28
Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo	34
Algemene ontwikkelingen	34
Onzekerheden met mogelijke impact op de Begroting 2027	36
Baten	36
Lasten.....	37
Lange termijn inzicht Ambities	40
Ambitie 1 Samenwerken aan Zuid-Holland.....	40
Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland	44
Ambitie 3 Schone energie voor iedereen.....	49
Ambitie 4 Een welvarend Zuid-Holland.....	54
Ambitie 5 Gezonde natuur, toekomstbestendig watersysteem en vitale landbouw	59
Ambitie 6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland	65
Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland.....	70
Overzicht Organisatie	76
Bijlagen.....	79
Bijlage 1 Prognose gereedmelding investeringen.....	80
Bijlage 2 Subsidies	81
Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland	92
Bijlage 4 Statenbesluit	134
Bijlage 5 Moties en amendementen	135
Bijlage 6 Afkortingenlijst.....	136

Leeswijzer

Voor u ligt de Kadernota 2027-2030. In de Kadernota is een vooruitblik naar komende jaren opgenomen met de kaders voor het volgende begrotingsjaar (2027) en minimaal de drie daarop volgende jaren (2028-2030). Deze kaders geven inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen in de baten en lasten en reserves. Sinds enige jaren wordt in de Kadernota een vooruitblik geschetst over een periode van 15 jaar. Dat is in deze Kadernota tot en met 2041.

De Kadernota schetst het meerjarig beeld voor de Begroting 2027 en verder en het kader waarbinnen de begroting voor 2027 opgebouwd moet worden. Daarom kiezen we ervoor om meerjarige inhoudelijke bijstellingen in de Voorjaarsnota te verwerken en niet in de Kadernota.

Opzet van de Kadernota

In het beknopte hoofdstuk **strategisch kennisbeeld** laten we zien hoe we omgaan met lange termijn en sectoroverstijgende kennis, die nodig is om complexe maatschappelijke opgaven op te pakken en/of nieuwe thema's te signaleren. Via de [monitor leefomgeving](#) kunt u zien hoe het er 'buiten' in de provincie Zuid-Holland voor staat. Deze monitor is gelijktijdig met de Jaarstukken 2025 aan u toegestuurd. Via de [lange termijn agenda](#) van het Omgevingsbeleid ziet u welke Statenvoorstellen in het kader van het Omgevingsbeleid naar u toekomen en wanneer.

In het hoofdstuk **financiële hoofdlijnen en begroting** geven we inzicht in de meerjarige ontwikkeling van het begrotingssaldo en de algemene vrije reserve. Ook is een beknopte toelichting opgenomen met betrekking tot de stelposten voor loon- en prijscompensatie. Een stelpost is een reservering van (toekomstige) financiële middelen waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige prijsstijgingen. Met een toelichting op de ontwikkeling van de financiële graadmeters wordt uitgelegd wat dit betekent voor de financiële weerbaarheid en wendbaarheid (goed omgaan met financiën en kunnen meebewegen met veranderingen) van de provincie. In de grondslagen (basisprincipes) wordt aangegeven welke uitgangspunten gelden, onder andere voor de toe te passen indexatiecijfers voor de Begroting 2027. De indexatiecijfers bepalen met welk percentage prijsstijgingen wij in de toekomst rekening houden.

De in deze Kadernota opgenomen vooruitblik tot en met 2041 is uiteraard omgeven met veel onzekerheden, zowel aan de baten- als aan de lastenkant. Dat lichten we toe in het hoofdstuk **onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo**.

Vervolgens geeft het hoofdstuk **lange termijn inzicht ambities** inzicht in de meerjarige ontwikkeling van de baten, de lasten en de inzet van bestemmingsreserves. Dit inzicht is ook omschreven per ambitie.

De Kadernota eindigt met enkele bijlagen:

- Bijlage 1 geeft inzicht in de omvang van de kredietbedragen (het geld dat is gereserveerd) die we in komende jaren verwachten af te ronden en te activeren.
- Bijlage 2 bevat de door Provinciale Staten vast te stellen (plafond)bedragen voor begrotingssubsidies.
- Bijlage 3 bevat een totaaloverzicht van financiële voorstellen en ontwikkelingen voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en daarbinnen voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI).
- Bijlagen 4 tot en met 6: bevat het Statenbesluit, amendementen en moties en afkortingslijst.

Lastencategorieën

In deze Kadernota wordt in het hoofdstuk Lange termijn inzicht ambities, inzicht gegeven in de opbouw van de lasten via een grafiek. De lasten zijn daarbij onderverdeeld in vier categorieën:

- Arbeidskosten: gaat om de loonkostenformatie zoals opgenomen onder A in de paragraaf Arbeidscapaciteit (zie Voorjaarsnota 2026).
- Kapitaallasten: gaat om de kapitaallasten als gevolg van een investering.

- Subsidies en inkomensoverdrachten: gaat om de lastneming van subsidies en daarnaast bijdragen aan met name andere overheidsinstellingen.
- Overige lasten: gaat om de lasten die niet gerekend worden tot de hiervoor genoemde categorieën. Dit betreft o.a. uitgaven voor dagelijks onderhoud, externe inhuur, beleidsmatige onderzoeken, software licenties, stortingen in voorzieningen, verminderde waarde van aangekochte gronden, te betalen belastingen, gas/water/licht, en verschillende andere uitgaven.

De categorie 'subsidies en inkomensoverdrachten' vormt een heel groot deel van de provinciale begroting. In deze categorie zijn de lasten begroot van subsidies, waaronder de concessie voor het openbaar vervoer. Daarnaast zijn hierin ook de bijdragen opgenomen die de provincie geeft aan andere overheidsinstellingen, zoals de omgevingsdiensten. Dit soort bijdragen worden in de verslaggevingsregels (lv3) omschreven als 'inkomensoverdrachten'.

Bestuurlijke inleiding

Geachte lezer,

In een tijd van snelle verandering kiest Zuid-Holland voor koers én willen we focus aanbrengen in de uitvoering. De wereld om ons heen is onzekerder geworden. Internationale spanningen, economische schommelingen, druk op ruimte, energie en grondstoffen en een veranderende verhouding tussen Rijk en regio vragen om een provincie die vooruit kijkt en duidelijke keuzes maakt. Daarom kijken wij in deze Kadernota vooruit tot 2030. Wij richten ons op de middellange termijn: op wat nodig is om Zuid-Holland sterk, bereikbaar, veilig en toekomstbestendig te houden.

In Zuid-Holland komen meerdere opgaven nu samen. De vraag naar woningen groeit, terwijl ruimte schaars is en voorzieningen, bereikbaarheid en leefkwaliteit onder druk staan. Wij blijven ons inzetten op het versnellen van de woningbouw en de transformatie van het stedelijke gebied, onder meer in New Towns en langs de Oude Lijn. Tegelijk vraagt dit om meerjarige investeringen in de mobiliteit, voorzieningen, bedrijventerreinen, cultuur, recreatie en erfgoed, gezondheid en drinkwater. Alleen door deze opgaven in samenhang aan te pakken, kunnen wij gemeenten helpen om sneller én beter te bouwen.

Daarnaast vragen water, natuur, landbouw en energie om blijvende bestuurlijke aandacht. De beschikbaarheid van schoon water, de kwaliteit van natuur en de voortgang van gebiedsprocessen zijn bepalend voor de leefbaarheid en de economische kracht van onze provincie. Ook netcongestie remt woningbouw, bedrijvigheid en verduurzaming. Daarom kiezen wij voor gebiedsgericht werken, met ruimte voor energie-infrastructuur, natuurherstel, een toekomstbestendige landbouw, voedselzekerheid en een sterke waterbasis. Zo maken wij Zuid-Holland weerbaarder tegen droogte, wateroverlast en andere gevolgen van klimaatverandering. Want ook gezondheid is een groot goed en daar hoort betaalbaar gezond voedsel bij, met in het achterhoofd dat de Zuid-Hollander nu nog de 'ongezondste Nederlander' is.

De politieke context maakt deze keuzes extra belangrijk. Een nieuw kabinet en veranderende nationale prioriteiten, bijvoorbeeld rond defensie, vragen van Zuid-Holland dat wij onze eigen koers helder bepalen. Wij kiezen voor investeringen die op langere termijn waarde toevoegen: in economische clusters, in bereikbaarheid, in de haven en in een regionale investeringsagenda samen met het Rijk. Daarmee versterken wij het verdienvermogen van Zuid-Holland én dragen bij aan nationale opgaven.

Met deze Kadernota geven wij richting aan de keuzes voor 2027 en daarna. Niet alles kan tegelijk. Daarom brengen wij focus aan op de onderwerpen die het verschil maken voor inwoners, ondernemers en medeoverheden. Zo bouwen wij stap voor stap verder aan een krachtig, weerbaar en verbonden Zuid-Holland.

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Strategisch kennisbeeld

Kennisonderzoek

De provincie Zuid-Holland onderzoekt elk jaar de toekomst van Zuid-Holland. We onderzoeken thema's waarvan we verwachten dat ze grote maatschappelijke gevolgen hebben. Dat doen we door trends te ontdekken/herkennen en door de verschillende opgaveteams te ondersteunen in het doen van onderzoek en het verspreiden van kennis. Met die kennis zorgen we ervoor dat we onze ambities kunnen uitvoeren en ook de gevolgen van de ambities vergroten. Het overbrengen van strategische kennis naar provinciale opgaven en beleid is hier een belangrijk onderdeel van. Zo werken we actief aan de eigen strategische kennispositie en ondersteunen we het beleid van de toekomst.

Strategische kennis is volop beschikbaar in allerlei vormen, zoals rapporten van kennisinstellingen, adviesbureaus, non gouvernementele organisaties's (NGO's) of (inter)gouvernementele organisaties (organisaties die door de overheid worden opgericht en beheerd, zowel op nationaal als internationaal niveau). De provincie Zuid-Holland richt zich op aanvullend strategisch onderzoek dat met name op onze provincie is gericht. Circa tachtig procent van de strategische onderzoeken en verkenningen die binnen de provincie worden uitgevoerd zijn direct bedoeld voor het uitvoeren van provinciale opgaven, ambities uit het Omgevingsbeleid en het uitvoeren van de begroting. De overige twintig procent wordt ingezet om nieuwe thema's en trends te ontdekken/herkennen en op de agenda te zetten.

Met de strategische kennisfunctie worden de provinciale organisatie en verbonden kennispartners geholpen om kennis te bundelen, vanuit diverse gezichtspunten vooruit te kijken, en verschillende manieren om te handelen en beslissingen te nemen te ontwerpen. Samen met onderzoeks- en onderwijsinstellingen werken we aan toekomstige uitdagingen. Kijk op <https://kennis.zuid-holland.nl/> voor alle onderzoeken, podcasts en evenementen.

Lange termijn agenda Omgevingsbeleid

De Lange Termijn Agenda (LTA) Omgevingsbeleid is een instrument van Provinciale Staten en ondersteunt hen bij het bepalen welke onderwerpen voor hen van belang zijn om te bespreken als het gaat om de ontwikkeling van het Omgevingsbeleid. De LTA wordt regelmatig op de agenda gezet voor de vergadering van Provinciale Staten. Op deze manier is er met regelmaat gelegenheid om de LTA te bespreken en wanneer gewenst aan te passen. Daarbij kan gedacht worden aan nieuwe onderwerpen toevoegen, bestaande onderwerpen eraf halen of onderwerpen door te schuiven naar een later moment of naar voren te halen in de tijd.

De LTA is digitaal in te kijken (zie [link](#)). De LTA is ingedeeld op basis van de beleidscyclus (verkenningen, onderzoeken en gebiedspraktijk, beleidsvoornemens, modules, beleidsuitvoering en evaluaties en monitoring) of op basis van het geplande moment waarop het onderwerp op de agenda van Provinciale Staten staat.

Brede Welvaart

Inleiding

Zoals aangegeven in de [uitwerking van het behandelvoorstel 1159, sturen op brede welvaart](#) en in de op 2 december 2025 vastgestelde [Agenda Brede Welvaart van de Provincie Zuid-Holland](#), wordt in deze Kadernota inzicht gegeven in de 'scores' van Zuid-Holland op de brede welvaartsindicatoren, met name de ontwikkeling in de tijd.

De Provincie stelt de maatschappelijke opgaven centraal. Dat betekent dat we onze inspanningen richten op de onderdelen van brede welvaart die wij het belangrijkste vinden. Of op die spanningen tussen economische, ecologische en sociale effecten die we het belangrijkste vinden.

Uiteraard is het aan Provinciale Staten om te bepalen hoe de financiële middelen worden ingezet om brede welvaart te verbeteren. Met dit hoofdstuk schetsen we een beeld hoe de brede welvaart zich ontwikkelt in Zuid-Holland als ondersteuning bij de prioritering van opgaven en middelen.

Zoals is toegezegd zal Provinciale Staten in een technische sessie meegenomen worden in de werking en de mogelijkheden van de agenda Brede Welvaart (EE/T.2026.021). Daarnaast gaan we de aankomende tijd verder met de doorontwikkeling van de monitoring van Brede Welvaart. Daarbij betrekken we de verzoeken van Provinciale Staten uit de commissie Energie en Economie van 8 april en de Statenvergadering van 22 april.

Wat is brede welvaart

Voor we ingaan op wat de indicatoren ons vertellen over brede welvaart, is het goed om nog even te benoemen waar we het over hebben met brede welvaart. Welvaart in termen van geld, bijvoorbeeld het bruto regionaal product of koopkracht, laat maar voor een deel zien hoe het met mensen gaat. Brede welvaart gaat over de kwaliteit van leven in het hier en nu, en over de effecten op de welvaart van latere generaties of van andere mensen in de wereld. En dat hoeft niet ver weg te zijn. Het kan ook gaan over andere mensen in Zuid-Holland of Nederland. Brede welvaart maakt duidelijk wat van waarde is voor Zuid-Hollanders, ook wat betreft de niet-economische thema's.

Hoe gaat het met de brede welvaart in Zuid-Holland?

In december 2025 is met het aanbieden van de [Agenda Brede Welvaart](#), ook de [Brede Welvaart Foto](#) en het interactieve [dashboard](#) opgeleverd. Aan de hand van verschillende indicatoren wordt een beeld geschetst van de brede welvaart in Zuid-Holland. In dit hoofdstuk gaan wij in op een aantal opvallende elementen uit de foto wat betreft uitschieters binnen de provincie en waar onze provincie van verschilt met andere provincies.

Onderlinge verschillen

Over de hele linie zien we dat verschillen binnen de provincie een belangrijk thema zijn. Op het thema gezondheid valt bijvoorbeeld op dat de levensverwachting in Zuid-Holland hoger ligt dan het landelijk gemiddelde, maar tegelijkertijd hebben groepen inwoners van grote steden lagere (gezonde) levensverwachtingen. In bepaalde wijken binnen dezelfde stad kunnen de verschillen tot wel 10 jaar oplopen. Bij het thema Materiële welvaart is een vergelijkbaar beeld te zien: ondanks een hoog gemiddeld besteedbaar inkomen, heeft een aanzienlijk deel van de inwoners moeite met rondkomen en ontbreekt vaak een financiële buffer.

Niet alleen binnen thema's, maar ook binnen gebieden in Zuid-Holland zijn grote onderlinge verschillen te herkennen. Enerzijds floreren aantrekkelijke gebieden (zoals steden en omliggende forensengemeenten), dankzij een breed scala aan positieve effectiviteit van onderwijsinstellingen en de concentratie van bedrijvigheid. Deze fungeren als emancipatiemotoren en trekken jaarlijks grote aantallen nieuwe inwoners aan en bieden kansen voor ontwikkeling.

Anderzijds zijn er gebieden die achterblijven op deze thema's doordat zij minder profiteren van kansen en ontwikkelingen van theoretisch hoger onderwijs. Dit zie je met name terug bij de groep inwoners met een praktijkgerichte opleiding. Dit effect wordt verder versterkt door de huidige situatie op de woning- en energiemarkt. Deze verschillen zien we niet alleen tussen de gemeenten, maar ook binnen gemeenten op buurtniveau.

Opvallende thema's en indicatoren

Naast de grote verschillen binnen de provincie, zijn er nog een aantal andere thema's en indicatoren die opvallen in Zuid-Holland en we daarom uitlichten.

Veiligheid is op sommige plekken in de provincie een belangrijk aandachtspunt. Dit geldt voor criminaliteit, slachtofferschap en verkeersveiligheid. Daarnaast vertonen relatief veel inwoners risicovol gedrag zoals overmatig alcoholgebruik, roken en overgewicht. Dit zien we in grote steden als Rotterdam, Den Haag en Dordrecht, maar ook in gemeenten als Katwijk, Schiedam en Nissewaard. Als we inzoomen op buurten in Rotterdam en Den Haag, zien we dit met name in buurten in Rotterdam-Zuid en Den Haag-Zuidwest die onderdeel zijn van het NPLV-programma.

Ook participatie staat onder druk in delen van Zuid-Holland. Het aantal sociale contacten en vrijwilligers neemt af, terwijl eenzaamheid toe neemt en het vertrouwen in instituties daalt. Daarnaast zijn sinds de COVID-19 pandemie initiatieven afgenomen of gestopt, en lijkt participatie structureel lager te scoren dan vóór de pandemie.

Zuid-Holland is bij uitstek een plek waar de energietransitie een enorme weerslag zal hebben op de economische grondbeginselen, met onder andere het Rotterdamse havengebied. Het energieverbruik van industriële activiteiten in Zuid-Holland is hoog. Deze transitie is niet alleen een technische exercitie, maar herbergt ook bestuurlijke, financiële en ruimtelijke uitdagingen voor de provincie.

Gelukkig zijn ook positieve ontwikkelingen zichtbaar. Inwoners van Zuid-Holland zijn gemiddeld tevredener geworden over hun leven en ervaren meer regie over hun bestaan. Er wordt minder afval geproduceerd en de luchtkwaliteit is verbeterd. De werkloosheid neemt af, de bruto arbeidsparticipatie stijgt en er zijn minder inwoners met een arbeidsongeschiktheidsuitkering.

Trendmatige ontwikkelingen vanuit Monitor Leefomgeving

Uit de actualisatie van de Monitor Leefomgeving zijn nog een aantal aanvullende opvallende scores over de leefomgeving in Zuid-Holland. Deze hebben ook impact op de brede welvaart van Zuid-Hollanders.

In Zuid-Holland blijkt op veel plaatsen sprake van een tekort aan netcapaciteit met wachtrijen voor nieuwe aansluitingen. Vooral voor de afname van stroom zijn de problemen groot, zowel op het landelijke (TenneT-) als regionale netwerk. Structurele congestie komt steeds vaker voor en de tekorten aan transportcapaciteit zullen de komende jaren naar verwachting toenemen, omdat uitbreidingsprojecten pas later uitgevoerd worden.

De CO₂-uitstoot van mobiliteit bedroeg in 2024 5,1 Mton. Ondanks efficiëntere voertuigen daalt de uitstoot slechts beperkt door bevolkingsgroei, meer voertuigen, meer gereden kilometers en grotere auto's. De reductiedoelstelling van –55% wordt bij lange na niet gehaald. Daarnaast laat de driejaarstrend een ongunstige ontwikkeling zien. Hoewel elektrische personenauto's en zero-emissie-oplossingen in het goederenvervoer toenemen en benzineauto's vanaf 2035 sterk worden teruggedrongen, is de verwachting dat de doelen voor 2030 niet tijdig worden bereikt.

Het aantal verkeersdoden lag in 2024 op 107, relatief veel ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Na een eerdere daling is de trend sinds 2016 weer stijgend, zowel in doden als (zwaar)gewonden. Opvallend zijn de risico's in druk stedelijk verkeer, door onder andere de opkomst van nieuwe (snelle en stille) voertuigen, hardnekkig risicogedrag en de kwetsbare groepen oudere fietsers en jonge automobilisten.

Van de regionale waterkeringen voldoet 70% (1562 km) aan de veiligheidsnorm. In 2024 zijn alle keringen opnieuw getoetst. Enkele waterschappen hebben een grote opgave, waardoor volledige verbetering vóór 2030 niet haalbaar lijkt. In 2026 worden de afspraken herzien en wordt opnieuw bekeken of de waterschappen op koers liggen.

Doorontwikkeling Monitor Leefomgeving en verbinding Beleidsmonitor

De huidige Monitor Leefomgeving geeft een beeld van hoe onze leefomgeving eruit ziet. Dit zegt echter nog onvoldoende over hoe het gaat met de Zuid-Hollanders als het gaat om brede welvaart. We gaan daarom stappen zetten om beide te combineren, het beeld op de leefomgeving én hoe het gaat met de inwoners.

Dit doen we door de Monitor Leefomgeving verder te ontwikkelen tot een Monitor Brede welvaart voor Zuid-Holland. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de relevante scores op indicatoren van brede welvaart laten zien hoe de Zuid-Hollandse samenleving zich ontwikkelt. Dit inzicht is de basis voor politieke keuzes: wat is een belangrijk vraagstuk en welke middelen zetten we in? Bij de inzet van de middelen willen we óók weten of dit werkt: helpen deze maatregelen echt om het probleem op te lossen? Die vraag gaan we op termijn proberen met de Beleidsmonitor te beantwoorden. In het bijzonder voor ons omgevingsbeleid, maar op termijn voor al het beleid. De Monitor Leefomgeving laat zien hoe de leefomgeving en brede welvaart zich ontwikkelt en de Beleidsmonitor heeft tot doel te laten zien wat de Provincie doet en wat dat oplevert. We zoeken daarom ook de samenhang met de Beleidsmonitor op in dit proces.

Brede welvaart in begrotingscyclus

Met deze Kadernota geven we invulling aan het behandelvoorstel voor motie 1159 én de Agenda Brede Welvaart.

Vanaf de Begroting 2027 nemen we een aparte paragraaf Brede Welvaart op. Hierin geven we per ambitie aan:

- hoe wordt bijgedragen aan brede welvaart;
- hoe inspanningen samenhangen met belangrijke thema's;
- en hoe de ontwikkeling van de brede welvaart zich laat zien in cijfers.

Vanaf de Jaarstukken 2027 geven wij in een aparte paragraaf een beschrijving van de samenhang tussen onze inspanningen en de ontwikkeling van brede welvaart. Vanaf Begroting 2027 geven we per ambitie aan hoe opdrachten bijdragen aan brede welvaart.

In de begroting en jaarstukken zal de Paragraaf Brede Welvaart op dezelfde manier worden opgenomen als andere paragrafen die door Provinciale Staten zijn gevraagd zoals Arbeidscapaciteit, EU-subsidies, en Subsidies.

Financiële hoofdlijnen en begroting (Budgettair Kader Begroting 2027 - 2030)

Financieel totaalbeeld Kadernota 2027 - 2030

In de Kadernota is voor jaarschijf 2027 een totaal aan lasten opgenomen van € 1.206,4 miljoen. De baten bedragen € 1.100,4 miljoen. Het verschil van € 106 miljoen wordt gedekt door het inzetten van bestemmingsreserves en de Algemene vrije reserve.

(bedragen x €1 miljoen)	Lasten	Baten	Saldo lasten en baten	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Mutaties reserves	Resultaat
1 Samenwerken aan Zuid-Holland	29,0	0,3	28,7	0,0	0,0	0,0	28,7
2 Bereikbaar Zuid-Holland	456,6	38,0	418,7	4,6	27,9	-23,3	395,4
3 Schone energie voor iedereen	60,3	3,1	57,2	0,0	34,6	-34,6	22,5
4 Een welvarend Zuid-Holland	87,0	3,1	83,8	0,0	4,5	-4,5	79,4
5 Gezonde natuur, toekomstbestendig watersysteem en vitale landbouw	237,1	64,2	172,9	10,9	60,0	-49,1	123,8
6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland	43,4	0,0	43,4	3,5	5,6	-2,1	41,2
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	119,0	16,5	102,5	0,6	3,1	-2,5	100,0
- Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie	142,5	4,6	137,9	0,0	0,0	0,0	137,9
- Overzicht Algemene middelen	31,6	970,8	-939,2	10,2	0,0	10,2	-929,0
Totaal	1206,4	1100,4	106,0	29,8	135,7	-106,0	0,0

Begrote reservemutaties in 2027

Onderstaande tabel toont per reserve, gesorteerd op alfabetische volgorde, welke toevoegingen en onttrekkingen er zijn begroot voor het jaar 2027. Daarbij is aangegeven vanuit welke beleidsdoelen die wijzigingen plaatsvinden. Sommige bestemmingsreserves worden namelijk ingezet om lasten in meerdere beleidsdoelen en ambities te dekken. In deze Kadernota is in het onderdeel '[Lange termijn doorkijk](#)' inzichtelijk gemaakt hoe de meerjarige ontwikkeling is van de verschillende bestemmingsreserves.

Reservenaam (bedragen x € 1 mln)	Toevoeging	Onttrekking	Saldo mutaties
Algemene vrije reserve			
9-1 Algemene dekkingsmiddelen	10,2	0,0	10,2
Beheerplannen Natura 2000 en PAS			
5-1 Gezonde natuur	0,0	1,5	-1,5
Bereikbaarheid			
2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen	4,6	24,3	-19,7
2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur	0,0	3,6	-3,6

Reservenaam (bedragen x € 1 mln)	Toevoeging	Onttrekking	Saldo mutaties
Egalisatiereserve lastneming subsidies			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	0,1	-0,1
4-2 Erfgoed en Cultuur	0,0	1,6	-1,6
6-1 Wonen	0,0	5,6	-5,6
7-2 Bevorderen recreatie, duurzame toerisme en sport	0,0	0,3	-0,3
Geen lege handen voor de landbouw			
5-2 Toekomstbestendige landbouw	0,0	0,9	-0,9
Groene ambities			
5-1 Gezonde natuur	0,0	0,7	-0,7
5-2 Toekomstbestendige landbouw	0,0	0,8	-0,8
7-2 Bevorderen recreatie, duurzame toerisme en sport	0,0	1,3	-1,3
Interreg-cofinanciering EFRO			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	0,2	-0,2
Investeringsagenda 2026-2030			
3-1 Energietransitie	0,0	4,7	-4,7
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	1,2	-1,2
7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid	0,0	0,5	-0,5
Life Sciences & Health			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	0,2	-0,2
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater			
7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid	0,6	1,1	-0,5
NatuurNetwerk Nederland			
5-1 Gezonde natuur	0,0	7,4	-7,4
Reserve Ontwikkelopgave natuur			
5-1 Gezonde natuur	10,9	45,8	-34,9
Strategische reserve Landelijk gebied als onderdeel van de Investeringsagenda 2026-2030			
5-1 Gezonde natuur	0,0	3,0	-3,0
Subsidieregeling Wonen Zuid-Holland			
6-1 Wonen	3,5	0,0	3,5
Versterking economie			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	1,3	-1,3
Warmteleiding Warmteling			
3-1 Energietransitie	0,0	30,0	-30,0
Eindtotaal	29,8	135,7	-106,0

Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2027 - 2030

Zoals in de leeswijzer toegelicht worden in de Kadernota 2027-2030 geen nieuwe inhoudelijke financiële wijzigingen opgenomen. In de Kadernota 2027-2030 zijn alleen financiële bijstellingen opgenomen die te maken hebben met de bijstelling op kapitaallasten (afschrijvingen + rentelasten) voor de jaren 2027 en verder.

Onderstaand overzicht geeft de verwachte wijzigingen op de algemene middelen richting de begroting 2027. Dit betreffen wijzigingen ten opzichte van de meerjarenraming in de Voorjaarsnota 2026. Het begrotingssaldo voor 2027 bedraagt € 10,2 miljoen (voordelig). Er is dus sprake van een begrotingsoverschot: er zijn meer inkomsten dan uitgaven in 2027.

(bedragen x € 1 mln)	Nieuwe collegeperiode					Nieuwe collegeperiode				Nieuwe collegeperiode				Nieuwe collegeperiode	
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
AMutaties eerdere P&C producten															
1 Begrotingssaldo tot en met de Voorjaarsnota 2026	10,2	30,0	62,7	67,2	74,8	71,9	63,2	63,8	68,4	64,5	63,9	69,7	70,3	73,6	75,5
Totaal A: Begrotingssaldo t/m Voorjaarsnota 2026	10,2	30,0	62,7	67,2	74,8	71,9	63,2	63,8	68,4	64,5	63,9	69,7	70,3	73,6	75,5
Totaal B: Ontwikkelingen binnen de ambities	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CAlgemene middelen															
<i>Autonome ontwikkelingen</i>															
1 9.1 Meicirculaire 2026	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
2 9.1 Aanpassen stelpost prijscompensatie	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
3 9.1 Aanpassen stelpost looncompensatie	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
<i>Resterende ontwikkelingen</i>															
Totaal C: Ontwikkelingen binnen algemene middelen															
Totaal (B+C) mutatie op begrotingssaldo															
Begrotingssaldo ná Kadernota 2027 Totaal (A+B+C)	10,2	30,0	62,7	67,2	74,8	71,9	63,2	63,8	68,4	64,5	63,9	69,7	70,3	73,6	75,5

Toelichting

A: Mutaties eerdere P&C-producten

A1. Dit is het begrotingssaldo, waarbij de (meerjarige) wijzigingen die in de Voorjaarsnota 2026 zijn opgenomen.

B: Algemene middelen

C1. Algemene dekkingsmiddelen - Meicirculaire 2026

De meicirculaire 2026 wordt pas gepubliceerd nadat deze Kadernota al naar Provinciale Staten is gestuurd. De financiële effecten vanuit deze circulaire zijn bij het opstellen van deze Kadernota nog niet bekend en zullen verwerkt worden in de Begroting 2027 en de Najaarsnota 2026. De effecten zullen zoals gebruikelijk, via een aparte brief met de Staten worden gedeeld.

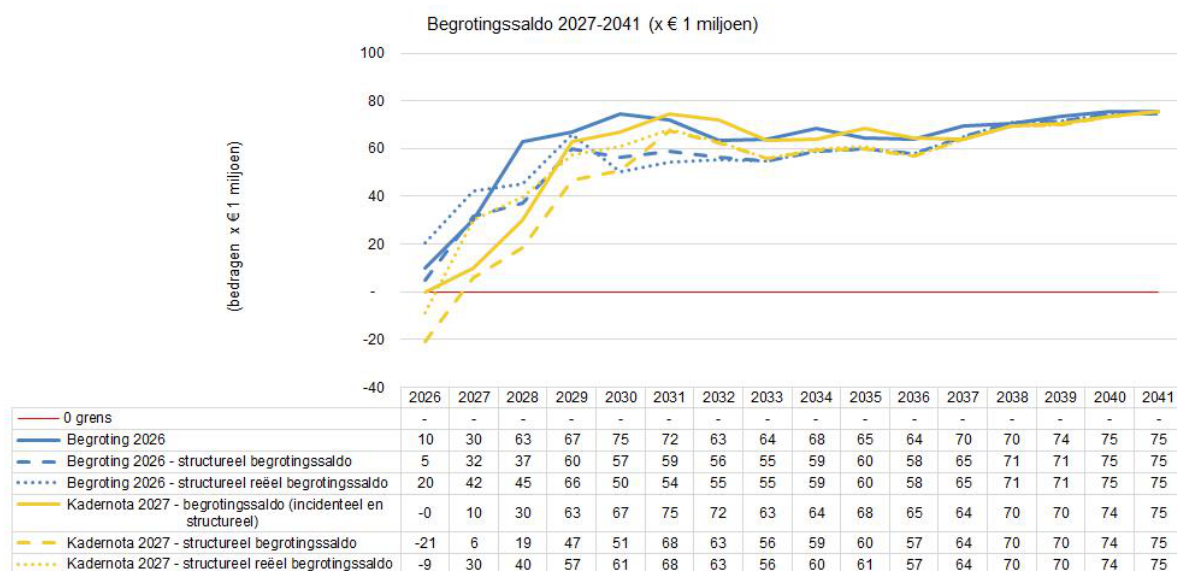
C2. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost prijscompensatie

De stelpost prijscompensatie is bedoeld om toekomstige prijsstijgingen op te kunnen vangen. In het onderdeel 'Grondslagen' is een extra uitleg opgenomen op de indexatiepercentages die zijn gebruikt voor de komende jaren. Die percentages zijn komende jaren iets hoger dan waar in de vorige begroting voor komende jaren mee is gerekend en leiden daarom tot een verhoging van deze stelpost. De wijziging van de stelpost zal worden verwerkt bij Begroting 2027, samen met de effecten van de Meicirculaire waarin de prijscompensatie van het Rijk is verwerkt.

C3. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost looncompensatie

De stelpost looncompensatie is bedoeld om toekomstige loonstijgingen op te kunnen vangen. Die kunnen komen door afspraken uit de cao of sociale werkgeverslasten. In het onderdeel 'Grondslagen' is een nadere toelichting opgenomen op indexatiepercentages die gebruikt zijn voor de komende jaren.

Begrotingssaldo 2027 - 2041 en Algemene reserve



2027: begrotingssaldo en Algemene vrije reserve

Het begrotingssaldo voor jaarschijf 2027 is bij vaststelling van de Voorjaarsnota 2026 € 10 miljoen (voordelig). In lijn met het huidige beleid worden tekorten of overschotten op het begrotingssaldo verrekend met de Algemene vrije reserve.

2028 en verder: begrotingssaldo langere termijn

Het begrotingssaldo (incidenteel + structureel) in deze Kadernota is door de voorgestelde wijzigingen in de Voorjaarsnota 2026 nadeliger dan bij Begroting 2026. Voordelige ontwikkelingen zien we vanuit de motorrijtuigenbelasting. Nadelige effecten zien we door verschillende voorstellen met een (structureel) negatief effect op het begrotingssaldo, waaronder Faunabeheer en ook het provinciefonds.

Net als de jaren hiervoor geldt ook bij het opstellen van deze Kadernota dat er onzekerheden zijn, zowel aan de lastenkant (inflatie en rente) als aan de batenkant (provinciefonds en opcenten motorrijtuigenbelasting). Deze onzekerheden worden verder uitgelegd in het hoofdstuk [Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo](#).

Structureel begrotingssaldo

Om te bepalen of er sprake is van een reëel en structureel begrotingsevenwicht moet er gekeken worden naar het structureel begrotingssaldo. Daarbij gaat het erom dat structurele lasten en structurele baten in balans zijn. De blauwe lijn geeft het structurele begrotingssaldo weer na het verwerken van de wijzigingen bij Voorjaarsnota 2026. Om het structurele begrotingssaldo te bepalen, worden de incidentele baten en lasten, waaronder alle wijzigingen van de reserves, uitgesloten. Het structurele begrotingssaldo laat daarmee zien of er in een jaar meer of minder blijvende lasten zijn ten opzichte van de blijvende baten. Dit is volgens de richtlijnen vanuit het Besluit Begroten en Verantwoorden (de BBV) die alle wijzigingen van de reserve ziet als incidenteel.

Door de wijzigingen in de Voorjaarsnota 2026 verslechtert het begrotingssaldo maar blijft deze na 2027 en verder positief. Er is nog een aantal ontwikkelingen waarvan wij verwachten dat die, na besluitvorming bij de Begroting 2027, het beeld zullen beïnvloeden. Verdere uitleg volgt bij de Begroting 2027 maar op hoofdlijnen gaat het om:

1. Aanpassing van de stelpost loon- en prijsindexatie.
2. Definitief vaststellen van het verdeelmodel Provinciefonds.
3. Overige beleidswensen op basis van structureel beleid.
4. Motie 1812 - herziening verhoging provinciale Motorrijtuigenbelasting ([Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo - Baten](#)).

Toelichting methodiek structureel begrotingssaldo en de berekening daarvan

De berekening van het structureel begrotingssaldo heeft tot doel om vast te stellen of per saldo alle structurele taken ook gedekt zijn door structurele middelen. Als dat niet het geval is, dan worden structurele lasten uit incidentele middelen gedekt wat in de toekomst tot problemen kan leiden. Als voorbeeld: als je het onderhoud aan je huis alleen kunt betalen als je je spaarrekening gebruikt en je spaarrekening wordt niet aangevuld dan zul je ooit door je spaargeld heen zijn en het onderhoud niet meer kunnen betalen.

Met dat in gedachte is het uitgangspunt vanuit het BBV dat alle reserve mutaties incidenteel zijn (de reserves zijn de spaarrekeningen in het voorbeeld) en alle taken die de provincie uitvoert naar hun aard structureel. Structurele lasten (en baten) mogen daarbij per jaar wel fluctueren, maar moeten wel reëel worden begroot. Van incidentele lasten moet onderbouwd zijn dat die geen onderdeel zijn van een structurele taak. Voorbeelden van incidentele lasten zijn de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de aanleg van een warmteleiding.

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	2028	2029	2030
Saldo baten en lasten	-106	-15	45	49
Saldo reserves	116	45	18	18
Totale begrotingssaldo (I+S)	10	30	63	67
Af: incidentele reserve mutaties	-116	-45	-18	-18
Bij: incidentele baten en lasten	112	34	1	2
Structureel begrotingssaldo	6	19	47	51

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	2028	2029	2030
Correctie voor de fasering van lasten Investeringsagenda	14	16	14	10
Correctie beklemmingen jaarrekening 2025	3	1	0	0
Correctie voor de fasering van lasten VJN2026 en eerdere jaren	8	4	-3	0
Structureel reëel begrotingssaldo	30	40	57	61

In bovenstaande berekening geeft het saldo van baten en lasten weer of er meer baten dan lasten zijn of omgekeerd. In 2026 geeft het getal van € 106 miljoen aan dat er voor dat bedrag meer lasten zijn dan baten. Het saldo reserves in 2026 van € 116 miljoen (de regel eronder) geeft aan welk deel van het saldo aan baten en lasten gedekt wordt vanuit de inzet van reserves. Een positief getal betekent hier dat er meer uit de reserves onttrokken wordt dan erin wordt gestort. Dit resulteert in 2027 in een overschot van € 10 miljoen. Dat overschot wordt dan toegevoegd aan de Algemene vrije reserve.

In de voorgeschreven methodiek voor het berekenen van het structureel begrotingssaldo wordt er rekening mee gehouden dat een deel van de reserve mutaties (onder bepaalde voorwaarden) structureel kan zijn. Om het structurele begrotingssaldo uit te rekenen wordt het totale begrotingssaldo daarom eerst gecorrigeerd voor alle incidentele reserve mutaties. Aangezien wij als PZH geen structurele reserve mutaties kennen is dit bedrag gelijk aan het saldo van de reserves (€ 116 miljoen). Daarnaast kan het zijn dat er een verschil bestaat tussen de hoogte van de incidentele lasten en incidentele baten. In bovenstaande berekening laat het positieve bedrag van € 112 miljoen in 2027 zien dat er meer incidentele lasten dan baten zijn. Dat betekent per saldo dat een deel van de incidentele lasten door structurele baten gedekt zijn. Dat is gunstig voor het structureel begrotingssaldo en wordt in de berekening dus weer opgeteld. Het getal van € 6 miljoen geeft aan dat er een overschot is in het structureel begrotingssaldo. Dat betekent dat de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten.

Structureel reëel begrotingssaldo

In bovenstaande tabel presenteren we ook een structureel reëel begrotingssaldo. Dit saldo komt tot stand door het structureel begrotingssaldo te corrigeren voor budgetten van structurele taken die worden doorgeschoven naar latere jaren. Elk jaar zien we, met name bij de najaarsnota, dat budgetten van structurele taken in het lopende jaar (2026) worden verlaagd en in een later jaar (2027 of verder) worden opgehoogd. Deze bijstellingen zijn meerjarig gezien saldo-neutraal: wat er in het ene jaar wordt verlaagd, komt er in een ander jaar weer bij. Een belangrijke verklaring voor het doorschuiven van deze lastenbudgetten is dat de lastneming van subsidiebudgetten in een later jaar plaatsvindt dan het jaar waarin de subsidie is toegekend. We kunnen die budgetten die worden doorgeschoven ook niet laten vrijvallen, omdat er al juridische verplichtingen voor zijn aangegaan.

Het doorschuiven van deze lastenbudgetten is passend bij realistisch begroten, wat een vereiste is vanuit het BBV en daarnaast de aandacht heeft van het college en Provinciale Staten. Tegelijk zorgen deze bijstellingen ervoor dat het structurele begrotingssaldo in het lopende jaar verbeterd (in 2026 verlagen we lastenbudgetten), maar het structurele begrotingssaldo in latere jaren verslechterd (in 2027 en verder verhogen we lastenbudgetten). Het reële beeld van het structurele begrotingssaldo wordt hierdoor beïnvloed.

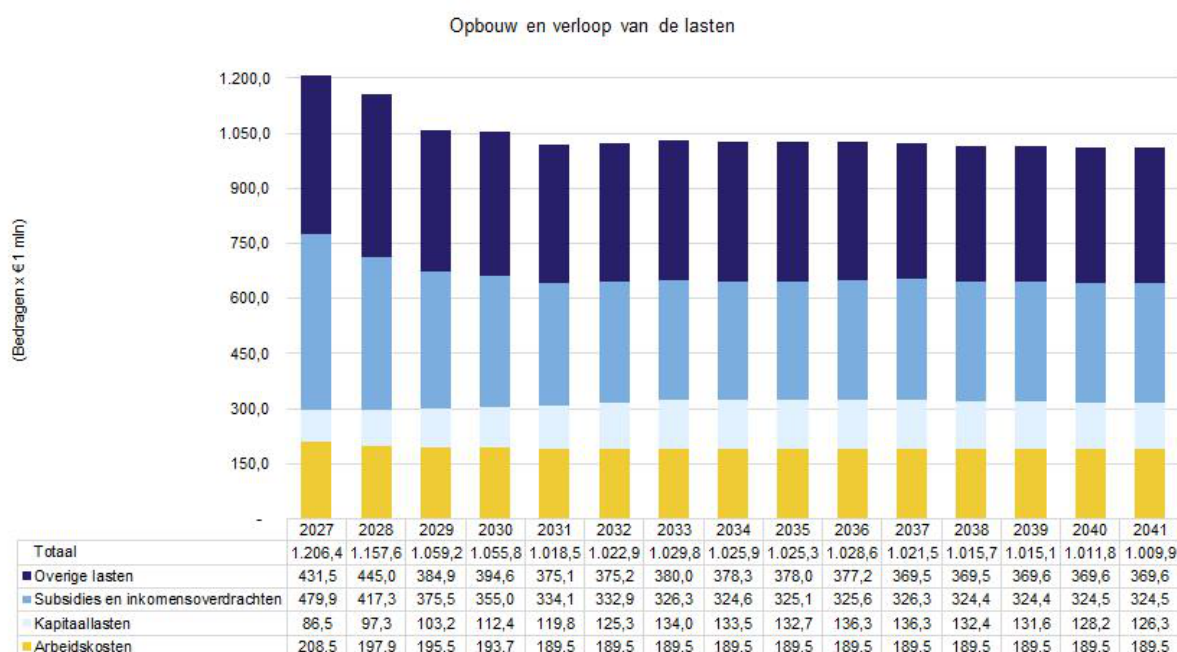
Bij het bepalen van het structurele reële begrotingssaldo corrigeren we het structurele begrotingssaldo voor deze doorgeschoven middelen. Ook zijn hierin de effecten meegenomen van het beklemmen van middelen als onderdeel van de jaarrekening 2025. De onderrealisatie in 2025 heeft in het jaar 2025 gezorgd voor een verlaging van de structurele lasten ten gunste van het jaarrekeningresultaat. Deze lasten worden in toekomstige jaren ingezet ten laste van het begrotingssaldo. In deze begroting pakt het structurele reële begrotingssaldo voor 2027 daardoor positiever uit doordat de doorgeschoven lastenbudgetten vanuit 2025 (jaarrekening) en 2026 (doorschuiven van lastenbudgetten) buiten beschouwing worden gelaten (+ € 11 miljoen). Het structurele reële

begrotingssaldo is voor 2026 daardoor € 17 miljoen voordelig (= € 6 miljoen structureel begrotingssaldo + € 11 miljoen).

In 2026 werkt deze methode uiteraard de andere kant: het structurele reële begrotingssaldo is voor dat jaar nadeliger. In de Voorjaarsnota 2026 lichten we dit ook toe. Het doorschuiven van middelen vindt meerjarig plaats en werkt door tot en met het begrotingsjaar 2035. Vanaf 2036 zijn het structurele begrotingssaldo en het structurele reële begrotingssaldo aan elkaar gelijk. In het [Financieel beeld](#) maken we dit inzichtelijk via een grafiek.

Lange termijn doorkijk

Lasten



Toelichting:

Aansluitend op de Voorjaarsnota 2026, waarin een lasten niveau te zien is van boven de € 1,1 miljard, laat 2027 een lastenniveau zien van in totaal € 1.206,4 miljoen. Na deze periode zien we een langzaam afnemend lastenniveau tot net boven de € 1 miljard vanaf 2031.

Overige lasten:

Bij de overige lasten is te zien dat er met name in de eerste jaren sprake is van een hoger lastenbudget. Dit is een herhalend patroon dat we kennen van de zaagtand. De eerste jaren worden altijd beïnvloed door de tijdelijke inzet van extra middelen. Deze extra middelen komen voort uit de inzet van specifieke uitkeringen, inzet van reserves, beklemmingen vanuit de jaarrekening en intensiveringen zoals de investeringsagenda 2026-2030. Vanaf circa 2029 verdwijnt dit effect naar de achtergrond en vallen de budgetten terug naar het reguliere structurele budget.

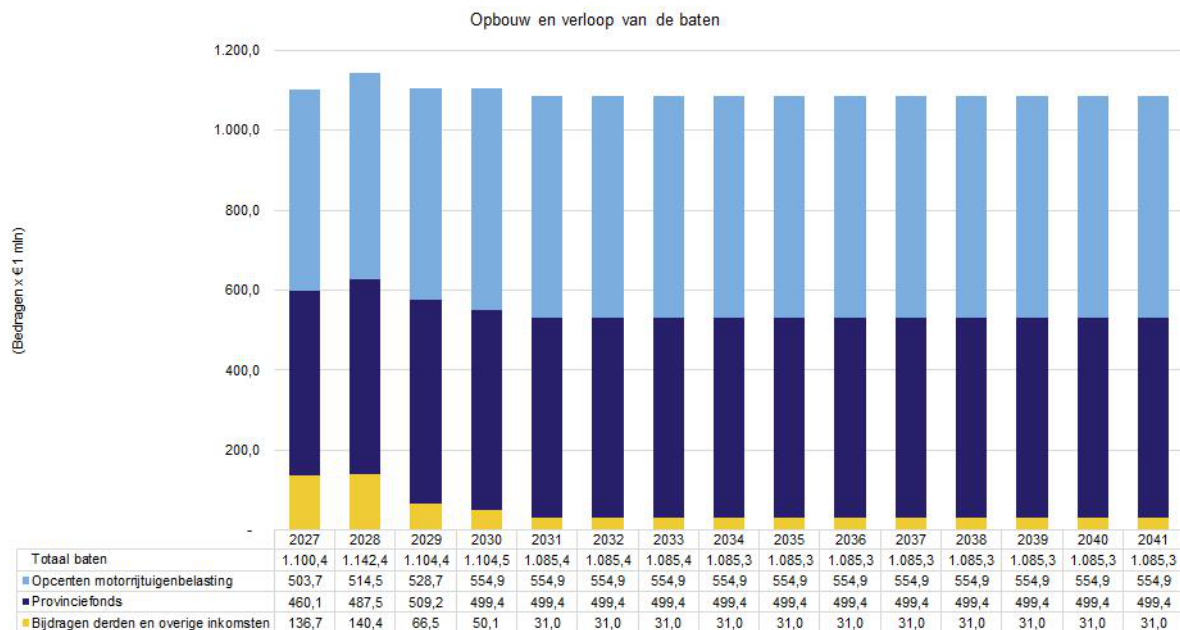
Kapitaallasten:

In de voorspelde lasten in deze periode zit een sterke stijging in de kapitaallasten van circa € 86,5 miljoen in 2027 tot ruim € 136 miljoen in 2036. Door het later uitvoeren van investeringen treedt deze stijging later op dan bij de Kadernota 2026-2029 was begroot.

Arbeidskosten:

De arbeidskosten nemen af van circa € 208,5 miljoen in 2027 naar ongeveer € 189,5 miljoen structureel vanaf 2030. Een belangrijke verklaring hiervoor is dat arbeidskosten die worden gedekt vanuit externe subsidies en specifieke uitkeringen pas worden geraamd als er ook zekerheid is over de te ontvangen baten. Ook geldt dat eventuele inzet van materiële budgetten voor arbeidskosten, waaronder inhuur, pas wordt begroot als daar noodzaak toe is. Die inzichten volgen vanuit de dan op stellen arbeidscapaciteitsplannen.

Baten



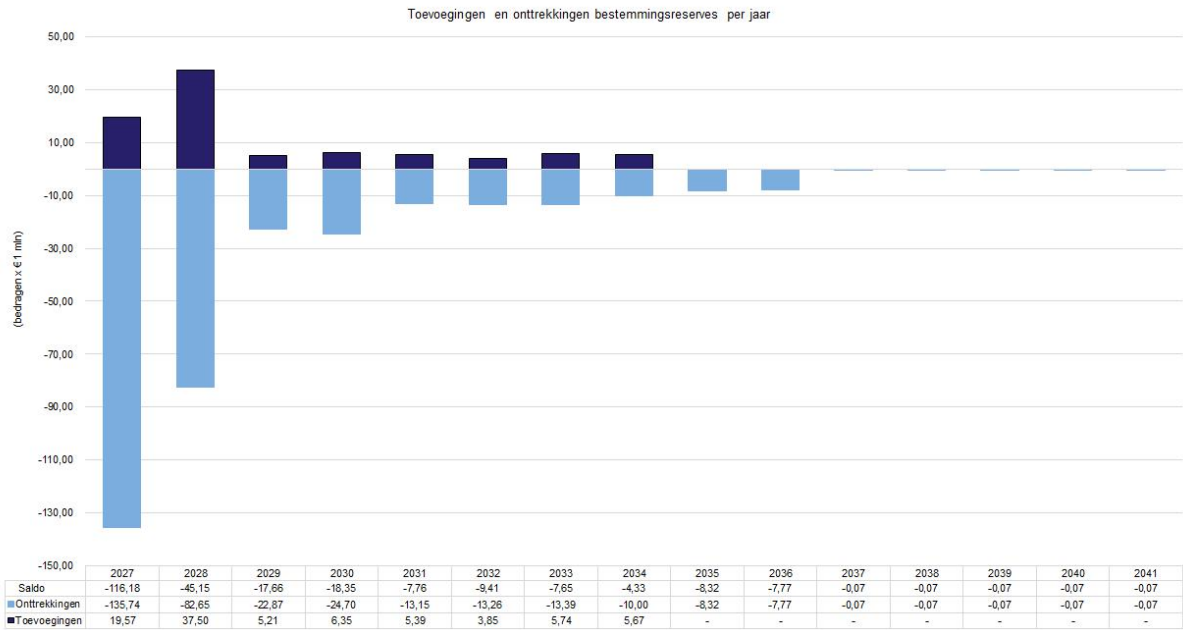
Toelichting:

In totaal laten de baten een redelijk stabiel beeld zien met een batenniveau van rond de € 1.100 miljoen maar nooit hoger dan circa € 1.142 miljoen. Daarmee is het batenniveau constanter dan de geraamde lasten.

De grootste inkomstenbronnen van de provincie zijn de uitkering uit het Provinciefonds en de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. We gaan ervan uit dat deze inkomsten vanaf het jaar 2031 constant blijven, in lijn met het indexatiebeleid (zie voor een nadere toelichting hierop het onderdeel '[Grondslagen](#)'). Maar eerder in deze Kadernota wordt uitgelegd dat de grootte van deze inkomstenbronnen op de langere termijn onzeker is. Dit komt door ontwikkelingen op rijksniveau.

Er worden ook baten verantwoord in de ambities. Voorbeelden hiervan zijn verkoopopbrengsten, leges of de inzet van bepaalde uitkeringen die we van het Rijk ontvangen. Daarbij is te zien dat deze overige inkomsten de komende jaren flink afnemen. De verklaring hiervoor is dat dit vaak inkomsten zijn uit bepaalde uitkeringen van het Rijk die een einddatum hebben. We verwachten dat het afnemen van deze inkomsten in de praktijk minder groot is, omdat het Rijk dan vaak weer nieuwe (bepaalde) uitkeringen beschikbaar stelt. Die baten (en daarmee samenhangende lasten) ramen we alleen als we er zeker van zijn dat we die ook zullen ontvangen.

Inzet van bestemmingsreserves

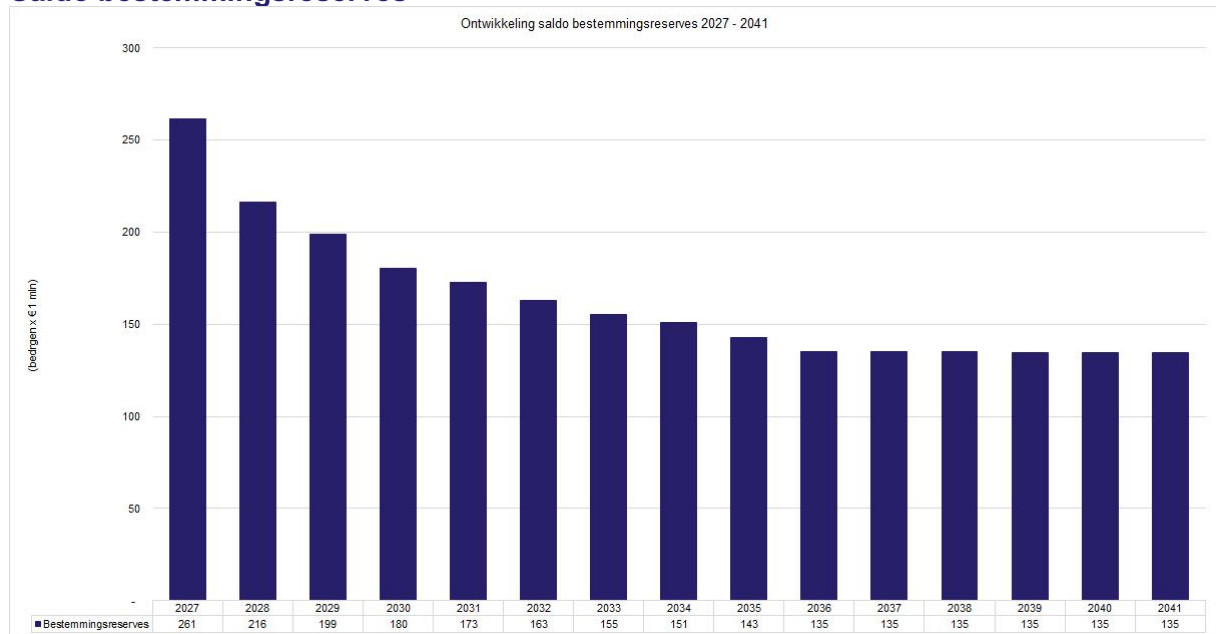


Toelichting:

De bestemmingsreserves zijn reserves die met een bepaald doel zijn ingesteld. Deze bestemmingsreserves zijn bij het instellen ervan (uiteindelijk) gevoed vanuit/via het begrotingssaldo. De Algemene vrije reserve en de Bufferreserve Weerstandscapaciteit vallen niet onder de bestemmingsreserves en zijn daarom dan ook niet meegenomen in deze overzichten.

Als er meer geld uit een bestemmingsreserve wordt gehaald dan wordt toegevoegd dan nemen de lasten en/of baten toe. Het saldo van wat er bij en af gaat is als inzet op de ambitie terug te zien. Op de langere termijn zien we de inzet van bestemmingsreserves duidelijk dalen.

Saldo bestemmingsreserves



Toelichting

Bovenstaande grafiek laat zien dat de totale grootte van bestemmingsreserves van jaar tot jaar verschilt maar vooral daalt richting 2031 om daarna redelijk stabiel te blijven tot en met 2041.

Voor verschillende bestemmingsreserves is de inzet van die middelen nog niet opgenomen in de meerjarige begroting, vooral voor de periode ná 2036. Deze reserves houden daarom een constant saldo. Zodra er een duidelijk beeld is van het verwachte uitgavenpatroon wordt dit opgenomen in de gewone planning- en controlcyclus. Bij het opstellen van de Begroting 2027 worden de bestemmingsreserves opnieuw bekeken, met extra aandacht voor het uitgavenpatroon en de looptijd van reserves die standaard onder het grensbedrag van € 1,5 miljoen komen.

Het afnemen van het saldo aan bestemmingsreserves betekent ook dat de lasten in de begroting lager worden. Want als er geen middelen meer in de bestemmingsreserves beschikbaar zijn dan kunnen die ook niet meer gebruikt worden om de bijbehorende kosten te dekken.

Meerjarig verloop saldo bestemmingsreserves

Onderwerp (bedragen x € 1.000)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Beheerplannen Natura 2000 en PAS	4.502	3.002	1.502	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Bereikbaarheid	80.899	67.987	63.283	59.105	52.230	43.071	35.673	31.593	24.226	16.460	16.394	16.327	16.261	16.194	16.128
Egalisatiereserve dba infrastructuur	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Egalisatiereserve lastneming subsidies	3.567	1.632	1.132	626	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geen lege handen voor de landbouw	2.299	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Groene ambities	5.640	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022	5.022
Interreg-cofinanciering EFRO	179	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investeringsagenda 2026-2030	45.010	35.980	26.730	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280	21.280
Life Sciences & Health	2.890	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740	2.740
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater	15.029	15.641	16.253	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864	16.864
NatuurNetwerk Nederland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Project duurzame ontwikkeling Zuidplaspolder	11.747	10.247	8.346	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360
Reserve Ontwikkelopgave natuur	9.832	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strategische reserve Landelijk gebied als onderdeel van de Investeringsagenda 2026-2030	34.012	31.507	31.417	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327	31.327
Subsidieregeling Wonen Zuid-Holland	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Versterking economie	19.677	19.422	19.168	18.913	18.659	18.404	18.150	17.895	16.941	16.941	16.941	16.941	16.941	16.941	16.941
Warmteleiding Warmteling	5.202	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Totaal	261.485	216.333	198.672	180.320	172.564	163.151	155.498	151.163	142.842	135.076	135.010	134.943	134.877	134.810	134.744

Stelposten

In de provinciale begroting wordt gebruik gemaakt van stelposten voor toekomstige loon- en prijsstijgingen. De stelposten dragen bij aan een reële begroting en zorgen ervoor dat in toekomstige jaren voldoende middelen aanwezig zijn om loon- en prijsstijgingen op te vangen. Voor de benodigde omvang van de stelposten en de wijze waarop deze stelposten ingezet worden is het provinciale indexatiebeleid leidend. In het onderdeel [Grondslagen](#) < Indexatie is meer informatie opgenomen, waaronder de te hanteren indexen voor de Begroting en de daarbij behorende percentages.

In deze Kadernota is indicatief berekend wat het effect is van de geactualiseerde indexatiepercentages op de omvang van de stelposten. Daarnaast is ook de nieuwe jaarschijf voor T+5 jaar (= 2031) toegevoegd. De daadwerkelijke mutatie wordt pas verwerkt in de Begroting. Op die manier zorgen we ervoor dat de bijstelling aan de lastenkant gelijk loopt aan de bijstelling aan de batenkant (vanuit het provinciefonds).

Stelpost looncompensatie

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	Nieuw collegeperiode			
		2028	2029	2030	2031 e.v.
A Stand na Begroting 2026					
1 Beschikbaar op stelpost	13,8	21,4	29,4	37,8	37,8
B Mutaties					
1 Begroting 2027: bijstelling stelpost (indicatief)	-3,3	-2,7	0,3	-1,1	5,7
2 Begroting 2027: toedeling aan ambities	PM	PM	PM	PM	PM
Subtotaal B: Totaal mutatie looncompensatie	-3,3	-2,7	0,3	-1,1	5,7
Resterend voor de looncompensatie	10,5	18,7	29,7	36,6	43,4
C. Effecten CAO 1 juli 2026 -1 juli 2028 (indicatief)	- 10,5	-14,6	-14,3	-14,2	-13,9
Resterend voor looncompensatie na CAO	0	4,1	15,4	22,4	29,5

Toelichting

De huidige CAO-afspraken lopen tot 1 juli 2026. Hierdoor is in de Begroting 2026 een deel van het beschikbare budget beschikbaar gebleven op de stelpost (1 juli 2026 - 31 december 2026). Het overgebleven budget is beschikbaar voor nieuwe CAO-afspraken die zien op de periode 1 juli 2026 tot en met 31 december 2026. Bij het opstellen van deze Kadernota is het conceptakkoord gepubliceerd van de nieuwe CAO-afspraken voor de periode 1 juli 2026 tot 1 juli 2028. De financiële effecten van dit conceptakkoord passen binnen de huidige omvang van de stelpost, waardoor voor 2026 en verder geen bijstelling nodig lijkt.

Voor de jaren 2027-2030 geldt per saldo dat de stelpost verlaagd kan worden, omdat de verwachte loonontwikkeling op basis van de CAO onderhandelingsresultaten en hernieuwde CPB prognoses lager uit vallen dan waar eerder op basis van de CPB-cijfers mee is gerekend. Jaarschijf 2031 wordt nieuw toegevoegd in deze Kadernota, waardoor hier een hogere aanvulling op benodigd is.

Stelpost prijscompensatie

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	Nieuw collegeperiode			
		2028	2029	2030	2031 e.v.
A Stand na Begroting 2026					
1 Beschikbaar op stelpost	10,3	26,8	43,2	59,0	59,0
B Mutaties					
1 Begroting 2027: bijstelling stelpost (indicatief)	2,5	-0,2	-5,2	-6,4	7,2
2 Begroting 2027: verlaging stelpost t.b.v. ambities	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie prijscompensatie	2,5	-0,2	-5,2	-6,4	7,2
Resterend voor de prijscompensatie	12,7	26,6	38,0	52,6	66,1

Toelichting

Voor de jaren 2028-2030 geldt dat de stelpost verlaagd kan worden, omdat de verwachte prijsontwikkeling lager is dan waar vorig jaar mee is gerekend. Ondertussen hebben we te maken met grote onzekerheden waardoor de indexatie hoger uit kan pakken dan de percentages waar nu rekening mee is gehouden. Dit kan er voor zorgen dat de geraamde vrijval in de jaren 2028-2030 geen doorgang kan vinden en er op korte termijn meer indexatie is benodigd om bestaande ambities in stand te houden. Ook kunnen deze nu nog onzekere effecten eventueel een structureel doorwerkend effect hebben. Jaarschijf 2031 wordt nieuw toegevoegd in deze Kadernota, waardoor hier een significante aanvulling op benodigd is. Hiertegenover zal compensatie staan vanuit het Rijk via het provinciefonds in de meicirculaire.

Stelpost prijscompensatie kredieten

Ontwikkeling van de indexatie van investeringskredieten

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	Nieuw collegeperiode			
		2028	2029	2030	2031 e.v.
A Verwachte indexatie van investeringskredieten					
1 2-1 Aanleg en verbetering (PZI)	-	6,8	6,1	14,8	14,1
2 2-2 Beheer en onderhoud infrastructuur	0,1	0,6	10,9	11,0	9,5
3 7-2 Recreatie (Vlietland)	-	0,1	-	-	-
4 8-1 Bedrijfsvoering (ICT)	0,1	0,3	0,4	0,6	0,8
5 8-1 Bedrijfsvoering (Gebouwen)	0,1	0,4	0,2	0,1	0,1
Totaal verwachte indexatie van investeringskredieten	0,3	8,2	17,7	26,5	24,4

Toelichting

Investeringskredieten worden geïndexeerd met uitzondering van kredieten na de periode T+5 jaar. Op basis van de raming van de netto investeringsuitgaven (exclusief de uitgaven die gedekt worden door bijdragen van derden) toont bovenstaande tabel wat dit betekent voor de verwachte toename van investeringskredieten. Voor de investeringsprojecten van aanleg en verbetering (PZI) is tot en met 2027 al een apart budget beschikbaar gesteld binnen de ambitie, waardoor dit niet in bovenstaande tabel is opgenomen.

Ontwikkeling van de omvang van de stelpost voor afschrijvingslasten

(bedragen x € 1 miljoen)	2027	Nieuw collegeperiode			
		2028	2029	2030	2031 e.v.
A Stand na Begroting 2026					
1 Beschikbaar op stelpost	0,1	0,6	0,9	1,4	1,4
B Mutaties					
1 Begroting 2027: bijstelling stelpost (indicatief)	-0,1	-0,3	-	0,4	1,2
2 Begroting 2027: verlaging stelpost t.b.v. ambities	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie prijscompensatie	-0,1	-0,3	-	0,4	1,2
	0,0	0,3	0,9	1,8	2,6

Toelichting

De indexatie van investeringskredieten vertaalt zich in hogere afschrijvingslasten. Op basis van de gemiddelde afschrijvingstermijn per categorie van investeringskredieten toont bovenstaande tabel wat dit betekent voor de verwachte toename van afschrijvingslasten.

Financiële indicatoren

Signaleringswaarden

In de Kadernota worden jaarlijks voor vijf financiële kengetallen signaleringswaarden vastgesteld door Provinciale Staten. De signaleringswaarden zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Uit het coalitieakkoord 'Krachtig Zuid-Holland' is financiële spelregel no. 6 hierop van toepassing: 'Wanneer meerdere indicatoren -zoals de kapitaallasten en schuldquote- de signaleringswaarde dreigen te bereiken, gaan wij in gesprek met Provinciale Staten en komen wij met voorstellen om de indicatoren te beheersen.'

Wettelijke kengetallen	Originele Begroting 2026	Jaarrekening 2025	Signaleringswaarden PS
Netto schuldquote	107%	75%	200%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	107%	75%	-
Solvabiliteitsratio	31%	37%	20%
Grondexploitatie	0,0%	0,0%	-
Structurele exploitatieruimte	0,5%	4,9%	-
Belastingcapaciteit (tarief PZH t.o.v. gemiddelde)	117%	114%	-

Kengetallen vanuit financiële verordening	Originele Begroting 2026	Jaarrekening 2025	Signaleringswaarden PS
Structurele lasten investeringen	7,2%	7,8%	20%
Garant- en borgstellingen	0,0%	1,0%	20%
Weerstandsvermogen – incidenteel	3,5	3,9	1,0
Weerstandsvermogen – structureel	16,6	44,0	1,0

Duiding signaleringswaarden

De commissie BBV heeft aangegeven dat het een bewuste keuze is geweest om geen norm op te leggen voor de kengetallen die sinds enkele jaren verplicht worden meegenomen in de paragraaf Weerstandsvermogen. Een kengetal of de ontwikkeling van een kengetal is een weerspiegeling van het gevoerde beleid. Hierin kunnen bewuste keuzes zijn gemaakt. Bovendien zegt één kengetal op zich niet veel. Het gaat om de onderlinge samenhang van de kengetallen en de uitleg hierbij. Daarnaast staan de verschillende kengetallen niet los van elkaar. Een hogere schuldquote betekent bijvoorbeeld vrijwel altijd hogere structurele lasten van investeringen.

De signaleringswaardes worden in P&C-producten afgezet tegen de gemeten waardes waarbij de signaleringswaarde twee keer (Kadernota en Begroting) wordt afgezet tegen een begrote (geplande) waarde en één keer (jaarrekening) tegen een gerealiseerde waarde.

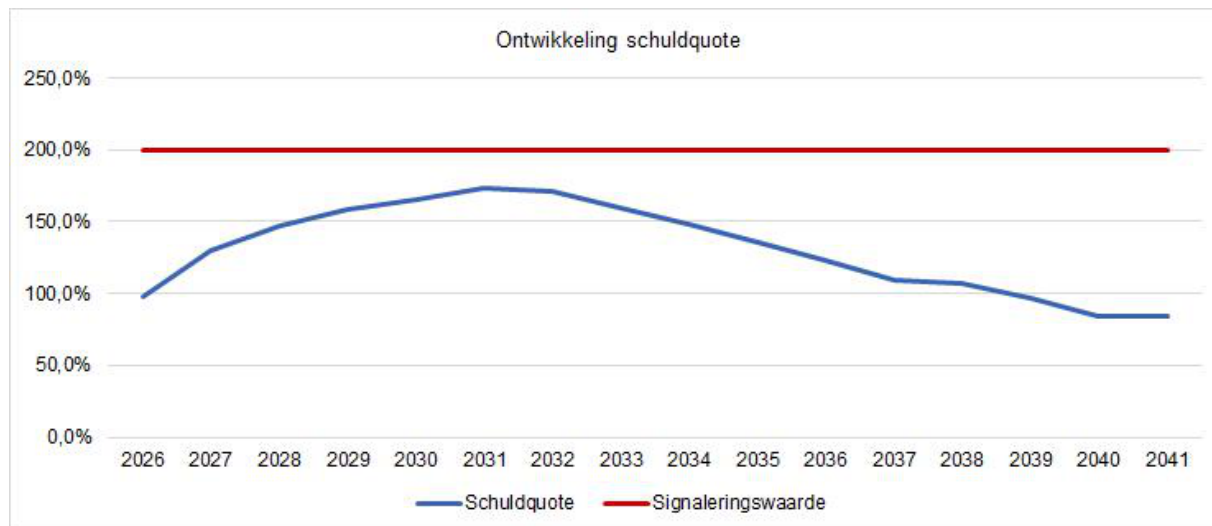
Door de verandering van de begrote baten in sommige jaarschijven in deze Kadernota worden de kengetallen schuldquote, structurele lasten investeringen en garant- en borgstellingen beïnvloed. Deze kengetallen zijn verhoudingsgetallen ten opzichte van de totale baten. Een sterke stijging of daling van de baten (zoals bijvoorbeeld bij taakmutaties) kan een grote impact hebben op de kengetallen.

Netto schuldquote

De netto schuldquote wordt berekend door de schuld van de provincie te delen door de jaarlijkse baten van de provincie. Conform de ["Regeling vaststelling wijze waarop kengetallen worden vastgesteld en opgenomen in begroting en jaarverslag provincies en gemeenten"](#) wordt dit kengetal al enkele jaren in de begroting weergegeven in de paragraaf Weerstandsvermogen.

Er bestaat voor provincies geen formele bovengrens voor de schuldquote. De VNG houdt voor gemeenten (veel exploitatie uitgaven) een bovengrens van 130% aan. Bij waterschappen is juist sprake van intensieve investeringsuitgaven, daar is geen bovengrens gesteld maar wordt een grens van <250% als acceptabel gezien.

Vastgestelde signaleringswaarde: 200%



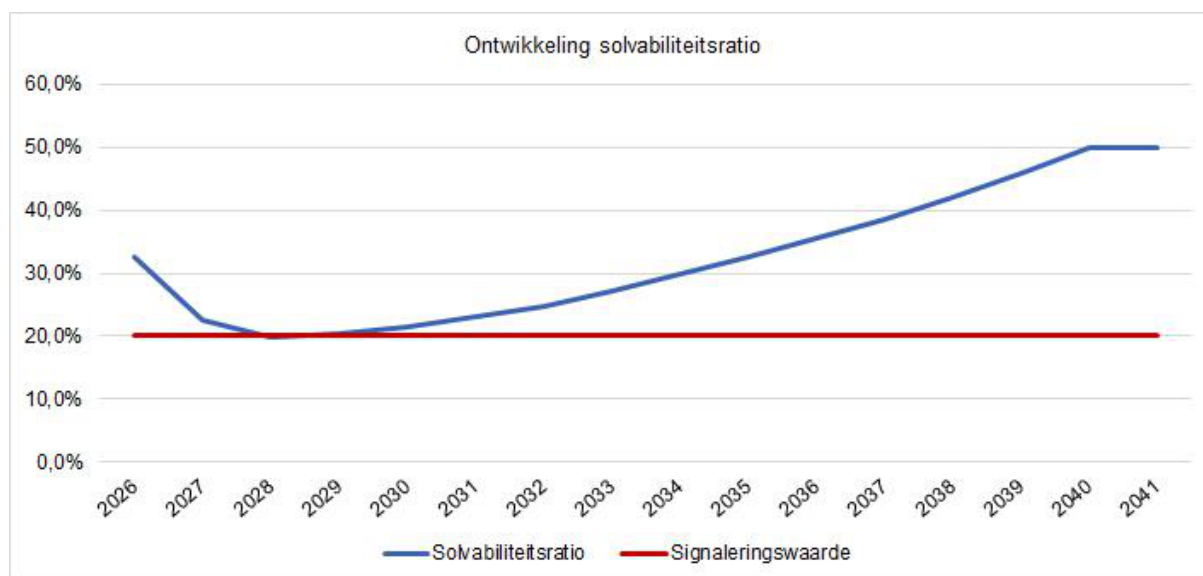
Korte analyse:

De begrote (geplande) netto schuldquote in deze Kadernota stijgt van 98% in jaarschijf 2026 tot een maximum van 174% in jaarschijf 2031 waarna deze weer gestaag afneemt. Hij blijft dus te allen tijde onder de signaleringswaarde van 200%. Dit beeld is ongeveer hetzelfde als wat vorig jaar gepresenteerd werd in de Begroting 2026.

Solvabiliteit

De solvabiliteit wordt berekend volgens de "Regeling vaststelling wijze waarop kengetallen worden vastgesteld en opgenomen in begroting en jaarverslag provincies en gemeenten". Dit kengetal wordt al enkele jaren in de begroting weergegeven in de paragraaf Weerstandsvermogen. Deze ratio geeft aan welk percentage van de bezittingen is gefinancierd door eigen vermogen.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



Korte analyse:

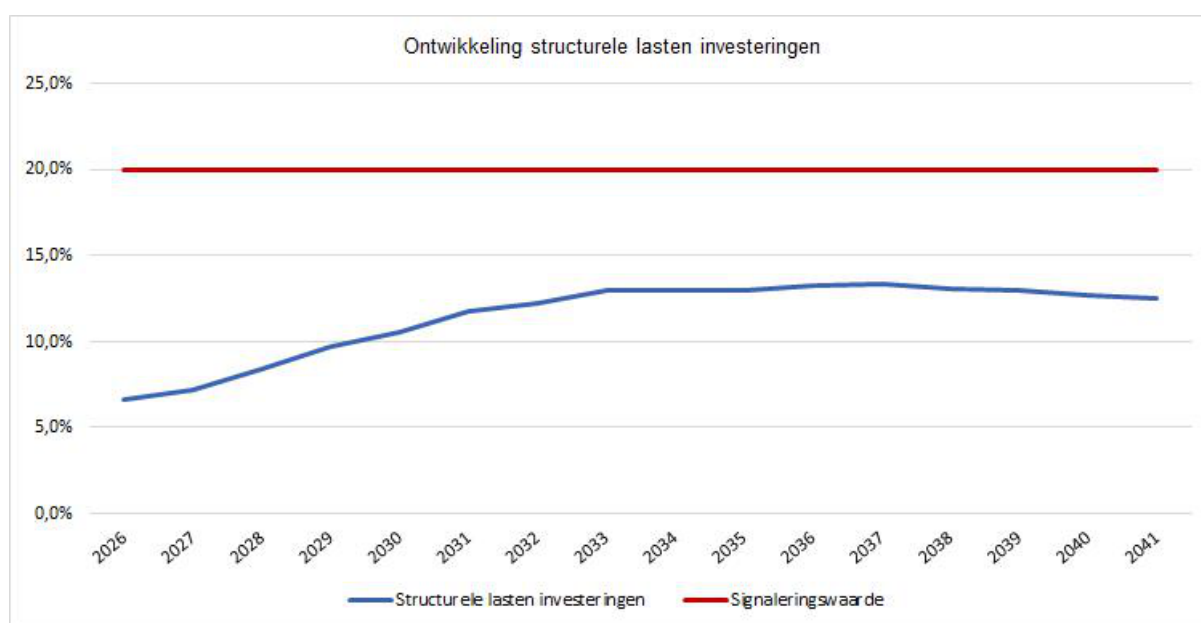
Het beeld voor de solvabiliteitsratio is enigszins verslechterd sinds de Begroting 2026 en komt in 2028 tijdelijk op de signaleringswaarde. Dat komt voornamelijk door de mutaties in de Voorjaarsnota die in de beginjaren het begrotingssaldo verslechteren, de inzet van middelen uit reserves zoals de investeringsagenda 2026-2030 en investeringen die qua uitvoering verschuiven in tijd. Het beeld dat deze ratio op de lange termijn weer verbetert, blijft hetzelfde. De solvabiliteitsratio blijft in deze prognose altijd boven de signaleringswaarde.

Structurele lasten investeringen

Deze ratio geeft de verhouding tussen de structurele lasten van meerjarige investeringen en de baten in een begrotingsjaar weer. De lasten bestaan uit de totale som van de afschrijvingslasten en rentelasten van geactiveerde investeringen en uit de lasten van meerjarige (lease)verplichtingen.

Door naast de kapitaallasten ook rekening te houden met o.a. leaseconstructies wordt gekeken naar de totale jaarlijkse kosten van alle meerjarige investeringen, ongeacht de manier waarop ze gefinancierd zijn. Deze lasten zijn niet meer beïnvloedbaar voor PS en drukken voor langere tijd op de begroting.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



Korte analyse:

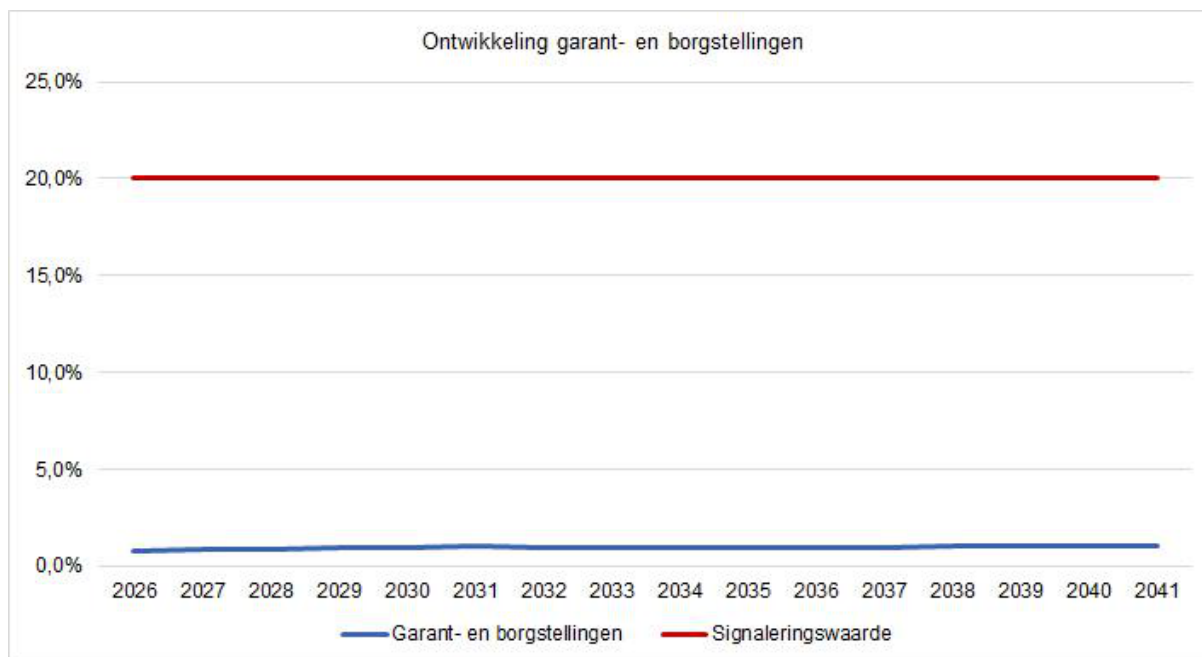
Dit beeld is op hoofdlijnen ongewijzigd t.o.v. het percentage zoals gepresenteerd in de Begroting 2026. De ratio blijft ook op de lange termijn onder de signaleringswaarde van 20%.

Garant- en borgstellingen

Dit kengetal geeft de verhouding weer tussen de hoogte van de garant -en borgstellingen die de provincie heeft afgegeven en de baten in een jaar. De garant- en borgstellingen zijn verplichtingen die (behalve in de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing) niet cijfermatig op de balans worden meegeteld. Het gaat hierbij om de garant- en borgstellingen. Conform artikel 50 van het BBV moet het bedrag waartoe aan natuurlijke en rechtspersonen borgstellingen of garantstellingen zijn verstrekt, worden vermeld.

Doordat de totale hoogte van deze garant- en borgstellingen potentiële toekomstige verplichtingen zijn en de (uitkomsten) van het benodigd weerstandsvermogen beïnvloeden, is de verhouding tussen het totaal van deze posten en de totalen baten van belang.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



Korte analyse:

Het huidige saldo garant- en borgstellingen is zeer beperkt. Het betreft hier incidentele besluiten en nieuwe garant- en borgstellingen. Er worden echter geen nieuwe garant- en borgstellingen begroot in de meerjarenbegroting.

Weerstandsvermogen

Bij het weerstandsvermogen (de financiële ruimte om onverwachte tegenvallers op te vangen) wordt onderscheid gemaakt tussen incidenteel en structureel weerstandsvermogen. Sinds de Voorjaarsnota 2023 (en daarmee geldt dit voor deze Kadernota) is de gewijzigde Financiële verordening 2021 van kracht: voor het weerstandsvermogen wordt de signaleringswaarde/norm van minimaal 1 gehanteerd. Dit houdt in dat tegenover de totale omvang van de geïdentificeerde risico's (de weerstandscapaciteit) een minimaal even groot bedrag is opgenomen.

De incidentele weerstandscapaciteit bestaat uit de Bufferreserve Weerstandscapaciteit en de Algemene vrije reserve. Hiermee kunnen de risico's met een incidenteel karakter worden afgedekt.

De structurele weerstandscapaciteit bestaat uit de post onvoorzien, het structurele begrotingssaldo en onbenutte belastingcapaciteit.

Korte analyse:

Zowel het incidenteel als het structureel weerstandsvermogen is de afgelopen jaren ruim boven de signaleringswaarde gebleven. Dit betekent dat er zowel structureel en incidenteel ruim voldoende middelen zijn om de in kaart gebrachte risico's op te vangen. De geïdentificeerde risico's worden jaarlijks tenminste twee keer beoordeeld en indien nodig aangepast, namelijk bij het opstellen van de provinciale Jaarrekening en Begroting. Zie voor een nadere toelichting op de risico's de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing in de Jaarrekening 2025.

Het structurele weerstandsvermogen is ten opzichte van de Jaarrekening 2025 gedaald van 44,0 naar 36,3 door een daling van het structurele begrotingssaldo ((€ 183,5 miljoen onbenutte belastingcapaciteit 2025 + € -/- 20,7 miljoen structureel begrotingssaldo VJN 2026 + € 0,5 miljoen stelpost onvoorzien) / € 4,5 miljoen omvang structurele risico's).

Structurele weerstandsvermogen (bedragen x € 1 miljoen)		Bedrag
A	Onbenutte belastingcapaciteit 2026	183,5
B	Structureel begrotingssaldo Voorjaarsnota 2026	-20,7
C	Stelpost onvoorzien	0,5
D	Subtotaal (som A+B+C)	163,3
E	Structurele risico's	4,5
F	Structurele weerstandsvermogen (E / D)	36,3

Het incidentele weerstandsvermogen is onveranderd ten opzichte van de Jaarrekening 2025 (3,9) en voldoet aan de norm van 1.

Incidenteel weerstandsvermogen (bedragen x € 1 miljoen)		Bedrag
A	Incidentele weerstandscapaciteit	283,8
B	Omvang incidentele risico's	73,4
C	Subtotaal (A / B)	3,9

Grondslagen

Algemene grondslagen

Bij het opstellen van de P&C producten is rekening gehouden met de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en de financiële verordening zoals door Provinciale Staten is vastgesteld.

Basis voor de ramingen in deze Kadernota

De Kadernota 2027-2030 bestaat uit de jaarschijven 2027 tot en met 2030. Hierin zijn de effecten van de Voorjaarsnota 2026 voor komende jaren uitgewerkt en opgenomen.

Algemene dekkingsmiddelen

Algemene dekkingsmiddelen zijn inkomsten voor de provincie waarbij nog niet is bepaald waar dit geld aan wordt uitgegeven. Deze middelen zijn daarmee vrij te besteden (in tegenstelling tot de specifieke dekkingsmiddelen).

De algemene dekkingsmiddelen bestaan uit:

Lokale heffingen

De opbrengst van de lokale heffingen bestaat vrijwel volledig uit inkomsten voor de opcenten motorrijtuigenbelasting.

Provinciefonds

De raming van de inkomsten uit het Provinciefonds is gebaseerd op de September- en Decembercirculaire 2025. Deze circulaire bevatten nieuwe gegevens over uitkeringen die de provincie vanuit het Rijk ontvangt, die nog niet in de begroting voor 2026 waren meegenomen.

De uitkering uit het provinciefonds bestaat uit een algemene uitkering en decentralisatie uitkeringen, die een eigen verdeling over de provincies hebben. De indexatie van de algemene uitkering in het Provinciefonds is gekoppeld aan het nominaal bruto binnenlands product. Deze cijfers worden gepubliceerd door het CPB en in de circulaire verwerkt.

Dividenduitkering

De provincie ontvangt geld (dividend) vanuit de deelnemingen, bedrijven of organisaties waarin zij een aandeel heeft. Op dit moment zijn dat de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG), Nederlandse Waterschapsbank (NWB) en de Zeeuwse Energie Houdstermaatschappij (ZEH).

Algemene uitkering en decentralisatie-uitkeringen van het provinciefonds

De ontwikkelingen van de algemene uitkering en de decentrale uitkeringen worden altijd voor T+5 jaren gegeven. Dit wordt ook zo verwerkt in de begroting. Deze periode wordt gebruikt als grens voor het vullen van de stelpost indexatie. Dit betekent dat de indexatie van kosten en inkomsten wordt berekend en vastgelegd voor de komende vijf jaar, met als doel om te voorkomen dat de ontwikkeling van inkomsten (baten) en uitgaven (lasten) niet in evenwicht is. Dit principe wordt ook toegepast op de ontwikkeling van de inkomsten opcenten op de motorrijtuigenbelasting, zodat er een evenwichtige financiële planning is voor de komende vijf jaar.

Indexatie

Indexering is het aanpassen van geldbedragen aan een indexcijfer. Vaak betreft dit aanpassing aan de inflatie zodat het reële bedrag gelijk blijft. In de provinciale context betekent dit dat beschikbare budgetten worden opgehoogd zodat hiermee dezelfde koopkracht behouden blijft. De begroting wordt hiermee waardevast gemaakt.

In de Financiële verordening 2021 zijn de kaders opgenomen met betrekking tot indexatie. De praktische uitvoering daarvan is vastgelegd in een Uitvoeringsnota indexatiebeleid (2025) die GS heeft vastgesteld.

Categorie	Te hanteren index(en)	Bron
Baten		
<ul style="list-style-type: none">Opcenten motorrijtuigenbelastingPrecario	<p>Nationale consumentenprijsindex (CPI) De gemiddelde prijs op jaarbasis van een pakket goederen en diensten.</p> <p>Het prognose percentage wordt gebaseerd op de verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T+5.</p>	CPB Februari/maart raming
Lasten		
<ul style="list-style-type: none">Beheer en onderhoud infrastructuurBeheer en onderhoud natuur	<p>42/43: Grond-, weg- en waterbouw (GWW) Deze index bevat een gewogen gemiddelde van tien deelgebieden die binnen de GWW worden onderscheiden. De index bevat de ontwikkeling van de kosten van loon, materiaal en materieel voor grond-, weg- en waterbouwprojecten. De GWW-index is alleen retrospectief beschikbaar en bevat dus geen verwachte prijsontwikkeling van toekomstige jaren.</p> <p>Het prognose percentage voor T+1 wordt berekend op basis van de index '42/43: Grond-, weg- en waterbouw; inputprijsindex 2020=100' (link) waarbij het laatst bekende indexcijfer wordt afgezet tegen de in de vorige Kadernota vastgestelde index.</p> <p>Voorbeeld: in de Kadernota 2026 is het indexcijfer 136,4 gebruikt. Bij het opstellen van de Kadernota 2027 is het laatst bekende indexcijfer 137,9. Het indexatiepercentage wordt dan $137,9 - 136,4 = 1,5 / 136,4 * 100\% = 1,10\%$</p> <p>Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) Deze index bevat de gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector. De investeringen bestaan onder meer uit infrastructuur, vervoermiddelen, software etc. Het onderdeel infrastructuur weegt relatief zwaar mee in de IBOI.</p> <p>Het prognose percentage voor T+2 t/m T+5 wordt gebaseerd op de IBOI in de verzamelde bijlagen met lange reeks t/m T+4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4de jaar ook wordt gebruikt voor het 5de jaar.</p>	CBS retrospectief Periode: T+1 CPB Februari/maart raming Periode: T+2 t/m T+5

Categorie	Te hanteren index(en)	Bron
<ul style="list-style-type: none"> Loonontwikkeling formatie incl. pensioenpremies Vergoeding Statenleden 	<p>Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers (PO:bw) Dit is de gemiddelde stijging van de lonen en salarissen van de collectieve sector exclusief een voortschrijdend gemiddelde van de jaarlijkse incidentele loonstijgingen.</p> <p>Het prognose percentage wordt gebaseerd op de verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T+4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4de jaar ook wordt gebruikt voor het 5de jaar.</p>	<p>CPB Februari/maart raming</p>
<ul style="list-style-type: none"> Inhuur 	<p>Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur Deze index bevat de ontwikkeling van cao-lonen, de contractuele loonkosten en de contractuele arbeidsduur van werknemers in Nederland die vallen onder een collectieve arbeidsovereenkomst (cao). Deze index is alleen retrospectief beschikbaar en bevat dus geen verwachte prijsontwikkeling van toekomstige jaren.</p> <p>Het prognose percentage voor T+1 wordt berekend op basis van 'CBS-prijsindexcijfer CAO lonen per uur, inclusief bijzondere beloningen, categorie zakelijke dienstverlening, reeks 2020=100' (link) waarbij het laatst bekende indexcijfer wordt afgezet tegen de in de vorige Kadernota vastgestelde index.</p> <p>Cao-loon marktsector Deze index bevat de gemiddelde stijging van de lonen in de marktsector (bedrijven exclusief gezondheids- en welzijnszorg) volgens de cao's.</p> <p>Het prognose percentage voor T+2 t/m T+5 wordt gebaseerd op verzamelde bijlagen met lange reeks t/m T+4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4de jaar ook wordt gebruikt voor het 5de jaar.</p>	<p>CBS retrospectief Periode: T+1</p> <p>CPB Februari/maart raming Periode: T+2 t/m T+5</p>
<ul style="list-style-type: none"> Concessies Openbaar vervoer Waterbus en veer 	<p>Landelijke Bijdrage-Index (LBI) De LBI volgt onafhankelijk de kostenontwikkeling van de sector uitgesplitst naar voertuig en brandstof type. Voor de prognose wordt gebruik gemaakt van het gemiddelde van de uitsplitsing Bussen - Diesel, Bussen - Elektrisch, en Trein - Elektrisch.</p> <p>Prognose percentage voor T+1 wordt ook gebruikt voor de resterende jaren.</p>	<p>DOVA (Samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten)</p>
<ul style="list-style-type: none"> Meerjarige boekjaarsubsidies Omgevingsdiensten 	<p>Gewogen index van 20% (imoc) en 80% (PO:bw) De meerjarige boekjaarsubsidies die worden verstrekt en de bijdragen aan de omgevingsdiensten dienen ter dekking van zowel materiële lasten als personele lasten. De precieze verhouding kan verschillen per meerjarige subsidie en bijdrage aan omgevingsdienst. In de begroting wordt voor de stelpost uitgegaan van een verhouding van 20% materiële lasten waarvoor de Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc) wordt gehanteerd en voor 80% aan personele lasten waarvoor de Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers (PO:bw) wordt gehanteerd.</p> <p>Het prognose percentage wordt gebaseerd op de verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T+4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4de jaar ook wordt gebruikt voor het 5de jaar.</p>	<p>CPB Februari/maart raming</p>
<ul style="list-style-type: none"> Resterende budgetten incl. ICT 	<p>Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc) Dit is de gemiddelde stijging van de prijzen van de netto materiële consumptie van de collectieve sector (zie ook toelichting op definitie van collectieve sector). De netto materiële consumptie is gelijk aan de som van de lopende aankopen van goederen en diensten (bijvoorbeeld kosten van energie, huisvesting, kantoorartikelen, uitzendkrachten), de afschrijvingen (bijv. die op infrastructuur, gebouwen, wagenpark en computers) en de verkopen (bijv. schoolgelden, reinigingsrechten, verkopen sociale werkplaatsen, vergoeding van de EU voor het innen van de invoerrechten, bouwleges en verhuur van schoolgebouwen door gemeenten aan het bijzonder onderwijs).</p>	<p>CPB Februari/maart raming</p>

Categorie	Te hanteren index(en)	Bron
	Het prognose percentage wordt gebaseerd op de verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T+4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4de jaar ook wordt gebruikt voor het 5de jaar.	
Investerings		
<ul style="list-style-type: none"> Aanleg en verbetering infrastructuur Beheer en onderhoud infrastructuur Natuur Recreatie 	Voor deze investeringen worden de indexen van de GWW en IBOI toegepast zoals dat eerder is toegelicht in deze tabel bij de categorie Lasten: Beheer en onderhoud infrastructuur + Beheer en onderhoud natuur.	
<ul style="list-style-type: none"> Gebouwen (huisvesting) ICT Overige investeringen 	Voor deze investeringen wordt de index gehanteerd van de 'Prijs overheidsconsumptie, netto materiaal (imoc)' zoals dat eerder is toegelicht in deze tabel bij de categorie Lasten: Resterende budgetten incl. ICT.	

Te hanteren indexen voor Begroting 2027

Categorie	Te hanteren index(en)	Bron	2027	2028	2029	2030	2031
Baten							
Opcenten mrb, precario	Nationale consumentenprijsindex (cpi)	CPB maart 2026	2,1%	2,5%	2,1%	2,3%	2,1%
Lasten							
Beheer en onderhoud infrastructuur, natuur	GWW (T+1) IBOI (T+2 t/m T+5)	CBS jan 2026 t.o.v. jan 2025 CPB maart 2026	1,1%	2,9%	2,4%	2,5%	2,3%
Loonontwikkeling, vergoeding Statenleden	Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers	CPB maart 2026	4,1%	3,9%	3,3%	3,2%	3,4%
Inhuur	Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur (T+1) Cao-loon marktsector (T+2 t/m T+5)	CBS jan 2026 t.o.v. jan 2025 CPB maart 2026	5,2%	3,5%	3,0%	2,9%	3,0%
Concessies Openbaar vervoer, waterbus en veer	Landelijke Bijdrage-Index (LBI)	DOVA	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%
Meerjarige boekjaarsubsidies, omgevingsdiensten	80% prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers en 20% Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	CPB maart 2026	3,7%	3,6%	3,1%	3,1%	3,2%
Resterende budgetten, inclusief ICT	Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	CPB maart 2026	2,1%	2,6%	2,3%	2,5%	2,3%
Investerings							
Aanleg en verbetering infrastructuur Beheer en onderhoud infrastructuur Natuur Recreatie	GWW (T+1) IBOI (T+2 t/m T+5)	CBS jan 2026 t.o.v. jan 2025 CPB maart 2026	1,1%	2,9%	2,4%	2,5%	2,3%
Gebouwen (huisvesting) ICT Overige investeringen	Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	CPB maart 2026	2,1%	2,6%	2,3%	2,5%	2,3%

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit de kosten van rente en afschrijvingen. Bij dit onderdeel wordt daar nader op ingegaan.

Rente

De rente bestaat uit rente van eerder afgesloten leningen (rente is zeker) en nog niet afgesloten leningen (rente is onzeker).

Op basis van uitgaven en inkomsten die in deze begroting staan, kan worden bepaald hoeveel geld er de komende jaren extra geleend moet worden bovenop de bestaande leningen. Op basis van deze cijfers en een inschatting van de dan geldende rentetarieven wordt een berekening gemaakt van de toekomstige, nieuwe rentekosten.

De onzekerheid van deze rentepost is groot. Dit heeft twee oorzaken: ervaring uit de afgelopen jaren leert dat de kans groot is dat de budgetten en investeringen in de meerjarenbegroting te positief worden ingeschat en dat de leningen die nodig zijn in die jaren in werkelijkheid ook lager zullen uitvallen. Daarnaast kunnen toekomstige rentetarieven afwijken van de tarieven waar we nu mee rekenen. Meer uitleg over de onzekerheden en de uitgangspunten die zijn gebruikt vind je in de renteparagraaf onder [Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo - Lasten](#).

De grootte van het bedrag aan rentekosten dat aan vaste activa (bezittingen zoals gebouwen, machines, voertuigen, grond) wordt toegewezen, wordt bepaald door middel van een zogenoemde omslagrente. De verdeling gebeurt op basis van de waarde van de activa op 1 januari en de kosten voor rente die we verwachten. Dit leidt tot een omslagrentepercentage van 0,54% in 2027.

Afschrijvingslasten

Het jaar nadat iets officieel in gebruik is genomen/in bezit is gekomen, beginnen we met het afschrijven van de kosten. Dit staat in de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 artikel 4.15 afschrijvingstermijnen.

Motorrijtuigenbelasting

De opbrengsten van de opcenten (extra belasting voor de provincie) op de motorrijtuigenbelasting wordt bepaald door het tarief maal de grondslag (de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting die bepaald wordt door het aantal voertuigen, hun gewichtsklasse en eventuele vrijstellingen). De hoogte van de motorrijtuigenbelasting verandert door zaken als bevolkingsgroei en hoeveel mensen een auto hebben, maar ook doordat regels voor vrijstellingen voor bijvoorbeeld elektrische voertuigen kunnen veranderen.

Opcententarief

Het opcententarief wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Het tarief mag niet boven het wettelijk maximum, dat het ministerie van Financiën vaststelt, uitkomen. Dit maximum is voor het jaar 2026 vastgesteld op 143,9. Voor Zuid-Holland is het opcententarief in 2026 104,4. Voor de jaren daarna geldt dat het tarief jaarlijks geïndexeerd wordt op basis van de CPI.

De opcenten worden op grond van artikel 222 van de Provinciewet geheven op personenauto's en motoren (inclusief bestelauto's). Er worden geen opcenten geheven over vrachtwagens en bussen. In april 2026 heeft het kabinet de Tweede Kamer per [brief](#) geïnformeerd over maatregelen ter versterking van de Nederlandse economie als reactie op de geopolitieke ontwikkelingen in het Midden-Oosten. Hierop heeft gedeputeerde van Leeuwen een [Lid GS-brief](#) gestuurd met de effecten op het provinciale opcententarief. De genomen maatregelen raken niet de provinciale opcenten en betreffen enkel het fiscale domein van de rijksoverheid.

Hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting (ontwikkeling wagenpark)

Voor de berekening van 2026 en verder gebruiken we de laatste ramingen van de Belastingdienst die we dit jaar ontvangen hebben. Voor de berekening van de jaren daarna vormt dit nog steeds de basis en houden we verder rekening met de CPI cijfers die in maart (2025) door het CPB gepubliceerd zijn en de wijzigingen in de vrijstellingen van verschillende voertuigen zoals deze in het belastingplan van het Rijk staan. Net als prijs- en looncompensatie zullen de indexatie-effecten van de motorrijtuigenbelasting bij de Begroting 2027 worden verwerkt conform de hierboven genoemde indexatiepercentages.

Reserves

Het geld dat je aan de reserves toevoegt of eruit haalt (stortingen en onttrekkingen), moet hetzelfde zijn als wat in de begroting staat. In de Financiële verordening 2021 is in artikel 4.8 vastgelegd dat Provinciale Staten elk jaar in de Kadernota bestemmingsreserves kunnen aanwijzen waarop aan het einde van het jaar wijzigingen kunnen plaatsvinden, afhankelijk van de realisatie van lasten en baten voor het bijbehorende onderwerp. Dit betreft de volgende reserves voor het begrotingsjaar 2027:

- *Bufferreserves*: Bufferreserve Weerstandscapaciteit
- *Egalisatiereserves*: Lastneming subsidies
- *Spaarreserves*: Beheerplan Natura 2000 en PAS, Bereikbaarheid, Geen lege handen voor de landbouw, Groene ambities, Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater, NatuurNetwerk Nederland, Ontwikkelopgave Natuur, Strategische reserve Landelijk gebied, Subsidieregeling Wonen Zuid-Holland, Warmteleiding Warmteling

Subsidies

Op 15 mei 2020 heeft de commissie BBV aanvullende richtlijnen gegeven voor de notitie 'Verantwoording van subsidies' uit januari 2019 over de verantwoording van subsidies. Belangrijkste uitgangspunt is dat Provinciale Staten een grensbedrag mogen stellen voor meerjarige subsidies. Voor subsidies over meerdere jaren die onder deze grens vallen, moeten de lasten in één keer genomen worden in het jaar waarin de subsidieactiviteiten starten. Voor subsidies boven de grens moeten de lasten toebedeeld te worden aan de jaren waarop zij, naar verwachting, betrekking hebben. Voor de lasten boven de grens gelden strengere regels voor de administratie. Doel van de BBV-aanpassing en het grensbedrag is om naar meer eenzelfde verantwoording te komen tussen provincies en gemeenten, de administratie zo klein mogelijk te houden en beter aan te sluiten bij het baten- en lastenstelsel (dat laatste was bij de provincie Zuid Holland al het geval). De provincie Zuid-Holland werkt met een grensbedrag van € 250.000 voor meerjarige subsidies. Bij dit grensbedrag worden de administratieve lasten niet enorm verhoogd, terwijl het baten- en lastenstelsel voldoende wordt gevolgd.

Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingsaldo

Algemene ontwikkelingen

De provincie streeft naar een gezonde, veilige en duurzame regio. De geopolitieke context waarin de provincie haar beleid vormgeeft verandert echter snel. De wereldorde verschuift waarbij de positie van Europa onder druk staat. De nieuwe buitenlandpolitiek in de Verenigde Staten, de aanhoudende oorlog in Oekraïne en escalaties in het Midden-Oosten zijn hier gevolgen van. Ook vrijhandelsbeleid en nationale en Europese autonomie staat onder druk. Dit brengt wereldwijde onzekerheid, wat leidt tot onder andere hogere prijzen en minder leverzekerheid.

Hoewel de huidige geopolitieke situatie fragiel is en snel kan veranderen, bereiden de Europese Unie en Nederland zich wel al langer voor om de effecten van deze onzekerheid te mitigeren. De positie en rol van de EU is in de veranderende wereldorde steeds meer van belang voor de positie van Zuid-Holland in de wereld. Sinds 2024, ingegeven door rapporten van Letta en Draghi, richt de koers van de Europese Commissie zich op weerbaarheid tegen de hoge energiekosten, de tekorten op de arbeidsmarkt, concurrentievermogen en de veiligheid en strategische autonomie van Europa. De koers die de Europese Commissie heeft ingezet wijzigt niet door de huidige geopolitieke context. Wel versterkt het de urgentie om:

1. Hoge energiekosten tegen te gaan door decarbonisatie te zien als investering en oplossing;
2. Veiligheid en vermindering van afhankelijkheden door te investeren in defensie en disruptieve technologieën/innovatie;
3. Verlagen van importafhankelijkheid waarin circulaire oplossingen een rol spelen.

De provincie speelt ook in op deze koers. Zo werken we aan een circulair Zuid-Holland, verduurzamen wij de industrie, bieden wij ruimte voor defensie en dual-use en versterken wij onze concurrentiepositie. Deze inzet heeft als doel om de impact van de geopolitieke onzekerheid buiten Europa op de langere termijn te verminderen. De provincie werkt hieraan in Zuid-Holland en maakt waar mogelijk gebruik van de Europese middelen om deze inzet te versterken. Dit vraagt dus geen directe bijsturing.

Toch raakt de huidige geopolitieke situatie in het Midden-Oosten Zuid-Hollandse ambities ook op de korte- en middellange termijn. Hoewel Europa zelf relatief beperkt afhankelijk is van grondstoffen in de regio, is het de verwachting dat de globale impact van de blokkade in de Straat van Hormuz ook in Europa ten minste het komende jaar zorgt voor inflatie. Dit wordt onderschreven door het CPB rapport van 16 april met daarin onder meer een scenarioanalyse naar de gevolgen van de Iran-oorlog. Daarin wordt naast de onzekerheid van de effecten onder andere de mogelijke snelle doorwerking van deze effecten benadrukt. Dit raakt zowel de provincie als de onze partners zoals gemeenten, waterschappen, omgevingsdiensten en subsidieontvangers.

Hieronder staan vier hoofdlijnen vanuit het perspectief van de provincie:

1. Prijsstijgingen en inflatie (Grondstoffen & Energie)

De onrust in het Midden-Oosten en Oost-Europa drijft de prijzen van olie, gas en schaarse materialen op. Dit heeft directe gevolgen voor:

- **Betaalbare energie:** De betaalbaarheid van energie is een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Van de energierekening van huishoudens tot de industrie en energie-intensieve maatschappelijke voorzieningen zoals de Waterschappen. Iedereen heeft last van de hoge energiekosten.
- **Energietransitie:** Tegelijkertijd worden investeringen in duurzame energie (zoals warmtenetten) duurder door stijgende materiaalkosten (o.a. staal, koper en aluminium).
- **Infrastructuur:** Het onderhoud van wegen, bruggen en vaarwegen wordt kostbaarder door de hoge prijs van asfalt en bouwstoffen.

- Woningbouw: De stijgende kosten voor bouwmaterialen en transport zetten de voortgang van grote woningbouwprojecten en gebiedsontwikkelingen onder druk.

2. Financiële onzekerheid en rentelasten

De reactie van financiële markten op de oorlogen zorgt voor een grillig economisch klimaat. Dit raakt onze provinciale portemonnee:

- Investeringskracht: Een hogere marktrente betekent dat de provincie meer rente betaalt voor nieuw aan te trekken leningen. Dit kan de ruimte in het structurele begrotingssaldo verkleinen.
- Bedrijfsvoering: Onze ondersteunende processen (zoals IT, schoonmaak en catering) worden duurder door indexering van contracten. Ook de loonkosten stijgen om de koopkracht van ons personeel op peil te houden.
- Projectfinanciering: Ontwikkelaars van woningbouw en bedrijventerreinen zijn voorzichtiger met investeren, wat kan leiden tot vertraging van provinciale ruimtelijke doelen, zoals woningbouw. Daarbij leidt een stijging van de rente tot minder mogelijkheden voor kopers (bijvoorbeeld starters) om geld te kunnen lenen voor een hypotheek. Zowel aanbod als vraag daalt. En het aanbod dat er is zal vanwege prijsstijgingen duurder zijn.

3. Verstoorde logistiek en veiligheid

Zuid-Holland is als logistiek knooppunt (Haven van Rotterdam) extra kwetsbaar voor internationale spanningen:

- Economie & Haven: Verstoorde handelsroutes leiden tot vertragingen in de overslag en aanvoer van goederen. Dit raakt de concurrentiepositie van onze haven en de werkgelegenheid in de regio.
- Arbeidsmarkt: De schaarste aan technisch personeel neemt toe, omdat sectoren als defensie en de energiesector nu hard trekken aan dezelfde specialisten die de provincie nodig heeft voor haar eigen projecten.
- Kritieke grondstoffen: onze grote afhankelijkheid van kritieke materialen en de bereidheid van landen als China om deze grondstoffen inzet te maken van hun geopolitieke doelen, maken ons kwetsbaar. Dat is niet alleen bedreiging van onze veiligheid, maar ook van ons welzijn en de economische ontwikkeling van de regio.

4. Weerbaarheid onder druk

- Digitale weerbaarheid (Cyber): De geopolitieke spanningen verhogen het risico op cyberaanvallen. Dit vraagt om inzet op de veiligheid van onze digitale systemen en de bediening van vitale objecten zoals sluizen en bruggen.
- Democratische weerbaarheid en bestuurlijke legitimiteit: Internationale spanningen vergroten het risico op desinformatie, maatschappelijke polarisatie en beïnvloeding van democratische processen. Dit kan de legitimiteit van bestuurlijke keuzes onder druk zetten, juist wanneer overheden moeten prioriteren in ruimte, middelen en veiligheid. Voor de provincie betekent dit om aandacht voor transparante afweging en zorgvuldige interbestuurlijke afstemming.

De ambities uit de Herziening Omgevingsbeleid 2025 blijven ons kompas, maar de uitvoering is risicovoller geworden, zowel voor de provincie als haar (uitvoerings) partners. Het is belangrijk om met elkaar in gesprek te blijven over wat dit betekent voor bedrijfsvoering en de te realiseren doelen. Ten aanzien van de financiële effecten van de inflatie volgen we ons [indexatiebeleid](#). De ontwikkelingen kunnen een (doorwerkend) effect hebben en daarmee leiden tot hogere indexatiepercentages. Dit kan op de korte en- middellange termijn een groter beslag leggen op het begrotingssaldo. Goed om te benoemen is dat zowel het Rijk als de Europese Commissie overweegt maatregelen te treffen. Het Rijk onderscheidt in [de Kamerbrief van 20 april](#) scenario's en bijbehorende maatregelen gericht op de koopkracht van huishoudens en veerkracht van bedrijven én leveringszekerheid. De provincie volgt deze ontwikkelen en de effecten hiervan op de benoemde risico's. De provincie Zuid-Holland moet in de komende jaren blijven sturen op een sterke financiële weerbaarheid en flexibiliteit van de begroting om deze externe schokken op te vangen.

Onzekerheden met mogelijke impact op de Begroting 2027

Verderop in dit hoofdstuk van de Kadernota staan we net als vorig jaar stil bij onzekerheden die misschien effect hebben op het begrotingssaldo.

Het begrotingssaldo laat zien of de provincie budget overhoudt of tekort komt op de geplande uitgaven. De uitgaven worden zo goed mogelijk geraamd voor de taken en activiteiten die we komende jaren gepland hebben. Daarnaast zijn ook de inkomsten geraamd die we verwachten te krijgen. Het saldo van baten en lasten, oftewel het begrotingssaldo, moet structureel en reëel in evenwicht zijn. Dat betekent dat structurele lasten worden gedekt met structurele baten waardoor deze in balans zijn. Daarnaast dient de inschatting van de baten en lasten realistisch te zijn. Hierop kan een uitzondering gemaakt worden als aannemelijk is dat het structureel en reëel evenwicht in de begroting in de eerstvolgende jaren wel tot stand zal worden gebracht. Dit is vastgelegd in de Provinciewet in artikel 193. Voor deze Kadernota gaat het om de periode tot en met 2030.

Sinds enkele jaren is in de provinciale Kadernota een financieel beeld opgenomen, dat de ontwikkeling en veranderingen over een periode van 15 jaar toont. In deze Kadernota loopt dat beeld tot en met 2041. Hiermee hebben we meer overzicht op de lange termijn. Dat kan bijdragen aan de besluiten die Provinciale Staten nemen over de uitvoering van beleid waarvan pas op een later moment duidelijk is wat de financiële gevolgen zijn. Een voorbeeld hiervan zijn investeringsprojecten, waarvan de kapitaallasten en de lasten voor beheer en onderhoud pas na enkele jaren duidelijk worden in het financiële beeld.

Een plan over meerdere jaren opstellen dat zover vooruit kijkt, bevat natuurlijk veel onzekerheden. Hoe verder weg in de tijd iets ligt, hoe groter die onzekerheid is. Dat geldt zowel voor de uitgaven als de inkomsten. In dit hoofdstuk wordt dit verder toegelicht.

Baten

Provinciefonds

Herijking van het bestaande verdeelmodel

Bijna de helft van de structurele inkomsten van de provincie komt uit de uitkering uit het Provinciefonds. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is al een aantal jaar geleden een proces gestart om tot een nieuwe verdeling van de uitkeringen voor de provincies te komen. Eén die beter aansluit bij de werkelijke kosten en waarbij een aantal weeffouten uit het huidige model worden hersteld. Op 7 juli 2025 stuurden wij een brief aan Provinciale Staten met informatie over de tussenstap om te komen tot een nieuw verdeelmodel van het provinciefonds. Daarin schreven we al het volgende: Vanaf 1 januari 2026 wordt er een betekenisvolle financiële stap binnen het huidige verdeelmodel gezet. De effecten hiervan zijn in twee stappen verwerkt, een bijstelling in de Begroting 2026 en een nadere bijstelling in de Voorjaarsnota 2026. Provinciale Staten zijn hierover [geïnformeerd via een toelichting van de effecten van de septembercirculaire 2025](#).

Momenteel wordt er gewerkt aan een definitieve versie van het nieuwe verdeelmodel in 2026. Het is onduidelijk welke financiële gevolgen dit zal hebben, ook al omdat er waarschijnlijk voor een model van langzaam ingroeien gekozen zal worden waarbij niet in één keer op het nieuwe model wordt overgegaan. Zodra hier meer duidelijkheid over is informeren we Provinciale Staten.

Compensatie voor nieuwe tariefkorting emissievrije voertuigen tussen 2026 en 2030

Op 24 juni 2025 stuurden wij een brief aan Provinciale Staten met informatie over de financiële effecten van de meicirculaire 2025 van het provinciefonds. Daarin schreven we al het volgende: omdat Elektrische Voertuigen (EV's) in de regel zwaarder zijn dan benzine voertuigen, geldt er de komende jaren een tariefkorting in de MRB voor EV's. Deze tariefkorting werkt ook door in de provinciale opcenten. De provincies worden daarom voor de lagere inkomsten uit de provinciale opcenten in de periode 2026 tot en met 2029 gecompenseerd via het provinciefonds. Dit gaat om cumulatief € 569 miljoen. Dit bedrag is nu definitief en resulteert in een extra uitkering

van € 16,7 miljoen in 2026, € 20,6 miljoen in 2027 en ruim € 25 miljoen voor de jaren 2028 en 2029.. De effecten hiervan zijn in twee stappen verwerkt, een conservatieve bijstelling in de Begroting 2026 en een nadere bijstelling in de Voorjaarsnota 2026. Provinciale Staten zijn hierover [geïnformeerd via een toelichting van de effecten van de septembercirculaire 2025](#).

Motorrijtuigenbelasting (mrb)

Verandering van de grondslag voor de motorrijtuigenbelasting

De opcenten (extra belasting) op de motorrijtuigenbelasting vormen het grootste deel van structurele inkomsten van de provincie. De grondslag voor de opcenten wordt gevormd door het aantal voertuigen in Zuid-Holland, het gewicht daarvan en de vrijstellingsregels. Al deze dingen kunnen veranderen en kunnen door maatregelen in de Voorjaarsnota van het Rijk beïnvloed worden.

Motie 1812 - herziening verhoging provinciale Motorrijtuigenbelasting

Bij de behandeling van de Begroting 2026 is de Motie 1812 - herziening verhoging provinciale motorrijtuigenbelasting positief financieel perspectief meicirculaire 2026 aangenomen. Hierin wordt gevraagd om een herziening van de door PS bij de Begroting 2026 vastgestelde extra verhoging van 0,3 opcenten bij voldoende financieel perspectief na de publicatie van de meicirculaire 2026. Na de publicatie van de meicirculaire gaan wij expliciet toetsen of de structurele begroting van de provincie duurzaam sluitend blijft zonder deze belastingverhoging. Bij de Begroting 2026 is het effect van deze verhoging ingeschat op circa € 1,4 miljoen per jaar. De gepresenteerde saldi zijn een momentopname en zullen nog worden beïnvloed door de meicirculaire van het rijk en eventueel nieuwe inhoudelijke voorstellen en het faseren van lasten bij Najaarsnota 2026 en begroting 2027. Op basis van de huidige inzichten blijft de structurele begroting van de provincie duurzaam sluitend zonder deze belastingverhoging. Daarbij dient er wel aandacht te zijn voor de beperkte resterende structurele ruimte in met name 2027.

Lasten

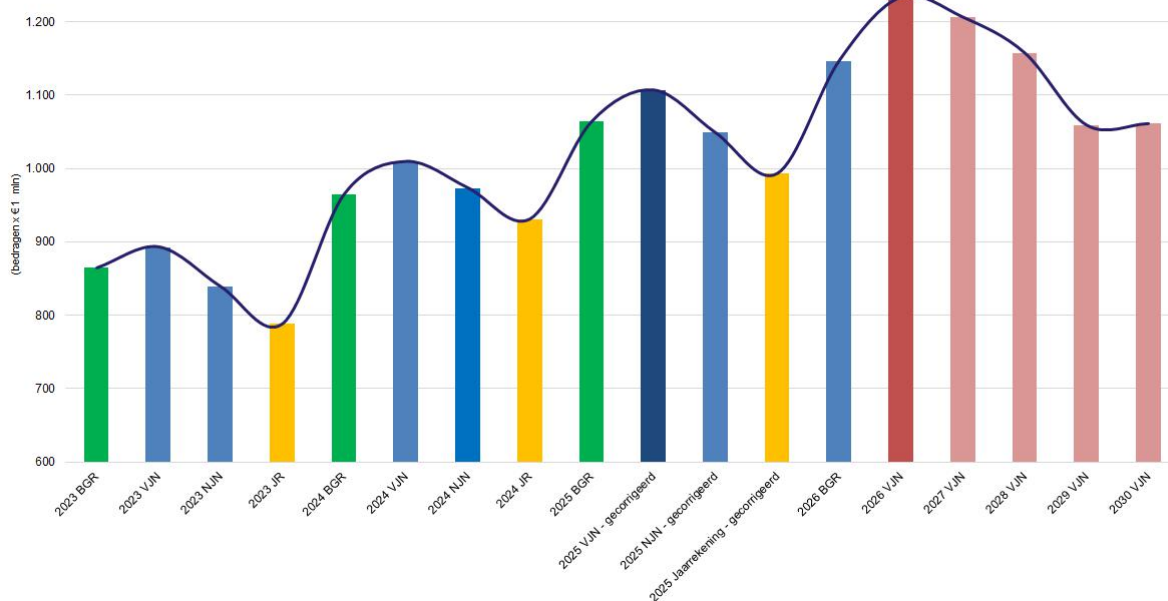
Aan de lastenkant hebben we te maken met onzekerheden met betrekking tot het realistisch begroten, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en rente en prijsontwikkeling. Met name de laatste twee leggen druk op de structurele begroting. De effecten van de gestegen rente zijn ook direct zichtbaar in de ontwikkeling van de kapitaallasten in relatie tot de structurele lasten investeringen.

Realistisch begroten

Met de term 'realisatiekracht' wordt binnen de provincie Zuid-Holland de financiële realisatiekracht bedoeld. Dit is de mate waarin de organisatie in staat is om de begrote lasten te realiseren. Net als bij veel publieke organisaties is ook bij de provincie Zuid-Holland al jarenlang een onderbesteding van de gerealiseerde lasten ten opzichte van de bedragen in de begroting zichtbaar.

De ontwikkeling van de omvang van het lastenniveau qua (bijgestelde) begroting en realisatie kent een terugkerend patroon, dat wordt aangeduid als 'de zaagtand'. In onderstaand figuur is dit in beeld gebracht.

Ontwikkeling van de lasten



Het patroon dat we de afgelopen jaren zien is: de begrote lasten in de primaire begroting vormen het beginpunt. Vervolgens wordt dit lastenniveau opgehoogd in de Voorjaarsnota in verband met nieuwe of aangescherpte ambities. In de Najaarsnota vindt vervolgens een (beperkte) bijstelling op dit lastenniveau plaats op basis van de planning en uitwerking Meicirculaire vanuit het Rijk. Meestal is dit per saldo een verlaging van het lastenniveau waarbij een deel van de lasten naar volgende jaren worden doorgeschoven. Bij de jaarrekening blijkt vervolgens dat de realisatie lager is dan wat in de bijgestelde begroting bij najaarsnota was opgenomen.

De verschillen tussen de Begroting, Voorjaarsnota en Najaarsnota werden de afgelopen jaren iets kleiner. De Jaarrekening 2025 laat nog steeds een lager uitgavenpatroon zien dan we bij de begroting en bijstellingsproducten dachten. We ramen nog steeds ambitieus en optimistisch, wat leidt tot een positief rekeningresultaat. We zien dat de ambities bestuurlijk en vanuit PS blijven stijgen. Ter illustratie: de Begroting 2026 is € 83 miljoen hoger dan de Begroting 2025. In de Voorjaarsnota 2026 zien we nog eens een stijging van € 87 miljoen ten opzichte van de begroting. Daardoor stijgt het lastenniveau tot € 1.234 miljoen. Dit wordt mede ingegeven door autonome ontwikkelingen maar ook door intensiveringen zoals het door Provinciale Staten instellen van de Investeringsagenda 2026-2030 bij de Kadernota 2026-2029. Tegelijk zien we ook dat de werkelijk uitgegeven bedragen in de jaarrekeningen blijven stijgen.

Bij verhoging van de ambities en van de realisatiekracht is het daarom belangrijk om te kijken of partners in het veld mee kunnen bewegen in deze versnelling, de eigen organisatie in staat is de groei op te vangen (rekening houdend met de krapte op de arbeidsmarkt) en of beleid en regelgeving voldoende voorbereid zijn (advies accountant in de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR), november 2022). Beleid, financiën en uitvoering moeten dus op elkaar afgestemd zijn en blijven. Dit blijft een continu aandachtspunt.

Arbeidsmarkt

Om de ambities in de begroting te realiseren is arbeidscapaciteit nodig. Door krapte op de arbeidsmarkt is het moeilijker om alle vacatures tijdig te vullen. Dat kan deels ondervangen worden door tijdelijk van extern personeel gebruik te maken, maar ook hier is de arbeidsmarkt overspannen.

Rente

Op basis van de stand Voorjaarsnota 2026 is een prognose voor de rentekosten op de korte en lange termijn gemaakt. De realisatie daarvan hangt in sterke mate af in hoeverre we projecten realiseren op grote dossiers,

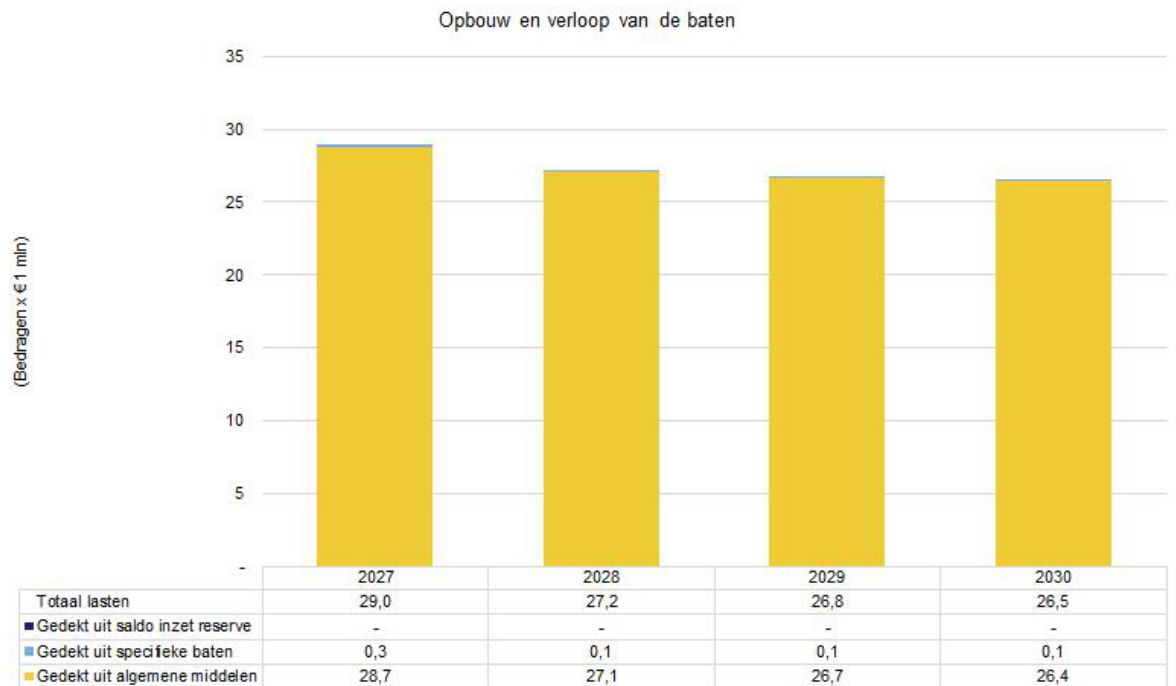
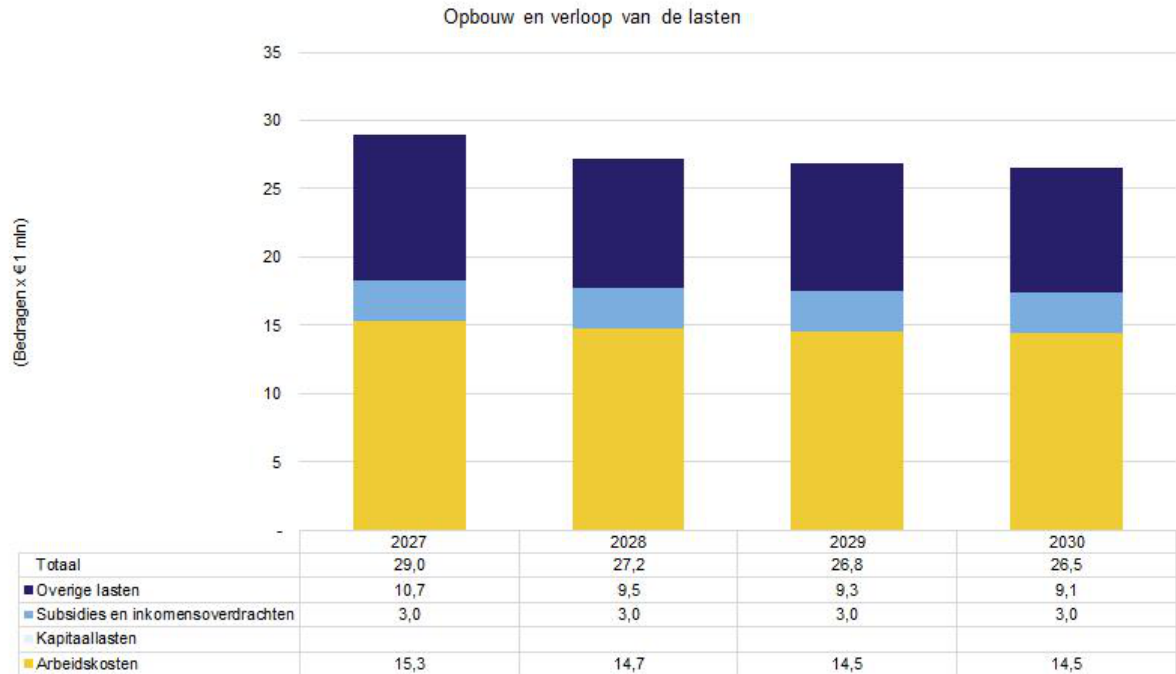
waaronder het PZI, de realisatie van NNN en projecten binnen het ZH-PLG. Daarbij gaan we er van uit dat we onze leningen voor een periode van 30 jaar aantrekken en lineair aflossen. We hebben een rentetarieaf van 3,54% gehanteerd.

Wanneer het tijdstip of de omvang van de aan te trekken leningen verandert, of het werkelijke rentetarieaf waartegen we een lening moeten aantrekken, dan heeft dat natuurlijk ook invloed op de toekomstige rentekosten.

Lange termijn inzicht Ambities

Ambitie 1 Samenwerken aan Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	35.073	28.997	27.219	26.818	26.550	26.673	26.547	26.572	26.572	26.697	26.572	26.572	26.572	26.572	26.572	26.572
Baten	365	263	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
Totaal saldo lasten en baten	34.708	28.734	27.084	26.683	26.415	26.538	26.412	26.437	26.437	26.562	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437
Totaal saldo	34.708	28.734	27.084	26.683	26.415	26.538	26.412	26.437	26.437	26.562	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 1-1 Krachtig openbaar bestuur																
1-1-1 Sterke decentrale overheden	3.653	3.168	3.097	2.860	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656	2.656
1-1-2 Daadkrachtig Provinciaal bestuur	21.572	16.411	15.673	15.531	15.475	15.474	15.473	15.498	15.498	15.498	15.498	15.498	15.498	15.498	15.498	15.498
1-1-3 Openbaar Bestuur	7.565	7.362	6.368	6.356	6.351	6.476	6.351	6.351	6.351	6.476	6.351	6.351	6.351	6.351	6.351	6.351
Totaal beleidsdoel 1-1	32.789	26.940	25.137	24.746	24.482	24.606	24.480	24.505	24.505	24.630	24.505	24.505	24.505	24.505	24.505	24.505
Beleidsdoel 1-2 Sterke samenleving																
1-2-1 Maatschappelijke ontwikkelingen	2.284	2.056	2.082	2.071	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067
Totaal beleidsdoel 1-2	2.284	2.056	2.082	2.071	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067	2.067
Totaal Lasten	35.073	28.997	27.219	26.818	26.550	26.673	26.547	26.572	26.572	26.697	26.572	26.572	26.572	26.572	26.572	26.572

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Baten																
Beleidsdoel 1-1 Krachtig openbaar bestuur																
1-1-2 Daadkrachtig Provinciaal bestuur	-365	-263	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal beleidsdoel 1-1	-365	-263	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal Baten	-365	-263	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Saldo lasten en baten Ambitie 1	34.708	28.734	27.084	26.683	26.415	26.538	26.412	26.437	26.437	26.562	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437	26.437

Beleidsdoel 1-1 Krachtig openbaar bestuur

Steeds meer maatschappelijke opgaven waar we als provincie voor staan vragen om goede samenwerking tussen verschillende overheden. De verkiezingen en de vormingen van nieuwe besturen op nationaal, lokaal en straks ook provinciaal zorgen ervoor dat we in de onderlinge relaties en gezamenlijke agenda's (opnieuw) moeten blijven investeren. Een belangrijk deel daarvan vindt plaats op regionaal niveau. De huidige opgaven vragen om een toekomstbestendig decentraal bestuur waarin lokale bestuurskracht en regionale realisatiekracht gezamenlijk worden versterkt.

Besturen van gemeenten wordt complexer, doordat zij te maken krijgen met een stapeling van maatschappelijke opgaven. Voor deze vragen moeten zij antwoord bieden in een context van beperkte financiële middelen, beperkte beleidsvrijheid, een tekort aan gekwalificeerd personeel en politieke versplintering. Hierdoor komt niet alleen de lokale dienstverlening onder spanning te staan, maar ook om actief mee te doen en een visie te hebben op regionale samenwerking.

Als gemeenten onvoldoende kunnen bijdragen aan regionale samenwerking, of niet tot gezamenlijke besluiten kunnen komen, verzwakt dit de totale regionale uitvoeringskracht. Hierdoor ontstaan risico's op vertraging van belangrijke opgaven en het niet behalen van nationale en provinciale doelen.

Als provincie geven wij daarom prioriteit aan het ondersteunen van gemeenten bij het investeren in de eigen bestuurskracht, stimuleren wij het opstellen van regionale agenda's en vragen we landelijk om aandacht voor de onderliggende factoren waar gemeenten mee te worstelen hebben. Zo geven we bijvoorbeeld een vervolg aan onze goed gewaardeerde conferentie over de interbestuurlijke en financiële verhoudingen en gaan we met gemeenten in gesprek over welke afwegingen er gemaakt kunnen worden binnen de huidige wetgeving in het sociaal domein. Zo zorgen we dat de discussie over de gemeentefinanciën betrokken en constructief blijft. Verder blijven we doorgaan met ontmoetingen, bijeenkomsten en kennissessies die wij organiseren via de Zuid-Holland Academie, Kennis Zuid-Holland, Focus op Financiën, het secretarissennetwerk of de bezoeken van GS en directie aan gemeenten. Verdere bieden wij bijvoorbeeld gemeenten aan om kennissessies, workshops en gesprekken te organiseren over provinciale thema's die passen in de inwerkprogramma's van de nieuwe gemeentebesturen.

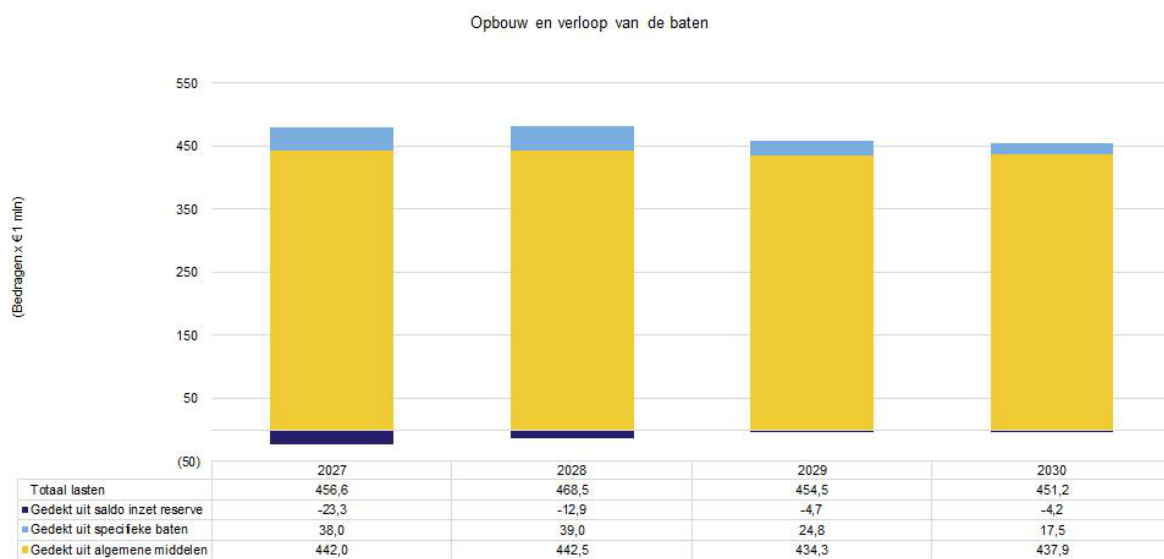
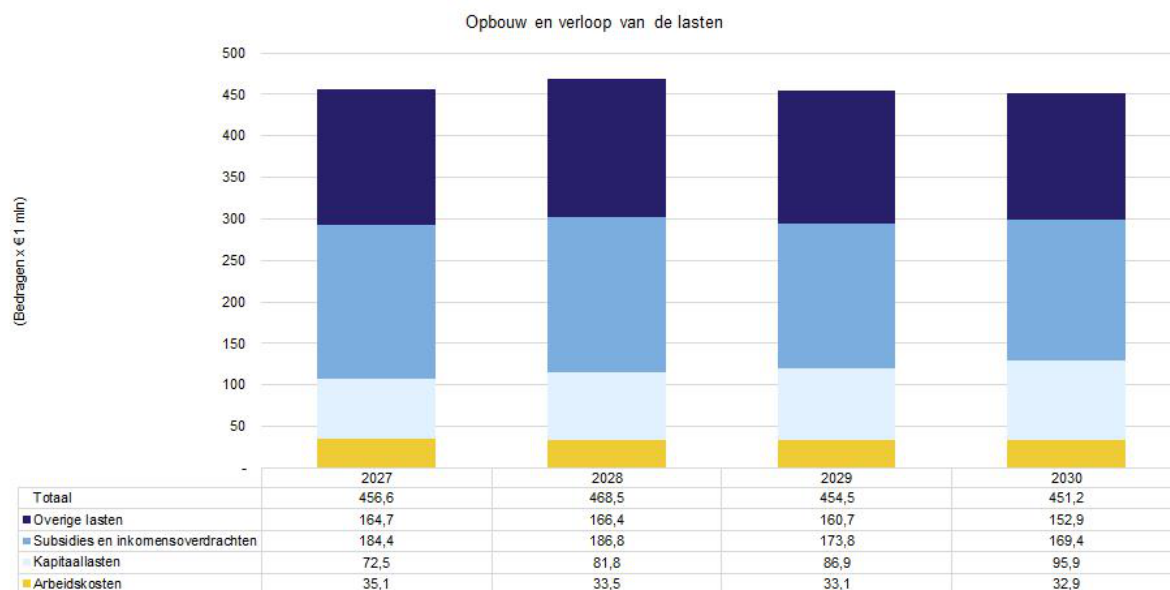
Samenwerken met nationale en Europese partners wordt ook steeds belangrijker om de uitdagingen in een gespannen geopolitieke situatie het hoofd te bieden. Eén van die uitdagingen is de digitalisering van de maatschappij en de macht en invloed van technologische bedrijven. Dit raakt niet alleen hoe we wonen, werken maar ook hoe we besturen. Als provincie willen wij prioriteit geven aan het benutten van de kansen die het biedt, en tegelijkertijd de risico's beheersen en de kernwaarden van de democratie en de rechtsstaat beschermen. Zodat we technologische innovaties kunnen inzetten voor betere publieke diensten en een fijnere leefomgeving. De maatschappelijke waarde van digitalisering staat voor ons in Zuid-Holland centraal; het moet duidelijk zijn wat mensen eraan hebben. We investeren bijvoorbeeld in publieke platforms als Polis NL om inwoners actief te betrekken bij besluitvorming en werken samen met Europese partners aan de inzet van 'Ethical AI'. Daarnaast sluiten we aan bij diverse (internationale netwerken) om kennis te delen op het gebied van digitale autonomie en digitale publieke infrastructuur.

Beleidsdoel 1-2 Sterke Samenleving

Zie Beleidsdoel 1-1.

Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	434.355	456.645	468.543	454.464	451.175	443.012	451.205	459.986	456.818	455.692	459.435	451.806	448.899	448.050	444.604	442.757
Baten	22.375	37.962	38.975	24.846	17.498	9.698	9.698	9.698	9.632	9.632	9.631	9.631	9.631	9.631	9.631	9.631
Totaal saldo lasten en baten	411.980	418.684	429.569	429.618	433.677	433.314	441.506	450.288	447.186	446.060	449.804	442.175	439.268	438.419	434.973	433.126
Onttrekking aan reserves	35.616	27.877	17.900	8.550	9.166	12.264	13.005	13.134	9.750	7.366	7.766	66	66	66	66	66
Toevoeging aan reserves	2.663	4.553	4.988	3.846	4.988	5.390	3.846	5.736	5.670	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-32.954	-23.324	-12.912	-4.704	-4.179	-6.875	-9.159	-7.398	-4.080	-7.366	-7.766	-66	-66	-66	-66	-66
Totaal saldo	379.026	395.359	416.656	424.914	429.498	426.439	432.348	442.890	443.106	438.694	442.038	442.108	439.201	438.352	434.907	433.060

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen																
2-1-1 Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	12.084	11.477	11.128	11.063	11.050	10.850	10.849	10.849	10.849	10.849	10.594	10.594	8.704	8.704	8.704	8.704
2-1-2 Adequaate en duurzaam aanbod openbaar vervoer	164.201	178.101	189.053	168.240	168.330	156.340	156.277	156.168	154.442	154.190	153.689	153.586	153.334	153.254	152.108	152.076
2-1-3 Duurzaam en efficiënt goederenvervoer	3.381	4.769	3.133	2.740	1.336	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036	1.036
2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI)	21.290	27.115	23.584	32.118	32.443	29.606	33.513	41.012	39.184	38.813	41.058	33.366	33.020	33.048	33.202	33.348
2-1-5 Realisatie provinciale infrastructuurprojecten (PZI)	28.069	31.618	38.237	43.897	45.522	49.159	50.942	49.961	49.206	47.761	49.635	48.583	47.121	45.230	42.174	39.862

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
2-1-6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart	1.500	1.115	1.028	1.272	520	520	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519
Totaal beleidsdoel 2-1	230.526	254.195	266.162	259.331	259.200	247.510	253.137	259.546	255.236	253.168	256.531	247.684	243.734	241.790	237.744	235.544
Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur																
2-2-1 Beheer en onderhoud op orde en duurzaam	203.830	202.450	202.381	195.133	191.974	195.502	198.068	200.440	201.581	202.524	202.904	204.122	205.164	206.259	206.860	207.213
Totaal beleidsdoel 2-2	203.830	202.450	202.381	195.133	191.974	195.502	198.068	200.440	201.581	202.524	202.904	204.122	205.164	206.259	206.860	207.213
Totaal Lasten	434.355	456.645	468.543	454.464	451.175	443.012	451.205	459.986	456.818	455.692	459.435	451.806	448.899	448.050	444.604	442.757
Baten																
Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen																
2-1-1 Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	-1.851	-1.250	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255
2-1-2 Adequaat en duurzaam aanbod openbaar vervoer	-4.359	-15.557	-13.587	-4.168	-8.942	-1.142	-1.142	-1.142	-1.076	-1.076	-1.076	-1.076	-1.076	-1.076	-1.076	-1.076
2-1-3 Duurzame en efficiënt goederenvervoer	-150	-15	-85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI)	-425	-820	-500	-1.383	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-1-6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart	-100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 2-1	-6.885	-17.642	-15.427	-6.806	-10.197	-2.397	-2.397	-2.397	-2.331	-2.331	-2.331	-2.331	-2.331	-2.331	-2.331	-2.331
Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur																
2-2-1 Beheer en onderhoud op orde en duurzaam	-15.490	-20.320	-23.547	-18.039	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300
Totaal beleidsdoel 2-2	-15.490	-20.320	-23.547	-18.039	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.301	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300	-7.300
Totaal Baten	-22.375	-37.962	-38.975	-24.846	-17.498	-9.698	-9.698	-9.698	-9.632	-9.632	-9.631	-9.631	-9.631	-9.631	-9.631	-9.631
Saldo lasten en baten Ambitie 2	411.980	418.684	429.569	429.618	433.677	433.314	441.506	450.288	447.186	446.060	449.804	442.175	439.268	438.419	434.973	433.126

Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen

Het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#) verwacht dat de mobiliteit verder gaat groeien als gevolg van economische- en bevolkingsgroei.

Voor het wegverkeer (personen en goederen) in Nederland wordt in 2030 een toename in afgelegde afstand verwacht van tussen de 7% en 11% ten opzichte van 2024. Het goederenvervoer neemt verder toe, al zal de eerdere sterke groei iets afvlakken. Ook het gebruik van het openbaar vervoer neemt toe. In 2030 wordt ten opzichte van 2024 tot 13% meer reizigerskilometers afgelegd met de trein. Voor de bus, tram en metro is het nog onzeker of er sprake zal zijn van groei. De totaal per fiets afgelegde afstand zal in 2030 waarschijnlijk 8% hoger zijn dan in 2023.

Vanwege de verdere verstedelijking (nieuwe woningen en arbeidsplaatsen) zal met name het personenvervoer toenemen. Investerings in bereikbaarheid blijven daarom nodig om de woningbouw en economische groei mogelijk te maken. Dit vraagt om het doorzetten van het Omgevingsbeleid ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Met daarbij aandacht voor verkeersveiligheid, het reizen per (elektrische) fiets, het openbaar vervoer, maar ook de personenauto waar andere vormen van vervoer minder beschikbaar of geschikt zijn. Doordat het drukker wordt op de weg blijven we inzetten op goederenvervoer over het water en spoor in plaats van over de weg.

De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Zuid-Holland is een gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk, provincie, de regio's 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 de Oude Lijn) en wettelijke taken zoals beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen en de openbaar vervoerconcessies. Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur geeft de provinciale projecten en bijdragen weer tot en met 2040.

Onlangs heeft het kabinet [aangegeven](#) dat vanwege financiële tekorten scherpe keuzes nodig zijn voor de (onderhouds)projecten aan wegen, bruggen en spoorwegen. Ondanks dat het Rijk afgelopen jaar nieuw geld beschikbaar heeft gesteld voor de ontsluiting van woningbouwprojecten en de Oude Lijn (zie [dit bericht](#)) vormen de financiële tekorten en andere beperkingen zoals stikstofruimte, een bedreiging voor de bereikbaarheid van de provincie. Dit geeft extra druk op de verschillende economische clusters zoals de haven van Rotterdam en de Greenports en op ruimtelijke ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave. Verschillende Rijksprojecten zijn ook al [gepauzeerd](#) vanwege de stikstofproblematiek, stijgende prijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Het is onduidelijk hoeveel ruimte er is voor nieuwe investeringen in infrastructuur vanuit het Rijk. Voor ons zal de nadruk in eerste instantie liggen op het realiseren van al gemaakte afspraken met het Rijk. We blijven samen met andere regionale partijen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek hierover, bijvoorbeeld via het IPO, projecten en via het Rijksprogramma [Bereikbaarheid op peil](#).

Daarnaast hebben we bij de uitvoering van (infrastructuur)projecten te maken met exogene of externe risico's. Dit zijn gebeurtenissen die buiten de invloedssfeer liggen van een project en de provincie. Dit zijn bijvoorbeeld marktontwikkelingen (personeelstekorten, faillissementen), geopolitieke ontwikkelingen (oorlogen) maar ook veranderend Europees of landelijk beleid (stikstof, financiële spelregels, staalslakken). Dit soort risico's zijn niet of nauwelijks te beheersen maar kunnen wel een groot effect hebben op de uitvoerbaarheid en (financiële) haalbaarheid van de bereikbaarheidsdoelstellingen.

In [Zuid-Holland Bereikbaar](#) beperken we ondertussen de hinder waar mogelijk bij renovatie, onderhoud en aanleg en verbetering van infrastructuur. We proberen hierbij om reizigersgedrag te veranderen zodat reizigers ook na de werkzaamheden blijvend op een andere manier reizen. Daarnaast ondersteunt Zuid-Holland werkgevers en moedigt hen aan om hun werknemers op een duurzamere manier te laten reizen.

Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur

De provincie heeft als wettelijke taak om haar infrastructuur op orde te houden en te beheren. De uitgangspunten voor beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur leggen we vast in de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK). In 2027 zal de NOK weer worden geactualiseerd.

In het omgevingsprogramma is voor Beleidsdoel 2-2 o.a. maatregel Uitvoeren assetmanagement op onderhoudsniveau 'Sober en Doelmatig' opgenomen. Dit betekent dat er gekeken wordt naar een optimale balans tussen prestaties, risico's en kosten. Uitgangspunt hierbij is 'toestandsafhankelijk onderhoud'. Zodra een asset (weg of brug) onder het aansprakelijkheidsniveau dreigt te komen vindt onderhoud plaats. Hiervoor maken we gebruik van een assetmanagementsysteem dat is gebaseerd op de internationale assetmanagementstandaard NEN-ISO 55001, zie de [assetmanagement factsheet](#). Deze balans betekent in praktijk het op het juiste moment programmeren, en dus prioriteren, van onderhoudswerkzaamheden.

Bij deze prioritering kijken we onder andere naar:

- de impact op veiligheid en het voorkomen van incidenten en storingen;
- de gevolgen voor bereikbaarheid en doorstroming voor weg- en vaarweggebruikers;
- de mate waarin maatregelen bijdragen aan het beperken van hinder en het verminderen van uitstoot;
- de levensduurkosten van assets (voorkomen van hogere kosten op langere termijn).

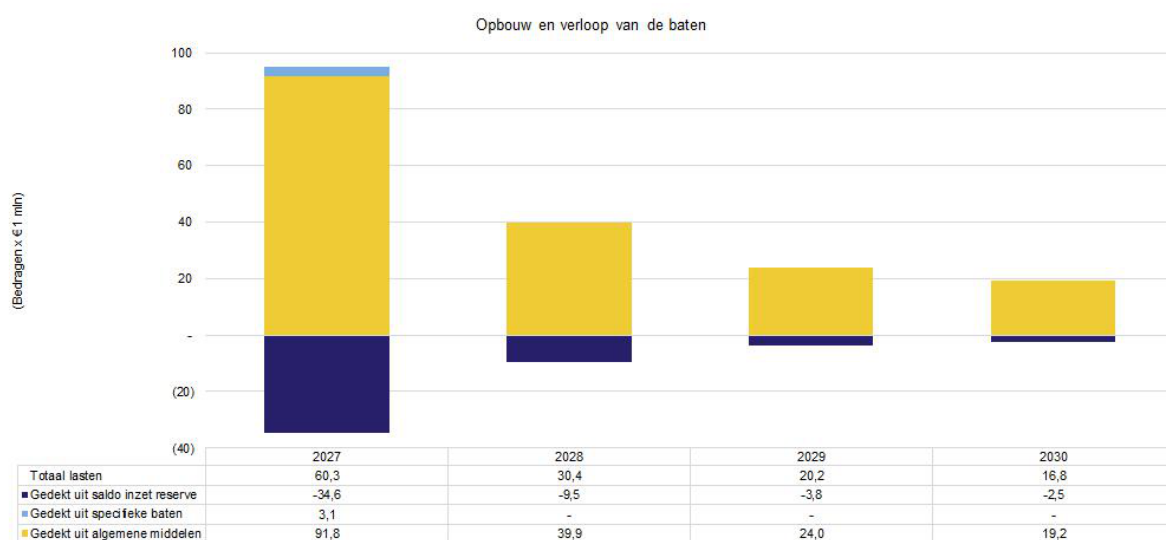
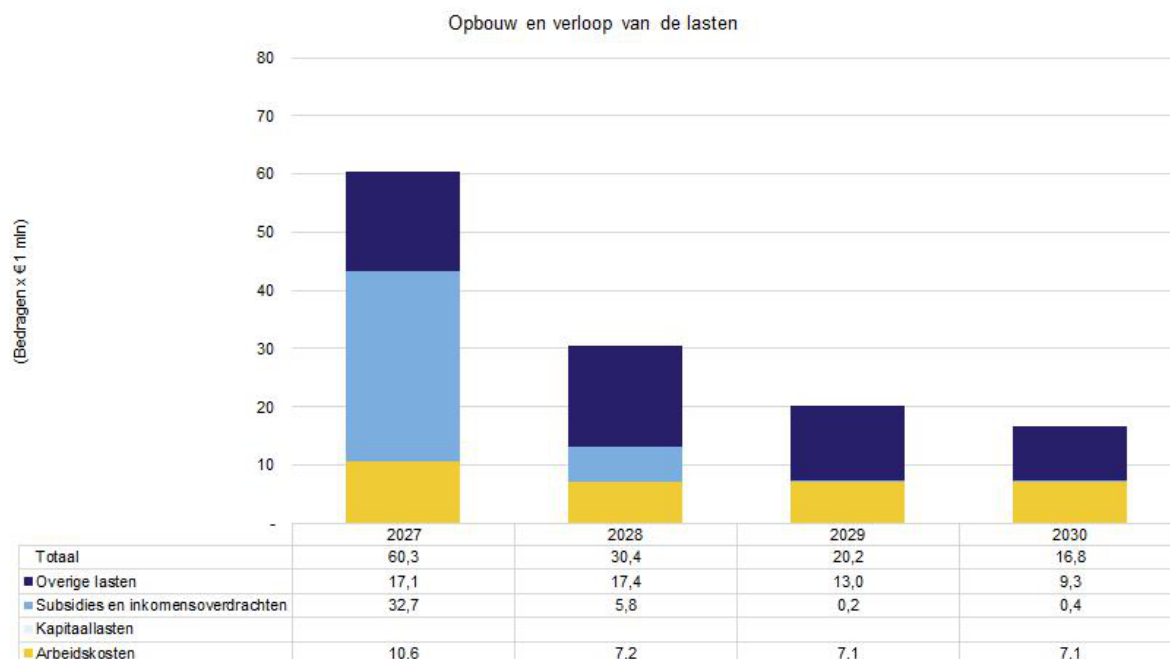
Dienstverlening is onderdeel van assetmanagement; optimale bediening van bruggen en sluizen voor vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, efficiënt en veilig afhandelen van incidenten op de weg en toezicht en handhaving op wegen en vaarwegen.

De, bij Beleidsdoel 2-1 genoemde, verwachte mobiliteitsgroei zorgt voor een intensiever gebruik van de (provinciale) infrastructuur. Dit vergroot de belasting op onze assets en maakt het nog belangrijker om systematisch en risico gestuurd te beheren.

Binnen het onderhoudsniveau 'Sober en Doelmatig' is daarmee de ruimte voor verdere prioritering af te raden. Extra verschuivingen of verdere afbouw van activiteiten zouden betekenen dat de wettelijke taak om de infrastructuur op orde en veilig te houden onder druk komt te staan en dat de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur merkbaar afnemen.

Ambitie 3 Schone energie voor iedereen

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	69.796	60.281	30.448	20.238	16.794	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950
Baten	10.807	3.130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	58.989	57.151	30.448	20.238	16.794	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950
Onttrekking aan reserves	43.358	34.640	9.452	3.800	2.450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-43.358	-34.640	-9.452	-3.800	-2.450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo	15.631	22.511	20.996	16.438	14.344	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 3-1 Energietransitie																
3-1-1 Duurzame opwek elektriciteit	10.862	10.955	8.036	5.078	5.062	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061	5.061
3-1-2 Lokale initiatieven en inclusieve energietransitie	3.515	3.582	3.994	3.787	3.334	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304	2.304
3-1-3 Warmte transitie in de gebouwde omgeving en glastuinbouw	44.986	34.066	8.300	2.281	2.667	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274	2.274
3-1-4 Klimaatneutrale en circulaire industrie	5.053	4.661	5.489	4.481	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427	2.427
3-1-5 Duurzaam energiesysteem	4.537	6.417	4.429	4.412	3.105	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
3-1-6 Kernenergie	842	600	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Totaal beleidsdoel 3-1	69.796	60.281	30.448	20.238	16.794	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950
Totaal Lasten	69.796	60.281	30.448	20.238	16.794	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950
Baten																
Beleidsdoel 3-1 Energietransitie																
3-1-1 Duurzame opwek elektriciteit	-3.999	-1.633	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-1-2 Lokale initiatieven en inclusieve energietransitie	-700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-1-3 Warmte transitie in de gebouwde omgeving en glastuinbouw	-2.157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-1-4 Klimaatneutrale en circulaire industrie	-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-1-5 Duurzaam energiesysteem	-3.450	-1.497	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 3-1	-10.807	-3.130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-10.807	-3.130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo lasten en baten Ambitie 3	58.989	57.151	30.448	20.238	16.794	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950	13.950

Beleidsdoel 3-1 Energietransitie

Samenvatting – Provinciaal beleid Energietransitie Zuid-Holland

De internationale afhankelijkheid van olie en gas en de recente sterke prijsschommelingen maken de kwetsbaarheid van het huidige energiesysteem zichtbaar. Deze ontwikkelingen vergroten de noodzaak om de energietransitie te versnellen en de weerbaarheid te vergroten. Zuid-Holland wil het aandeel hernieuwbare energie vergroten, fossiele energie afbouwen en inzetten op een samenhangende aanpak waarin enerzijds duurzame opwek, warmte en een eerlijke energietransitie met elkaar worden verbonden. En anderzijds de thema's haven en industrie, het energiesysteem en kernenergie meer met elkaar worden verweven. Circulaire economie, digitalisering en koolstof worden ook meer verbonden, om zo keuzes te maken die bijdragen aan een robuust en toekomstbestendig energiesysteem, met een zorgvuldige afweging van de schaarse ruimte en andere provinciale belangen. Innovatie is hierbij essentieel en als provincie blijven we investeren in projecten die bijdragen aan toekomstbestendigheid.

3-1-1 Duurzaam opwekken van elektriciteit

De provincie werkt toe naar een klimaatneutrale energievoorziening in 2050. De RES-doelen (6,3–6,8 TWh) vormen daarin een belangrijke tussenstap, maar zijn niet voldoende om de groeiende energievraag richting 2030 en 2050 te dekken. Daarom versnelt de provincie de realisatie van duurzame opwek door via modulaire herzieningen windenergie (voor RES Holland-Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden en Rotterdam-Den Haag). En door zoekgebieden te vertalen naar concrete, juridisch-planologisch geborgde locaties, in regio's die achterblijven op het RES-doel. Lokaal eigendom van energie en het faciliteren hiervan blijft een prioriteit. Tegelijkertijd werkt de provincie met partners aan de opwek capaciteit (zon, wind en SMS's) voor na 2030 tot 2050 en aan passende governance-afspraken. Het plan van aanpak voor opwek na 2030 biedt hier richting in.

3-1-2 Eerlijke Energietransitie

Zuid-Holland vindt rechtvaardigheid belangrijk en wil dat iedereen kan meedoen en profiteren van de energietransitie. De provincie betreft inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties vroegtijdig bij ontwikkelingen, zodat plannen samen met de omgeving worden gemaakt. Ze stimuleert zeggenschap en lokaal eigenaarschap, met als uitgangspunt minimaal 50% lokaal eigendom bij grootschalige energieprojecten, en waar mogelijk 100%. Opbrengsten blijven zo in de regio en ondersteunen decentrale energiesystemen. Extra aandacht gaat uit naar kwetsbare groepen die vaker geconfronteerd worden met hoge energiekosten en beperkte mogelijkheden. De provincie wil ongelijkheid verkleinen en zorgen dat ook deze groepen profiteren van verduurzaming.

3-1-3 Warmtetransitie in gebouwde omgeving en glastuinbouw

Zuid-Holland heeft een unieke positie door de nabijheid van verschillende warmtebronnen en dichtbebouwde gebieden. De provincie wil deze positie benutten om zoveel mogelijk CO₂-reductie te realiseren via de warmtevoorziening. Ze werkt aan een toekomstbestendig energiesysteem waarin de warmtetransitie een sleutelrol speelt, zowel voor woningen als voor glastuinbouw. Met collectieve warmte voorkomen we een al te zwaar elektriciteitsnet en verdere netcongestie.

3.1.4 Klimaatneutrale en circulaire industrie

De provincie ondersteunt de nationale doelen: 49% minder broeikasgasuitstoot in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050, plus 50% minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en volledige circulariteit in 2050. Om dat te bereiken werkt Zuid-Holland langs drie sporen:

Efficiënter gebruik en verwaarding van reststromen

Vernieuwing van het energiesysteem

Vernieuwing van het grondstoffensysteem

Cruciaal hierbij is tijdige beschikbaarheid van energie-infrastructuur én voldoende ruimte om deze te realiseren.

3-1-5 Duurzaam energiesysteem

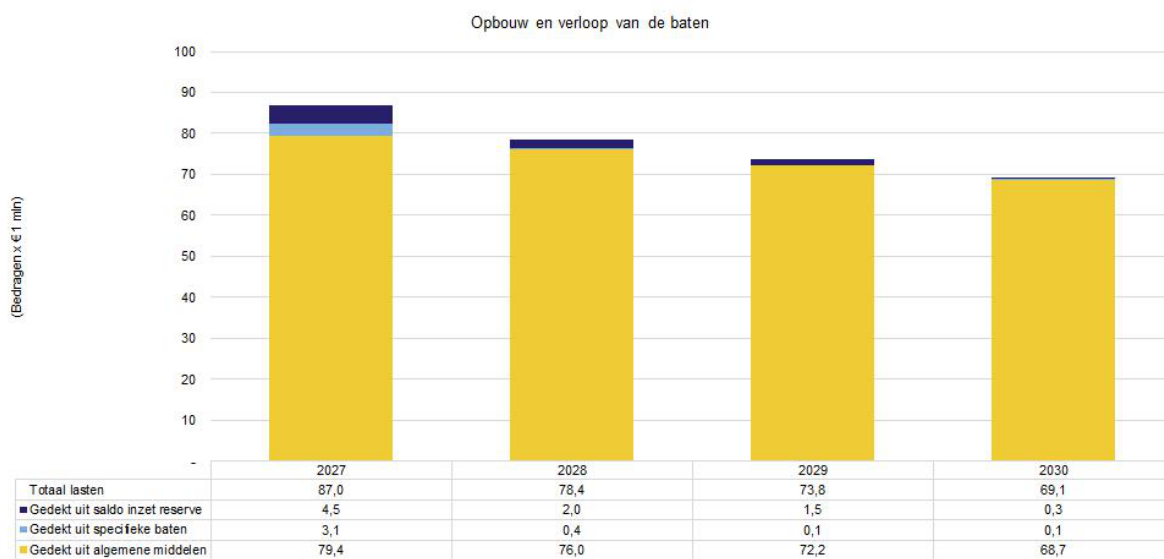
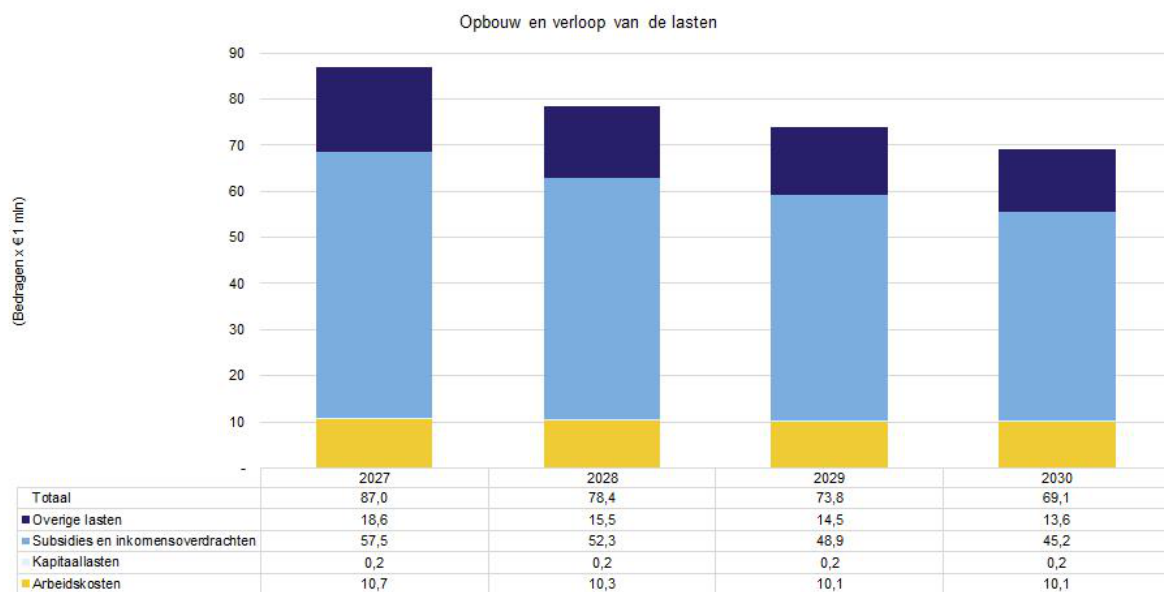
De provincie werkt met netbeheerders, overheidspartners en andere stakeholders aan een duurzaam energiesysteem dat in 2050 volledig functioneert. Momenteel wordt gewerkt aan maatregelen om netcongestie in te dammen. Het systeem omvat opwek, transport, conversie en opslag van warmte, elektriciteit, duurzame gassen en CO₂. Zeven leidende principes sturen deze ontwikkeling, waaronder energiebesparing, lokale opwek en benutting, de juiste energiedragers kiezen, efficiënter gebruik van infrastructuur, toegankelijkheid voor iedereen en samenhang tussen energie en ruimte. Het Zuid-Hollandse systeem maakt deel uit van een groter nationaal en internationaal netwerk, wat essentieel is voor stabiliteit en betrouwbaarheid.

3-1-6 Kernenergie

De provincie sluit geen CO₂-vrije technologie uit. Kernenergie kan bijdragen aan een stabiele, duurzame en betrouwbare energiemix en de afhankelijkheid van fossiele import verminderen. Zuid-Holland onderzoekt daarom de potentie van kernenergie binnen de provincie, met bijzondere aandacht voor Small Modular Reactors (SMR's).

Ambitie 4 Een welvarend Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	90.793	86.957	78.367	73.770	69.089	70.960	68.183	67.255	67.149	67.817	66.834	67.511	67.509	67.508	67.507	67.506
Baten	7.052	3.123	350	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Totaal saldo lasten en baten	83.741	83.834	78.016	73.682	69.001	70.872	68.095	67.167	67.061	67.729	66.746	67.423	67.421	67.420	67.419	67.418
Onttrekking aan reserves	7.075	4.459	2.028	1.528	255	255	255	255	255	955	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	709	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-6.366	-4.459	-2.028	-1.528	-255	-255	-255	-255	-255	-955	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo	77.375	79.374	75.988	72.154	68.746	70.617	67.841	66.912	66.807	66.775	66.746	67.423	67.421	67.420	67.419	67.418

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat																
4-1-1 Innovatie economie	27.744	28.305	27.372	25.944	22.263	21.200	20.651	20.361	20.361	21.061	20.106	20.106	20.106	20.106	20.106	20.106
4-1-2 Transitie van de tuinbouwketen	2.963	2.862	2.840	2.831	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828	2.828
4-1-3 Transitie van het havenindustriële complex	3.701	2.223	1.949	1.939	735	735	735	735	735	735	735	735	735	735	735	735
4-1-4 Digitale economie	2.685	2.275	1.577	1.569	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566	1.566
4-1-5 Circulair Zuid-Holland	6.403	5.454	5.385	5.356	5.345	5.345	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344	5.344
4-1-6 Toekomstbestendige ruimte voor ondernemen	10.984	7.602	7.169	6.321	6.314	6.314	6.312	6.311	6.309	6.308	6.306	6.305	6.303	6.302	6.301	6.300

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
4-1-7 Human capital	3.459	3.080	1.838	1.531	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528
Totaal beleidsdoel 4-1	57.939	51.801	48.129	45.492	40.579	39.516	38.965	38.673	38.671	39.370	38.414	38.412	38.410	38.409	38.408	38.407
Beleidsdoel 4-2 Erfgoed en Cultuur																
4-2-1 Erfgoed beschermen in de omgeving	1.580	2.977	1.371	1.366	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364
4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat	14.620	15.770	11.509	10.472	10.463	13.397	11.172	10.535	10.431	10.401	10.373	11.052	11.052	11.052	11.052	11.052
4-2-3 Provinciale erfgoedlijnen zichtbaar en beleefbaar	4.993	4.312	4.395	4.390	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388	4.388
4-2-4 Archeologie beschermen en zichtbaar	1.734	1.120	2.002	1.095	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342	1.342
4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken	9.927	10.976	10.961	10.954	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952	10.952
Totaal beleidsdoel 4-2	32.854	35.156	30.238	28.278	28.510	31.444	29.219	28.582	28.478	28.447	28.420	29.098	29.098	29.098	29.098	29.098
Totaal Lasten	90.793	86.957	78.367	73.770	69.089	70.960	68.183	67.255	67.149	67.817	66.834	67.511	67.509	67.508	67.507	67.506
Baten																
Beleidsdoel 4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat																
4-1-1 Innovatie economie	-5.387	-2.569	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-1-6 Toekomstbestendige ruimte voor ondernemen	-1.577	-466	-300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 4-1	-6.964	-3.035	-262	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 4-2 Erfgoed en Cultuur																
4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88
Totaal beleidsdoel 4-2	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88
Totaal Baten	-7.052	-3.123	-350	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88
Saldo lasten en baten Ambitie 4	83.741	83.834	78.016	73.682	69.001	70.872	68.095	67.167	67.061	67.729	66.746	67.423	67.421	67.420	67.419	67.418

Beleidsdoel 4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat

Opgaven en actuele ontwikkelingen

Zuid-Holland is één van de meest innovatieve economische regio's van Europa én staat voor fundamentele opgaven. De groei van de economie en arbeidsproductiviteit blijft achter bij vergelijkbare regio's en niet iedereen profiteert in gelijke mate van de brede welvaart. Het investeringsklimaat is ongunstig omdat de randvoorwaarden voor de groei van bedrijven – stabiel beleid, voldoende personeel, ruimte en beschikbaarheid en betaalbaarheid energie – niet op orde zijn.

Deze opgaven worden versterkt door ontwikkelingen zoals geopolitieke spanningen, de energietransitie, schaarse grondstoffen en de toenemende mate van digitalisering. Hierdoor neemt de urgentie toe om de economie duurzamer, strategisch relevanter en minder afhankelijk te maken en de randvoorwaarden hiervoor op orde te brengen.

Bovendien staat een aantal veelbelovende clusters op een kantelpunt: of we realiseren een sprong in schaalgrootte en ontwikkeling of we leggen het af tegen concurrerende regio's of andere landen.

De stapeling van structurele opgaven en actuele ontwikkelingen maakt dat Zuid-Holland voor complexe afwegingen staat om de economie toekomstbestendig te maken. Mede hierom heeft de provincie in de Nota Ruimte van het Rijk de status van 'transformatiegebied' gekregen.

Prioriteiten en actuele initiatieven

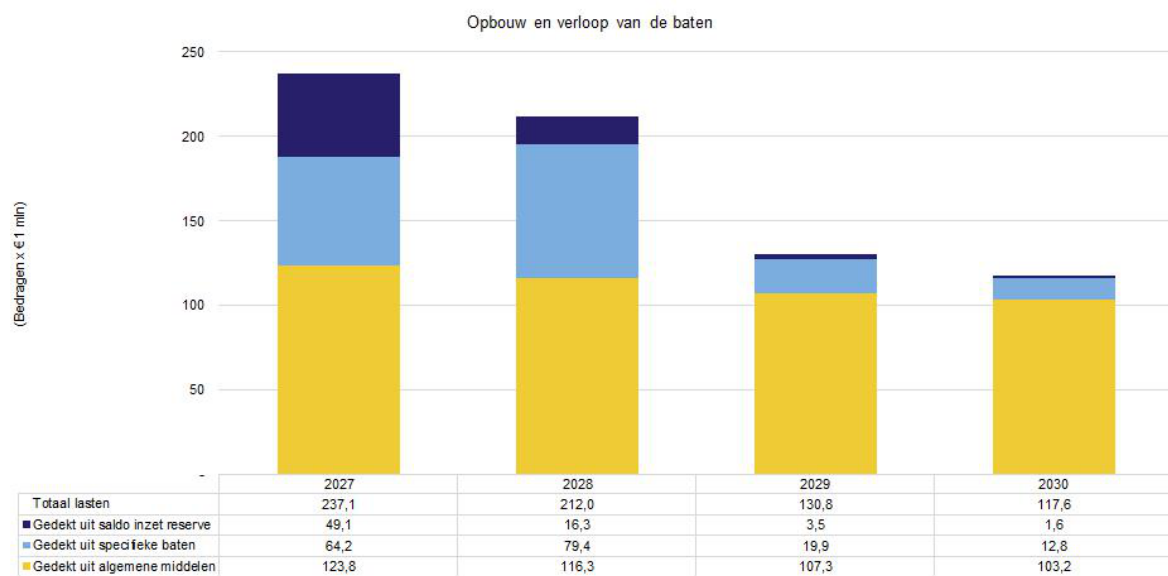
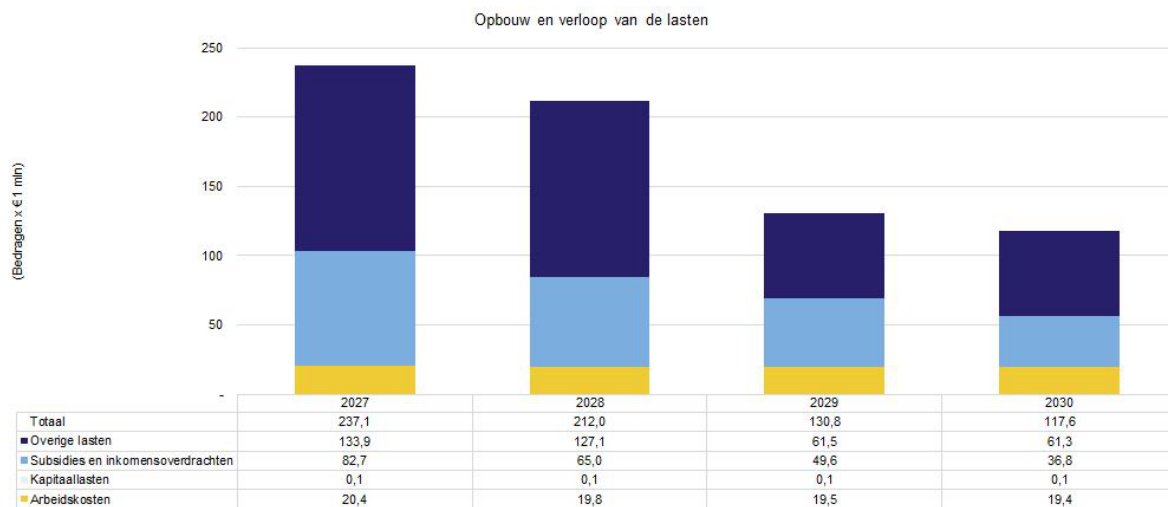
- *Extra impuls clusters quantum, space en biotech*: deze clusters hebben potentie om een grote bijdrage te leveren aan het toekomstig verdienvermogen en de strategische relevantie van Zuid-Holland. We versnellen valorisatie en creëren plek voor start-ups en scale-ups en onderwijs om zo van kennis naar verdienvermogen te gaan. Voorbeelden zijn het te ontwikkelen Base Camp op de NL Space Campus in Noordwijk, versterking van het Leiden BioScience Park en de doorontwikkeling van het biotechcluster in Delft.
- *Een toekomstbestendig havenindustriële complex en tuinbouwketen*: voor de transitie van het havenindustriële complex investeert de provincie in innovatie, zetten we in op onderzoek naar duurzame koolstofketens en werken we aan een gezamenlijk ontwikkelperspectief (NOVEX haven). In de provinciale tuinbouwvisie is het beeld gegeven van de toekomstbestendigheid van de tuinbouwketen. Verdere uitwerking van de uitgangspunten is nodig om het verdienvermogen goed in balans te brengen met de leefomgeving en andere opgaven.
- *De transitie naar een circulaire economie*: Zuid-Holland werkt toe naar een volledig circulaire economie in 2050. We doen dit onder andere door het initiatief '100 bepalende spelers Circulair Zuid-Holland' en een nieuwe strategie circulair voor 2027 – 2030. Daarnaast wordt verkend wat onze rol en inzet is op het gebied van kritieke materialen.
- *Beter benutten van bedrijventerreinen*: om voldoende ruimte voor toekomst-bestendige economische ontwikkeling te houden is het noodzakelijk om te investeren in de verplaatsing van bedrijven of herontwikkeling van bedrijven-terreinen. Eén van de instrumenten die hiervoor wordt ingericht is een Ontwikkelmaatschappij voor het beter benutten van bedrijventerreinen.

Beleidsdoel 4-2 Erfgoed en Cultuur

Het Beleidsperspectief Erfgoed & Cultuur (Statenvoorstel 7750, 2025) wordt uitgevoerd. We zetten ons in op de Basis op orde, Erfgoed en cultuur toekomstbestendig en Erfgoed en cultuur verbinden. Onze ondersteuningsinstellingen op het gebied van cultuur en erfgoed (Erfgoedhuis, Kunstgebouw, St. Educatieve Orkestprojecten, Popunie en Jeugdtheaterhuis) geven uitvoering aan de ambities uit het beleidsperspectief. Aan PS is toegezegd om nieuwe of geïntensiveerde taken voortkomend uit het beleidsperspectief in kaart te brengen (toezegging aan PS BMM/T2025.029). Het gaat hierbij om de inzet op het gebied van een breed en toegankelijk cultuuraanbod, digitalisering, erfgoed en cultuur verbinden aan ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, professionalisering, participatie (met name jongeren) en ondersteuning van gemeenten waar het aanbod en de capaciteit op het gebied van cultuur en erfgoed beperkt is.

Ambitie 5 Gezonde natuur, toekomstbestendig watersysteem en vitale landbouw

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	230.809	237.076	211.971	130.765	117.608	104.849	104.811	104.774	104.774	104.823	104.773	104.772	104.771	104.771	104.879	104.879
Baten	58.454	64.179	79.404	19.936	12.820	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727	1.727
Totaal saldo lasten en baten	172.355	172.897	132.567	110.829	104.788	103.122	103.083	103.047	103.047	103.096	103.045	103.045	103.044	103.044	103.152	103.152
Onttrekking aan reserves	91.357	59.982	48.154	4.241	2.340	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	43.450	10.902	31.900	750	750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-47.907	-49.080	-16.255	-3.491	-1.590	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo	124.448	123.816	116.313	107.338	103.198	103.122	103.083	103.047	103.047	103.096	103.045	103.045	103.044	103.044	103.152	103.152

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Nieuwe natuur realiseren	104.760	126.193	104.914	32.874	25.175	13.992	13.991	13.990	13.990	14.039	13.989	13.988	13.987	13.987	14.095	14.095
5-1-2 Beschermen en versterken bestaande natuur en soorten	76.883	65.947	67.935	66.251	66.230	64.656	64.619	64.583	64.583	64.583	64.583	64.583	64.583	64.583	64.583	64.583
5-1-3 Natuurinclusieve transitie	1.141	1.194	926	819	816	816	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815
5-1-4 Stikstofreductie	6.727	7.235	5.899	4.787	4.528	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527	4.527
Totaal beleidsdoel 5-1	189.512	200.570	179.674	104.730	96.748	83.991	83.952	83.916	83.916	83.965	83.914	83.914	83.913	83.913	84.021	84.021

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Beleidsdoel 5-2 Toekomstbestendige landbouw																
5-2-1 Toekomstbestendige en natuurinclusieve landbouw	28.410	21.586	19.820	17.818	12.663	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662
Totaal beleidsdoel 5-2	28.410	21.586	19.820	17.818	12.663	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662	12.662
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-1 Waterveiligheid en wateroverlast	2.784	3.355	3.298	2.734	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724	2.724
5-3-2 Waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid	10.103	11.565	9.178	5.483	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472	5.472
Totaal beleidsdoel 5-3	12.887	14.920	12.476	8.216	8.197	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196	8.196
Totaal Lasten	230.809	237.076	211.971	130.765	117.608	104.849	104.811	104.774	104.774	104.823	104.773	104.772	104.771	104.771	104.879	104.879
Baten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Nieuwe natuur realiseren	-39.097	-55.539	-73.491	-16.855	-11.093	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-1-2 Beschermen en versterken bestaande natuur en soorten	-7.771	-1.991	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327
5-1-4 Stikstofreductie	0	-840	-1.008	-252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 5-1	-46.868	-58.370	-75.826	-18.434	-12.420	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327	-1.327
Beleidsdoel 5-2 Toekomstbestendige landbouw																
5-2-1 Toekomstbestendige en natuurinclusieve landbouw	-10.039	-4.388	-3.177	-1.101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 5-2	-10.039	-4.388	-3.177	-1.101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-2 Waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid	-1.548	-1.421	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400
Totaal beleidsdoel 5-3	-1.548	-1.421	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400
Totaal Baten	-58.454	-64.179	-79.404	-19.936	-12.820	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727	-1.727
Saldo lasten en baten Ambitie 5	172.355	172.897	132.567	110.829	104.788	103.122	103.083	103.047	103.047	103.096	103.045	103.045	103.044	103.044	103.152	103.152

Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur

Wij zetten komende jaren in op een versnelling van de uitvoering van de projecten in het portfolio van het Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied (ZHPLG). We werken toe naar een robuuste, meerjarige aanpak voor de opgaven in het landelijk gebied waarin sturing op doelen en gebiedsgericht werken bij elkaar komen. Zo werken we samen met onze gebiedspartners aan versterking van de natuur, reductie van vervuilende stoffen, verbetering van de waterkwaliteit en een toekomstbestendige landbouw.

Nieuwe natuur realiseren

De provincie Zuid-Holland is wettelijk verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende natuur van goede kwaliteit om soorten en habitats in een gunstige staat van instandhouding te brengen. Daarom werken wij de komende jaren verder aan de realisatie van nieuwe natuur, met name binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN), zodat een robuust en samenhangend netwerk ontstaat met kerngebieden en verbindingzones. De provincie neemt hierbij regie, treedt op als verbinder tussen lokale partijen en stimuleert samenwerking. Tevens stimuleren wij agrarische natuur en aanleg van groenblauwe dooradering. We versterken de leefgebieden van 40 geselecteerde iconsoorten, zoals de boerenlandvogels. en werken verder aan de uitbreiding van oppervlakte bos.

Beschermen en versterken van bestaande natuur en soorten

Het behoud, beheer en de versterking van bestaande natuur en biodiversiteit staat centraal, mede vanuit de verplichtingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De provincie subsidieert natuurbeheer kwaliteitsimpulsen in de natuurgebieden en werkt aan het wegnemen van drukfactoren in en rond Natura 2000-gebieden. Ook zijn we verantwoordelijk voor de planologische bescherming van natuurgebieden, weidevogelgebieden en houtopstanden. De provincie bewaakt een gezond evenwicht in faunapopulaties en treft zo nodig maatregelen, inclusief schadeafhandeling en de bestrijding en beheersing van (invasieve) exoten.

Natuurinclusieve transitie

De provincie wil natuur meenemen in al haar ruimtelijke ontwikkelingen, zodat biodiversiteit behouden en versterkt kan worden. Natuur stopt immers niet bij de grens van natuurgebieden. Natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkeling draagt bij aan het oplossen van veel provinciale uitdagingen (bodemdaling, verzilting, verdroging, afname biodiversiteit). Ook is het een randvoorwaarde voor een voldoende sterk ecologisch systeem, zodat aan (inter)nationale afspraken (natuur, stikstof, klimaat, fijnstof) wordt voldaan. Wij stimuleren stakeholders in Zuid-Holland om natuurinclusief werken ook te omarmen en toe te passen. Het concept 'Basiskwaliteit Natuur' hanteren wij als uitgangspunt.

Stikstofreductie

Stikstofreductie is noodzakelijk om natuurherstel mogelijk te maken en de stikstofdepositie op natuurgebieden terug te dringen. De provincie streeft naar een emissieplafond van 2,9 kiloton ammoniak per jaar in 2035 en richt zich op vermindering van zowel ammoniak (NH₃) als stikstofoxiden (NO_x). Samen met het Rijk zetten we ons in om Zuid-Holland van het vergunningenslot af te krijgen, om drukfactoren op Natura 2000-gebieden aan te pakken. Daarbovenop reserveert het Rijk de komende jaren 20 miljard euro voor investeringen in natuur, landbouw en stikstofreductie, waarbij het Rijk nadrukkelijk de wens heeft uitgesproken om deze opgaven samen met de provincies als cruciale partner in de regio aan te pakken. Het Groene Hart is hierbij aangewezen als één van de prioritaire gebieden.

Beleidsdoel 5-2 Toekomstbestendige landbouw

De provincie Zuid-Holland zet in op een toekomstbestendige, veerkrachtige landbouwsector die zich kan aanpassen aan een snel veranderende wereld en blijvend waarde levert voor voedselvoorziening, natuur, landschap en het landelijk gebied. Een veerkrachtige landbouw is in staat noodzakelijke transitie te maken en bij te dragen aan water-, natuur- en klimaatdoelen, terwijl zij economisch en sociaal robuust blijft. Daarbij ligt de focus op duurzame bodemvruchtbaarheid, het benutten van ecosysteemdiensten en het verminderen van externe inputs zoals kunstmest, krachtvoer en gewasbeschermingsmiddelen.

Wij streven naar een divers landbouwsysteem met ruimte voor verschillende bedrijfsmodellen, waaronder hoogtechnologische, natuurinclusieve en multifunctionele landbouw. Deze diversiteit vergroot het aanpassingsvermogen van de sector en draagt bij aan een evenwicht tussen landbouw en natuur. De provincie ondersteunt agrarische ondernemers in deze transitie door een faciliterende rol te vervullen en te werken aan passende randvoorwaarden en kaders.

Daarnaast stimuleren wij kennisontwikkeling en -deling, in samenwerking met agrariërs, ketenpartners, medeoverheden en kennisinstellingen. Door te sturen en te belonen op beweging richting gezamenlijke doelen, en de voortgang van zowel het doelbereik als de toekomstbestendigheid van de sector te monitoren, wordt gewerkt aan versnelling van de transitie en een blijvend vitale landbouw in Zuid-Holland.

Beleidsdoel 5-3 Leven met water

Water en bodem sturend

In het licht van klimaatverandering, bodemdaling en toenemende druk op de leefomgeving is het essentieel dat water en bodem een centrale rol spelen in de ruimtelijke ordening van Zuid-Holland. In onze ruimtelijke ordening willen wij daarom dat ruimte die nodig is voor het water- en bodemsysteem vrij wordt gehouden van ruimtelijke functies die daar niet mee gecombineerd kunnen worden. En dat ruimtelijke functies tijdig anticiperen op onvermijdbare veranderingen in bodem- en watercondities die niet meer kunnen worden opgevangen, gemitigeerd of voorkomen.

Waterveiligheid en wateroverlast

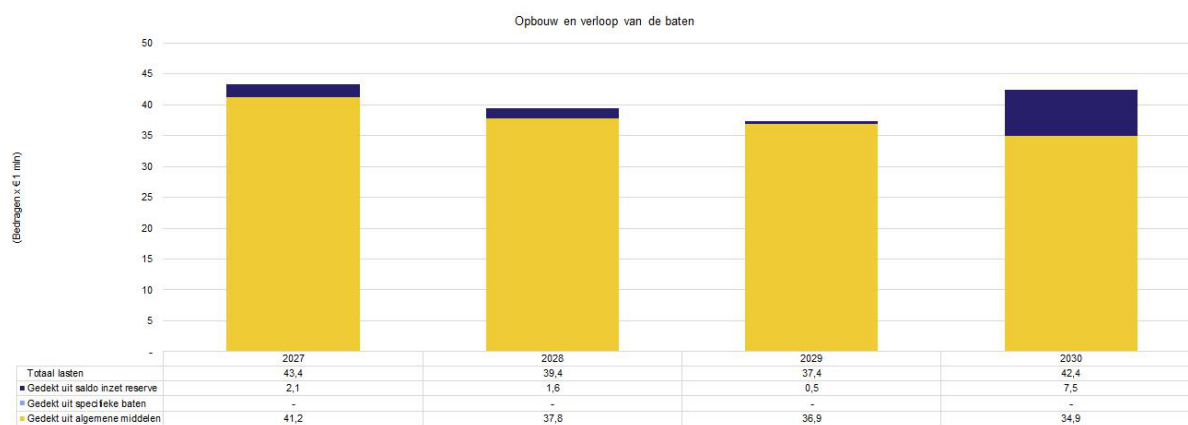
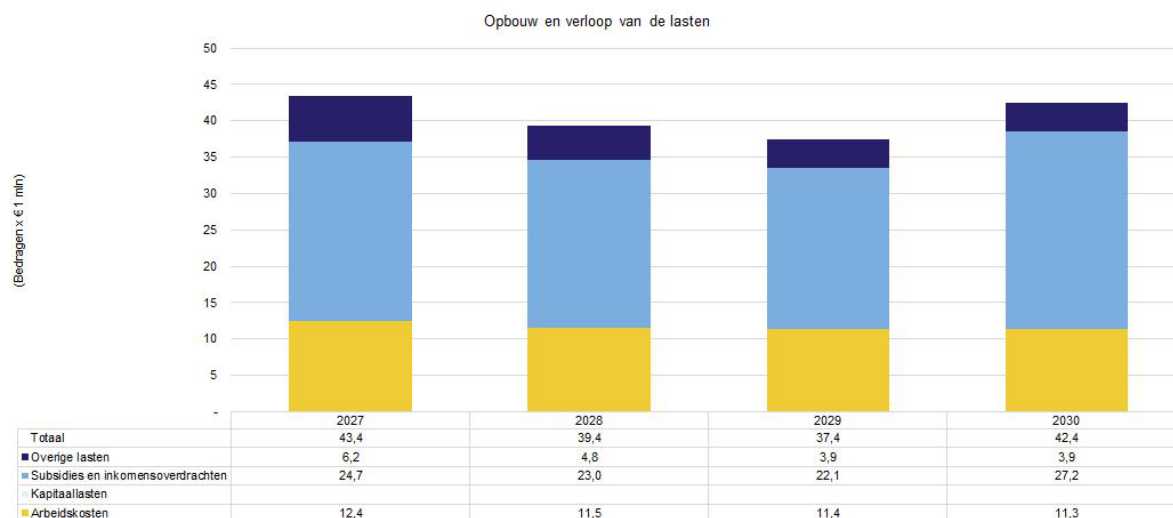
De provincie Zuid-Holland zet in op een duurzaam en toekomstbestendig waterveiligheidsbeleid, met preventie als uitgangspunt. Tegelijk wordt rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering en het restrisico op overstromingen. Daarom werken wij volgens het principe van meerlaagsveiligheid, waarin dijkversterking, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing samenkomen. De provincie is kaderstellend voor regionale waterkeringen, stelt beschermingsniveaus vast en beoordeelt dijkversterkingsplannen op landschappelijke, natuur- en cultuurwaarden. Daarnaast beperken wij risico's op wateroverlast vanuit regionale watersystemen en vragen wij gemeenten om bij buitendijkse ontwikkelingen expliciet aandacht te besteden aan overstromingsrisico's.

Waterbeschikbaarheid en kwaliteit

De provincie streeft naar voldoende en schoon grond- en oppervlaktewater voor alle functies, zoals drinkwater, landbouw, natuur, recreatie en industrie. Bescherming van drinkwaterbronnen en infrastructuur is essentieel om ook in de toekomst betaalbaar drinkwater te garanderen. Gebruiksfuncties en watersystemen worden zo op elkaar afgestemd dat Zuid-Holland weerbaar is tegen droogte en extreme neerslag. De provincie stimuleert functiecombinaties die elkaar versterken en werkt nauw samen met waterschappen, gemeenten, het Rijk en andere partners aan een robuust, klimaatbestendig watersysteem. Daarbij zetten wij ons in om te voldoen aan de Europese richtlijnen, zoals de Kaderrichtlijn Water, en investeren in een robuust water- en bodemsysteem via het (herziene) Regionaal Waterprogramma (RWP).

Ambitie 6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	81.620	43.373	39.380	37.387	42.431	32.352	31.725	31.725	31.725	31.725	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283
Baten	6.895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	74.725	43.373	39.380	37.387	42.431	32.352	31.725	31.725	31.725	31.725	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283
Onttrekking aan reserves	31.917	5.642	1.618	500	7.491	626	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	3.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-31.917	-2.142	-1.618	-500	-7.491	-626	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo	42.808	41.230	37.762	36.887	34.940	31.726	31.725	31.725	31.725	31.725	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 6-1 Wonen																
6-1-1 Voldoende betaalbare huisvesting voor iedereen	66.156	28.416	25.496	24.311	23.291	23.411	22.784	22.784	22.784	22.784	23.342	23.342	23.342	23.342	23.342	23.342
Totaal beleidsdoel 6-1	66.156	28.416	25.496	24.311	23.291	23.411	22.784	22.784	22.784	22.784	23.342	23.342	23.342	23.342	23.342	23.342
Beleidsdoel 6-2 Ruimte en landschap																
6-2-1 Ruimtelijke strategie	10.507	9.007	9.925	9.153	8.135	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034	5.034
6-2-2 Regie op evenwichtige toedeling functies en/of locatie	4.958	5.950	3.959	3.922	11.006	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907	3.907
Totaal beleidsdoel 6-2	15.464	14.956	13.884	13.075	19.141	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941	8.941

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Totaal Lasten	81.620	43.373	39.380	37.387	42.431	32.352	31.725	31.725	31.725	31.725	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283
Baten																
Beleidsdoel 6-1 Wonen																
6-1-1 Voldoende betaalbare huisvesting voor iedereen	-6.608	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 6-1	-6.608	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 6-2 Ruimte en landschap																
6-2-1 Ruimtelijke strategie	-286	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 6-2	-286	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-6.895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo lasten en baten Ambitie 6	74.725	43.373	39.380	37.387	42.431	32.352	31.725	31.725	31.725	31.725	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283	32.283

Beleidsdoel 6-1 Wonen

De provincie voert regie op de woningbouwopgave en hiervoor maken we keuzes. Omdat we voldoende plannen hebben, zetten we in op het realiseren van deze 2300 vastgestelde woningbouwplannen. Ook zorgen we dat er voldoende sociale en betaalbare woningbouw in de programmering is opgenomen. Met het Programma Realisatie Woningbouw helpen we gemeenten bij de vertaalslag van zachte woningbouwplannen naar harde omgevingsplannen. Vanuit dit programma bieden woningbouwversnellers, gebiedsontwikkelaars, regio accounthouders en experts hulp aan gemeenten om de woningbouw te realiseren. We helpen belemmeringen weg te nemen en kansen te benutten.

Als provincie dragen we bij aan de huisvesting van groepen mensen die daarbij de meeste hulp nodig hebben. Denk aan asielzoekers, vergunninghouders, arbeidsmigranten, maar ook senioren, zorgbehoefigen of studenten en jongeren. Vanuit Provinciale Staten en door de verwachte invoering van de Wet Regie is de verwachting dat blijvend of toenemend aandacht gevraagd wordt voor de specifieke aandachtsgroepen.

In meerdere Zuid-Hollandse gemeenten is er een grote achterstand bij het opvangen van vergunninghouders. Vier gemeenten hebben tot 1 april 2027 om de achterstanden in te lopen, anders neemt de provincie hun huisvestingstaak voor vergunninghouders over.

Beleidsdoel 6-2 Ruimte en landschap

Met de (ontwerp) Nota Ruimte heeft het Rijk ingezet op een vijftal onderscheidende ontwikkelstrategieën voor de ruimtelijke ordening in Nederland: het VISTA-model. Voor Zuid-Holland geldt dat een groot deel van de provincie, de Zuidelijke Randstad, is aangewezen als gebied om te Transformeren (T). Een ander – meer landelijk – gebied is aangewezen om te Versterken (V). GS hebben in hun zienswijze op de ontwerp Nota Ruimte aangegeven dat de VISTA-strategie een kans is om de grote potentie van onze regio beter te benutten. Daarbij is aangegeven dat er duidelijke nationale en provinciale keuzes nodig zijn om de economie en de leefomgeving van Zuid-Holland te transformeren en revitaliseren. Ook hebben GS aangegeven dat de provincie, samen met het Rijk en gesteund door alle partners in onze regio, in de komende periode aan de slag moet met de gezamenlijke invulling en concretisering van VISTA voor Zuid-Holland. Deze actie is ook opgenomen als afspraak in het Ruimtelijk Arrangement, dat tijdens het BOL 2025 is vastgesteld.

Het is belangrijk om aan de slag te gaan met het invullen van VISTA. Zo signaleert de Nota Ruimte dat de achterblijvende economische dynamiek en stapeling van sociale en fysieke opgaven vraagt om het *transformeren* van het ruimtelijk-economisch systeem in de Zuidelijke Randstad. 'Hoewel deze regio tot het hoogstedelijk kerngebied van ons land behoort, zijn de opgaven heel anders dan in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Bestaande woonmilieus, werkgebieden en infrastructuur sluiten onvoldoende aan bij de ruimtelijke condities van de eenentwintigste-eeuwse samenleving en economie. Tegelijkertijd is de druk op de ruimte hier blijvend zeer hoog. De Zuidelijke Randstad heeft ook voor de lange termijn grote potentie. Maar om die te benutten is een ingrijpende herstructurering en herontwikkeling nodig, zodat deze regio kan doorgroeien en weer functioneert op het niveau dat past bij de status van de grootste metropoolregio van ons land.'

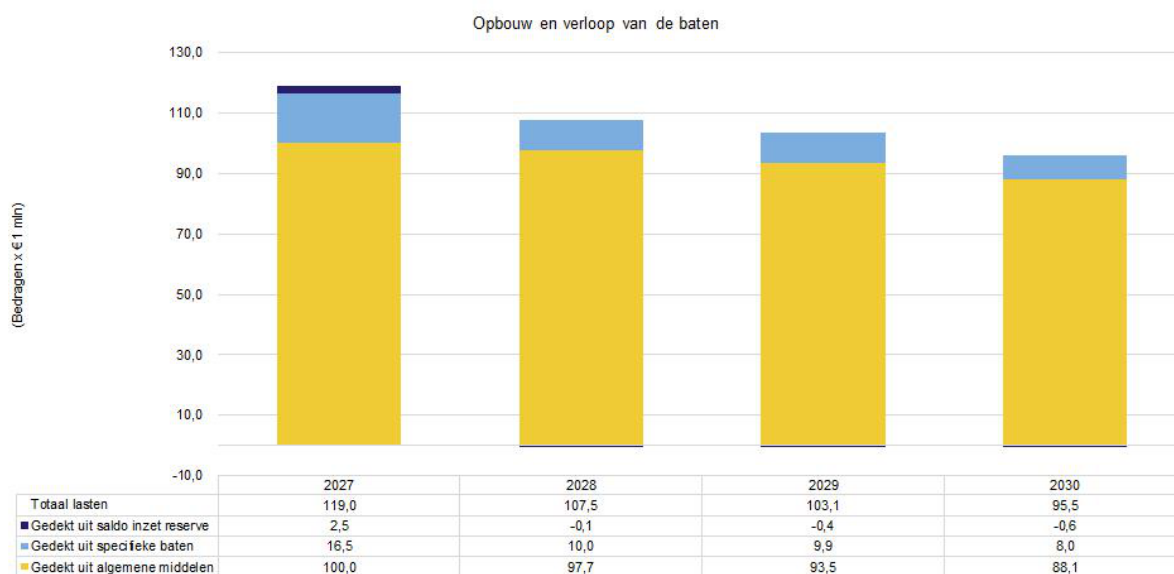
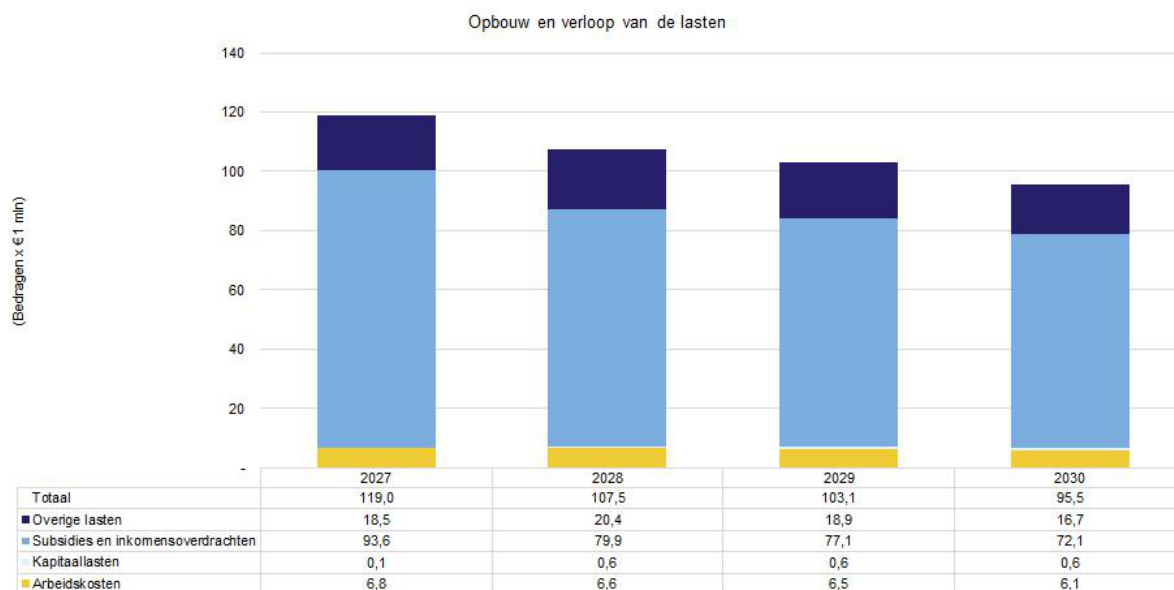
Het Rijk werkt op dit moment aan de uitvoeringsstrategie van de Nota Ruimte. Volgens de huidige planning van het Rijk is de verwachting dat deze uitvoeringsstrategie na de zomerperiode wordt afgerond en uiteindelijk, samen met de definitieve Nota Ruimte, wordt vastgesteld. Onze provinciale inzet is om in deze uitvoeringsstrategie een passage op te laten nemen die beschrijft hoe we gezamenlijk invulling gaan geven aan het uitwerken van VISTA.

We doen al veel om de transformatie- en versterkingsopgaven aan te pakken, bijvoorbeeld binnen Rijk-regio trajecten zoals de NOVEX-gebieden, de gebiedsgerichte uitwerking van de ruimtelijke koers, Regiodeals en sectorale opgaven op het gebied van o.a. wonen, economie, natuur, klimaat, energie, mobiliteit, circulariteit, etc.. In het Ruimtelijke Arrangement is ook afgesproken dat gezamenlijk verkend wordt hoe verschillende lange termijn

regionale investeringsagenda's (zoals NLPV, regiodeals, onderwijs, zorg) meer in samenhang en vanuit een brede welvaartspectief gebundeld kunnen worden. Dat sluit aan bij de provinciale agenda brede welvaart. Ondanks dat we al veel doen zien we dat onze eigen provinciale aanpak, maar ook de aanpak van het Rijk en onze partners in de regio's nog te verkokerd is. Ook hanteren veel van bovengenoemde processen een beperkte tijdshorizon, terwijl keuzes die vandaag gemaakt worden nog decennialang doorwerken. Het is dan ook van belang dat we (1) de integrale benadering van onze aanpak versterken door (integrale en sectorale) programma's en projecten beter aan elkaar te verbinden en (2) keuzes en oplossingen die op korte termijn genomen moeten worden weten te verbinden aan structurele opgaven en scenario's voor de lange termijn. We zien hierbij een belangrijke rol weggelegd voor de provincie als schakel tussen Rijk en regio, gebiedsregisseur en vanwege onze betrokkenheid bij al de genoemde transformatieopgaven. De provincie heeft dit eerder gedaan (2005) door via het Atelier Zuidvleugel te investeren in de pijlers voor regionale sleutelprojecten. Dat waren toen bereikbaarheidsinvesteringen vanuit het rijk (de grote NS stations en de HSL) en de regio (kleinere stations en HOV), die optimaal samen konden komen met investeringen in woningbouw en verstedelijking in het programma Stedenbaan. Dat programma heeft geleid tot concrete investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer, zoals via het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Dit kan als inspiratie dienen voor de nu uit te werken VISTA-aanpak voor Zuid-Holland. Deze uitwerking vindt stapsgewijs plaats, waarvoor vanuit de provincie capaciteitsinzet en middelen de komende jaren middelen benodigd zijn, naast inzet vanuit andere partijen. Een eerste beeld van de omvang daarvan wordt de komende maanden verwacht.

Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	130.344	119.003	107.528	103.092	95.486	94.474	94.228	94.219	94.212	94.206	94.853	94.848	94.829	94.825	94.825	94.825
Baten	15.383	16.476	9.969	9.905	7.999	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797	7.797
Totaal saldo lasten en baten	114.962	102.527	97.559	93.187	87.487	86.677	86.431	86.422	86.415	86.409	87.056	87.051	87.032	87.028	87.028	87.028
Onttrekking aan reserves	6.403	3.143	500	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	612	612	612	612	612	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-5.791	-2.531	112	362	612	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo	109.170	99.996	97.671	93.549	88.099	86.677	86.431	86.422	86.415	86.409	87.056	87.051	87.032	87.028	87.028	87.028

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-1 Luchtkwaliteit en verminderen geurhinder	880	828	1.022	1.020	1.019	919	919	919	919	919	1.571	1.571	1.571	1.571	1.571	1.571
7-1-2 Verminderen van geluidhinder	814	997	989	736	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485
7-1-3 Externe veiligheid	904	808	797	508	507	507	397	397	397	397	397	397	397	397	397	397
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteit bodem- en grondwatersysteem	10.470	6.673	4.441	4.365	2.454	2.252	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192	2.192
7-1-5 Vergunningverlening toezicht en handhaving (VTH) van milieuwetgeving	69.124	69.321	69.315	69.208	67.786	67.008	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004	67.004

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
7-1-6 Gezondheid en welzijn	1.876	1.285	825	821	819	819	819	819	819	819	819	819	819	819	819	819
Totaal beleidsdoel 7-1	84.068	79.911	77.390	76.658	73.070	71.990	71.816	71.816	71.816	71.816	72.468	72.468	72.468	72.468	72.468	72.468
Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie, duurzame toerisme en sport																
7-2-1 Recreatie, sport en bewegen	32.562	28.249	26.868	23.177	19.164	19.233	19.161	19.152	19.146	19.140	19.135	19.129	19.110	19.106	19.107	19.106
7-2-2 Toerisme en recreatie in balans	2.500	1.547	1.539	1.535	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534	1.534
Totaal beleidsdoel 7-2	35.062	29.797	28.407	24.712	20.699	20.767	20.695	20.686	20.680	20.674	20.669	20.663	20.645	20.640	20.641	20.640
Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat																
7-3-1 Beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling	8.405	7.311	1.067	1.066	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065
7-3-2 Klimaatadaptatie	2.809	1.985	664	655	652	652	652	652	652	652	652	652	652	652	652	652
Totaal beleidsdoel 7-3	11.214	9.296	1.730	1.721	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717	1.717
Totaal Lasten	130.344	119.003	107.528	103.092	95.486	94.474	94.228	94.219	94.212	94.206	94.853	94.848	94.829	94.825	94.825	94.825
Baten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteit bodem- en grondwatersysteem	-3.839	-3.237	-2.172	-2.108	-202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-1-5 Vergunningverlening toezicht en handhaving (VTH) van milieuwetgeving	-5.280	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400
Totaal beleidsdoel 7-1	-9.119	-10.637	-9.572	-9.508	-7.602	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400
Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie, duurzame toerisme en sport																
7-2-1 Recreatie, sport en bewegen	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397
Totaal beleidsdoel 7-2	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397	-397

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat																
7-3-1 Beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling	-5.866	-5.442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 7-3	-5.866	-5.442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-15.383	-16.476	-9.969	-9.905	-7.999	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797	-7.797
Saldo lasten en baten Ambitie 7	114.962	102.527	97.559	93.187	87.487	86.677	86.431	86.422	86.415	86.409	87.056	87.051	87.032	87.028	87.028	87.028

Beleidsdoel 7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid

Opgave financiële zekerheid

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Daarmee is ook het nieuwe instrument Financiële Zekerheidsstelling (FiZe) geïntroduceerd vanuit het principe 'de vervuiler betaalt'. Het instrument regelt dat bij faillissement van een bedrijf onder bevoegd gezag van Gedeputeerde Staten de ontmantel- en opruimkosten niet maatschappelijk worden afgewenteld. De complexiteit van het instrument is reden voor de provincies geweest om te besluiten de implementatie te starten met een pilotperiode van twee jaar (2024-2025). Aan deze pilot deden de 6 Seveso-omgevingsdiensten in Nederland mee om inzicht te krijgen in de werking van het instrument. De uitvoering van de pilot is gemonitord en geëvalueerd. Volgens het evaluatierapport kent financiële zekerheidsstelling een breed bestuurlijk draagvlak, maar is de huidige opzet juridisch complex, lastig uitvoerbaar en onvoldoende uniform. In gesprek met I&W is door IPO verzocht om een fundamentele herziening met wettelijke aanpassingen.

Daarnaast wordt ingezet op meer uniform werken door provincies en omgevingsdiensten. Mede naar aanleiding van een brandbrief van het georganiseerde bedrijfsleven van begin 2026 aan het IPO bestuur worden gesprekken met het georganiseerde bedrijfsleven gevoerd over financiële zekerheid en stappen die het bedrijfsleven zelf kan zetten (fondsvorming).

Financiering Omgevingsdiensten

Afgelopen jaren is er bij de omgevingsdiensten veel in beweging op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving als gevolg van o.a. de komst van de Omgevingswet, een stijgende trend bij (zowel preventief als repressief) toezicht en de transities waarvoor het bedrijfsleven zich gesteld staat. Terugkijkend zien we dat op verschillende onderdelen van de VTH-taken de afgelopen jaren regelmatig incidenteel extra middelen zijn toegekend. Samen met de omgevingsdiensten wordt in beeld gebracht welke activiteiten een structureel karakter hebben. De uitkomsten worden betrokken bij de uitwerking van de Begroting 2027.

PFAS

De bekendheid van PFAS en de problemen die we hier als maatschappij door ervaren, is de afgelopen jaren enorm toegenomen. Waar eerst alleen het bedrijf Chemours gerelateerd werd aan deze stoffen, is het inmiddels wel duidelijk dat deze stoffen een probleem vormen in heel de provincie en ver daarbuiten. PFAS komen in het milieu via uitstoot naar lucht en het water van bedrijven in binnen- en buitenland. Door deze emissies komen deze stoffen ook in de bodem terecht. Omdat deze stoffen niet afbreken stapelen ze steeds meer op in het milieu en in mens en dier. De komende jaren zet de provincie zich in om samen met de betrokken partijen verdere vervuiling met PFAS te voorkomen en oplossingen te vinden voor de huidige vervuiling in bodem en water. De provincie dringt bij lenW aan op voortgang om te komen tot een intentieverklaring met het bedrijf Chemours met afspraken over vermindering van de vervuiling.

Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie duurzame toerisme en sport

Het inwoneraantal van Zuid-Holland groeit en niet iedereen leeft gezond. Daarom wil de provincie dat meer mensen meer naar buiten gaan om te ontspannen, bewegen of sporten. Dat is goed voor de gezondheid en geeft plezier.

De provincie stimuleert daarom een voldoende en gevarieerd aanbod van sport- en recreatievoorzieningen. Door financieel bij te dragen aan het beheer van recreatiegebieden en door te stimuleren dat de openbare ruimte goed wordt ingericht. Het is belangrijk dat er voldoende natuurlijke of waterrijke ruimte beschikbaar is waar mensen kunnen verblijven en bewegen. De openbare ruimte die aantrekkelijk is om in te recreëren vormt het liefst een recreatief netwerk.

Het aantal bezoekers moet wel passen bij de omgeving. Daarom onderzoekt en stimuleert Zuid-Holland maatregelen om bezoekers te kunnen 'spreiden en verleiden' naar locaties waar zij iets positiefs bijdragen, bijvoorbeeld door het geld uitgeven of gebruik maken van voorzieningen. Hierdoor blijven negatieve effecten, zoals verstoring van natuur of overlast voor bewoners, beperkt.

Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat

De provincie zet zich in om verdere klimaatverandering tegen te gaan. Dat noemen we klimaatmitigatie: er voor zorgen dat opwarming van de aarde en het uitstoten van emissies zo veel mogelijk wordt beperkt.. Zo werkt de provincie, samen met alle belanghebbende partners en partijen, aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en bodemdaling in de veenweidegebieden volgens de afspraken uit het Klimaatakkoord. In de veenweidegebieden moet in Zuid-Holland 0,21 Mton CO₂ worden bespaard in 2030. Dit doet de provincie onder andere via een gebiedsgerichte aanpak in het kader van Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied.

De provincie wil de gevolgen van (doorgaande) bodemdaling inzichtelijk en bespreekbaar maken, evenals het helpen bieden van handelingsperspectieven voor een vitale en (be)leefbare toekomst van de gebieden en mensen die het aangaat. Dit doet de provincie onder andere via het Nationaal Onderzoeksprogramma Veengebieden.

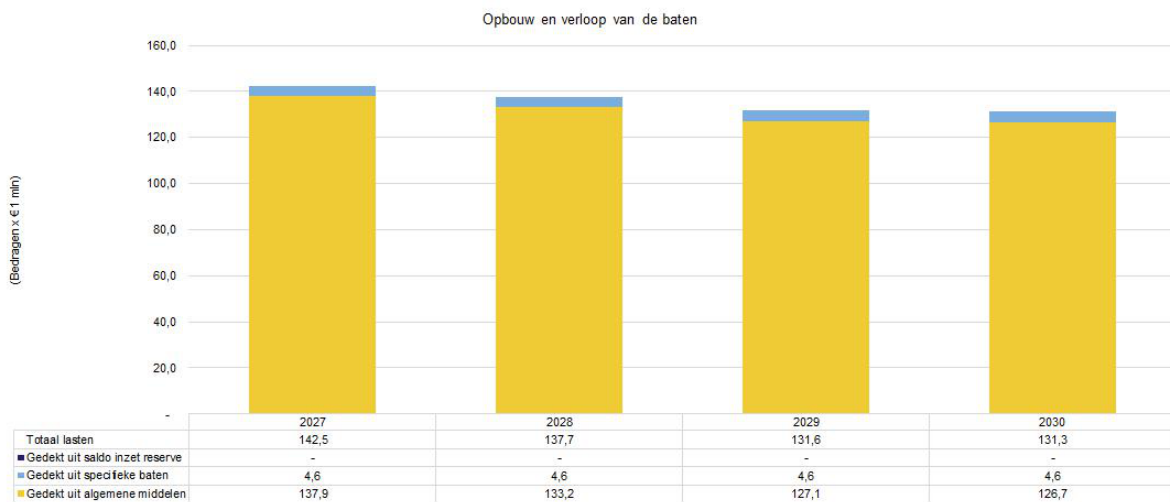
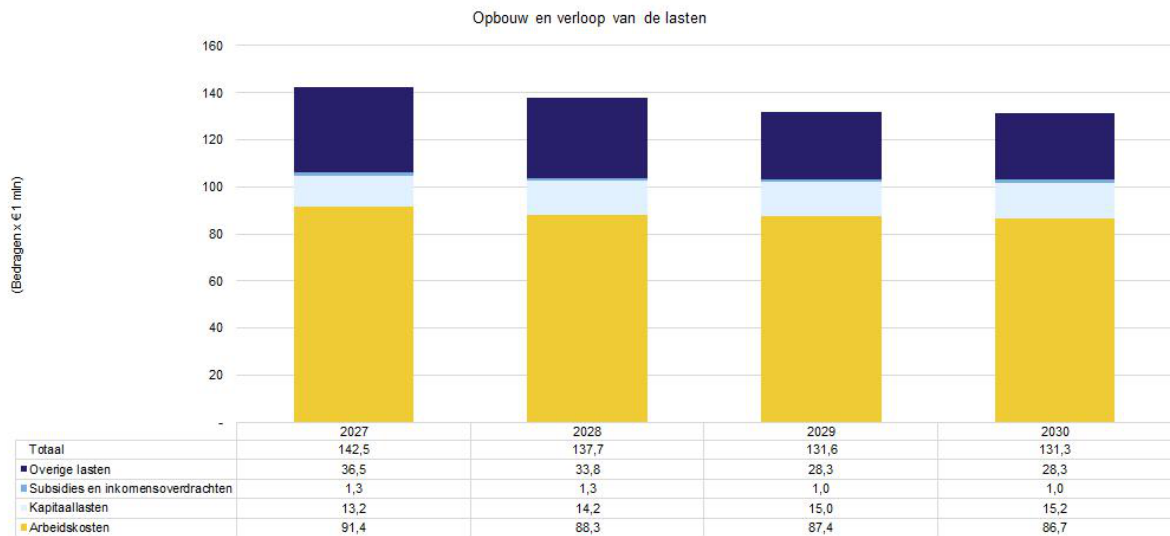
De provincie wil daarnaast dat Zuid-Holland een fijne plek blijft om te werken, wonen en recreëren, ook als het klimaat verandert. Daarom bereidt de provincie zich voor op de gevolgen van klimaatverandering. Denk aan droogte, hitte, verzilting, bodemdaling, wateroverlast en overstroming. Dit noemen we klimaatadaptatie. Samen met waterschappen, gemeenten en het Rijk werkt de provincie aan een klimaatbestendig en waterrobuust ingerichte provincie in 2050.

Klimaatadaptatie is een doorsnijdende opgave, die andere opgaven direct raakt. Infrastructuur, woningbouw, bedrijvigheid, land- en tuinbouw, natuur en ruimtelijke ontwikkeling: in alle gevallen speelt het goed omgaan met (toekomstige) weersextremen een rol. Dit betekent dat de provincie haar klimaatadaptatiedoel in 2050 wil bereiken met inzet van alle provinciale opgaven. De bedoeling is dat elke provinciale opgave aandacht heeft voor de bescherming van mensen, leefomgeving en economie tegen de gevolgen van klimaatverandering en extreem weer.

Ook extern stuurt en faciliteert de provincie klimaatadaptatie. Zo is in de Zuid-Hollandse omgevingsverordening vastgelegd dat gemeentelijke omgevingsplannen rekening moeten houden met de risico's van klimaatverandering, waaronder de te verwachten gevolgen van wateroverlast, overstroming, hitte, droogte en bodemdaling. Daarbij betekent 'rekening houden met' dat gemeenten maatregelen of voorzieningen treffen, of risico's beargumenteerd en gericht aanvaarden. De provincie faciliteert klimaatadaptatieve maatregelen met een subsidieregeling waarin jaarlijks € 0,8 miljoen beschikbaar is voor gemeenten, waterschappen of andere partijen. En via de werkregio's van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie werkt de provincie, samen met gemeenten en waterschappen, aan het versnellen van klimaatadaptatieve uitvoering op lokale en regionale schaal.

Overzicht Organisatie

Verloop lasten en baten



Raming lasten en baten

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten	146.795	142.494	137.731	131.617	131.269	130.963	130.905	130.020	129.398	129.084	128.759	128.604	125.800	126.117	126.100	126.080
Baten	4.619	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558	4.558
Totaal saldo lasten en baten	142.176	137.936	133.173	127.059	126.711	126.405	126.347	125.462	124.840	124.526	124.202	124.046	121.242	121.559	121.542	121.523
Totaal saldo	142.176	137.936	133.173	127.059	126.711	126.405	126.347	125.462	124.840	124.526	124.202	124.046	121.242	121.559	121.542	121.523

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Lasten																
Duurzame organisatie																
Een duurzame informatievoorziening en digitalisering	30.677	27.492	26.189	24.941	25.073	24.981	24.880	25.083	24.930	24.866	24.686	24.694	24.491	121.559	24.491	24.493
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap en wendbaar daadkrachtige organisatie	88.951	87.025	83.766	82.266	81.945	81.936	81.930	81.930	81.930	81.930	82.032	82.032	82.032	121.559	82.032	82.032
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	19.531	18.416	18.375	18.662	18.489	18.336	18.333	17.245	16.777	16.526	16.388	16.224	13.624	121.559	13.923	13.902
Een solide financieel en juridisch beleid	3.786	5.786	5.435	1.835	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798	1.798
Inkoop en subsidies	371	371	371	371	371	371	371	371	371	371	371	371	371	121.559	371	371
Communicatie	2.118	2.118	2.118	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	2.117	121.559	2.117	2.117
Concerncontrol	1.361	1.285	1.476	1.425	1.476	1.425	1.476	1.476	1.476	1.476	1.367	1.367	1.367	121.559	1.367	1.367
Totaal Lasten	146.795	142.494	137.731	131.617	131.269	130.963	130.905	130.020	129.398	129.084	128.759	128.604	125.800	126.117	126.100	126.080

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2026	Stand Kadernota 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	Raming 2041
Baten																
Duurzame organisatie																
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap en wendbaar daadkrachtige organisatie	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500	121.559	-1.500	-1.500
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	-2.848	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	121.559	-2.787	-2.787
Een solide financieel en juridisch beleid	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	121.559	-231	-231
Communicatie	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	121.559	-40	-40
Totaal Baten	-4.619	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558	-4.558
Saldo lasten en baten Ambitie 8	142.176	137.936	133.173	127.059	126.711	126.405	126.347	125.462	124.840	124.526	124.202	124.046	121.242	121.559	121.542	121.523

Bijlagen

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 2026 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 2026	Mutaties KDN 2027	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	Raming 2041
Uitgaven																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	171.335	0	317.130	298.749	328.219	281.108	205.150	334.986	47.666	55.714	282.686	51.297	65.482	55.838	39.411	43.965	83.995
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	0	0	17.523	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie	25.762	0	12.788	16.462	9.309	6.848	7.255	6.962	5.903	8.393	7.051	6.820	7.487	10.648	5.849	5.849	5.849
Subtotaal	197.097	0	347.441	315.211	337.528	287.956	212.405	341.947	53.568	64.107	289.736	58.117	72.969	66.485	45.260	49.814	89.844
Inkomsten																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	-107.423	0	-32.242	-43.808	-25.523	-23.869	-2.700	-12.821	0	0	-117.896	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	-107.423	0	-32.242	-43.808	-25.523	-23.869	-2.700	-12.821	0	0	-117.896	0	0	0	0	0	0
Totaal gereedmelding investeringen	89.675	0	315.199	271.404	312.005	264.087	209.705	329.126	53.568	64.107	171.840	58.117	72.969	66.485	45.260	49.814	89.844

Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Bijlage 2 Subsidies

Ambitie 4 Een welvarend Zuid-Holland

Begrotingssubsidies 2027 in vergelijking met 2026 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2026	Kadernota 2027	Maximaal te subsidiëren 2027
4.1	The Hague Security Delta t.b.v. programmaplan Digitale Economie	300.000		
4.1	Universiteit Leiden t.b.v. Clean Room Leiden	100.000		
4.1	InnovationQuarter t.b.v. duurzaam versterken van de economische structuur en het ontsluiten van het innovatieve vermogen in Zuid-Holland	3.807.700		
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	327.000		
4.1	Coöperatie Campus@Sea U.A. t.b.v. samenwerkingsovereenkomst	100.000		
4.1	InnovationQuarter t.b.v. European Digital Innovation Hub	1.328.706		
4.1	Building Balance t.b.v. Biobased Bouwen	50.000		
4.1	Erasmus MC Rotterdam t.b.v. Zuid-Hollands MedTech Incubatieprogramma	450.000		
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. bijdrage in de loonontwikkeling	85.000		
4.2	Erfgoedhuis Zuid-Holland	2.391.917	2.391.917	2.391.917
4.2	Stichting molenviergang Aarlanderveen	30.164	30.431	30.431
4.2	Stichting molenviergang Aarlanderveen t.b.v. jaarlijkse extra vaste bijdrage	25.000	25.000	25.000
4.2	Kunstgebouw	1.925.528	1.925.528	1.925.528
4.2	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP)	127.117	91.234	91.234
4.2	Zuid-Hollandse Popunie	188.968	188.968	188.968
4.2	Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland	60.734	60.734	60.734
4.2	Bevrijdingsfestival Den Haag	30.164	30.164	30.164
4.2	Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland	369.754	369.754	369.754
4.2	Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West	21.277	21.277	21.277
4.2	Probiblio	5.728.882	5.728.882	5.728.882
4.2	Prins Bernhard Cultuurfonds (PBCF) t.b.v. het op te richten themafonds cultuurparticipatie Zuid-Holland	124.000	124.000	124.000
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. Amateurkunstondersteuning (matching Vliak)	68.000		
Totaal		18.339.911	10.987.889	10.987.889

Toelichting

De begrotingssubsidie aan Erfgoedhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 2.391.917 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens het Erfgoedhuis Zuid-Holland te ondersteunen. Het Erfgoedhuis Zuid-Holland is een belangrijke maatschappelijke partner van de provincie voor de uitvoering van haar cultureel erfgoedbeleid. Het Provinciaal steunpunt voor cultureel erfgoed en Monumentenwacht Zuid-Holland zijn ondergebracht bij het Erfgoedhuis. Het Rijk ondersteunt deze activiteiten via een decentralisatie-uitkering. Daarom is het Erfgoedhuis de enige gegadigde. 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 € 2.391.917 is exclusief indexatie voor 2027. Dekking van de subsidie vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 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 is het 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 € 2.391.917 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting molenviergang Aarlanderveen voor een bedrag van € 30.431 (beleidsdoel 4-2)

We zijn voornemens om de molenviergang in Aarlanderveen te ondersteunen. 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 opmaakt. Op die manier wordt het waterpeil in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde van Aarlanderveen hoofdzakelijk op windkracht gereguleerd. De stichting molenviergang Aarlanderveen is de enige gegadigde. 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 molenviergang 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 in vrijwel ongewijzigde vorm 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 € 30.431 per jaar (prijsspeil 2025) vergoedt. Dit bedrag wordt aangepast met een percentage in overeenstemming met de consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het percentage voor indexering volgt uit de meicirculaire. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare structurele middelen 2027 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. 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 € 30.431 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)

We zijn voornemens om de molenviergang in Aarlanderveen te ondersteunen. 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 opmaakt. Op die manier wordt het waterpeil in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde van Aarlanderveen hoofdzakelijk op windkracht gereguleerd. De stichting molenviergang Aarlanderveen is de enige gegadigde. 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 molencolplex. 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 € 30.431 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 2026 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 projectjaarsubsidie 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. Dit wordt in 2023 opnieuw geëvalueerd en vanuit de provincie is er vooralsnog geen reden om de samenwerking na 2023 te beëindigen. 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 Het Kunstgebouw voor een bedrag van € 1.925.528 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens om het Kunstgebouw te ondersteunen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden en aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen de 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 enige gegadigde en maakt, als grootste organisatie, onderdeel uit van de basisinfrastructuur Cultuur van de provincie Zuid-Holland. Gezamenlijk dragen de instellingen uit de basisinfrastructuur bij aan de ambitie van de provincie om kinderen en jongeren in aanraking te brengen met kunst en cultuur, conform de bestuurlijke afspraken met Rijk, provincies en gemeenten hierover. Kunstgebouw is de organisatie die voor de provincie gemeenten en onderwijs ondersteunt op het gebied van cultuureducatie en cultuurparticipatie. Kunstgebouw is de netwerkorganisatie die middelen van Rijk, provincie en gemeenten met elkaar verbindt om zo een groot bereik te realiseren in Zuid-Holland. Dekking van de subsidie vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur, dit is exclusief indexatie voor 2027. De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt er aan bij dat kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijs. Er zijn alternatieven overwogen, maar het instrument subsidie is het meest geëigende instrument. Het gaat om een bijdrage aan de exploitatie. De provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.926.528 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP) voor een bedrag van € 91.234 (beleidsdoel 4-2)

We zijn voornemens om Stichting Educatie Orkest Projecten te ondersteunen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen de 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 enige gegadigde omdat zij deel uitmaken van de basisinfrastructuur Cultuur van de provincie Zuid-Holland. Gezamenlijk dragen de instellingen uit de basisinfrastructuur bij aan de ambitie van de provincie om kinderen en jongeren in aanraking te brengen met kunst en cultuur, conform de bestuurlijke afspraken met Rijk, provincies en gemeenten hierover. SEOP is de organisatie die voor de provincie kinderen en jongeren in aanraking brengt met klassieke muziek en met name het symfonieorkest en zich inzet voor de ondersteuning van de korensector. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur, dit is exclusief indexatie voor 2027.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt eraan bij 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 overwogen maar het instrument subsidie bleek het meest geëigend te zijn. Het betreft een bijdrage aan de exploitatie. De provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 91.234 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Zuid-Hollandse Popunie voor een bedrag van € 188.968 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens om de Zuid-Hollandse Popunie te ondersteunen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen de 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. De Popunie is de enige gegadigde en maakt onderdeel uit van de basisinfrastructuur Cultuur van de provincie Zuid-Holland. Gezamenlijk dragen de instellingen uit de basisinfrastructuur bij aan de ambitie van de provincie om kinderen en jongeren in aanraking te brengen met kunst en cultuur, conform de bestuurlijke afspraken met Rijk, provincies en gemeenten hierover. Popunie ondersteunt (beginnende) popmuzikanten en het optreedklimaat in Zuid-Holland. Dekking van de € 188.968 excl. indexatie vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt eraan bij dat meer jongeren in aanraking komen met cultuur (popmuziek) door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie.

Er zijn alternatieven overwogen, maar subsidie is het meest geëigende instrument. Het gaat om een bijdrage aan de exploitatie. De provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 188.968 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland voor een bedrag van € 60.734 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn van plan de Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland te ondersteunen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden en aantrekken van gekwalificeerde inwoners. Binnen de leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur en deelnemen aan de samenleving (burgerschap).

Bevrijdingsfestival Zuid-Holland is één van de twee nationaal erkende bevrijdingsfestivals in de provincie Zuid-Holland. Het belang van vrede en veiligheid staat centraal tijdens dit festival. Er is een uitgebreid programma waarin kinderen en jongeren via educatieve programma's kunnen kennismaken met de betekenis van vrijheid. Omdat Stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival een nationaal erkend bevrijdingsfestival organiseert in Rotterdam binnen de provincie Zuid-Holland zijn zij voor dit provinciale festival de enige gegadigde. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt eraan bij dat inwoners, en in het bijzonder kinderen en jongeren, kunnen deelnemen aan de samenleving (burgerschap) en samen stilstaan bij de waarde van vrede en veiligheid.

Er zijn alternatieven overwogen, maar subsidie is het meest geëigende instrument. Het gaat om een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 60.734 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Bevrijdingsfestival Den Haag voor een bedrag van € 30.164 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens het Bevrijdingsfestival Den Haag te ondersteunen. 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 belangrijk bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur en kunnen meedoen aan de samenleving (burgerschap). De R.G. Ruijs Stichting organiseert jaarlijks het Bevrijdingsfestival Den Haag, één van de twee nationaal erkende bevrijdingsfestivals in Zuid-Holland. Het belang van vrede, veiligheid en recht staan centraal tijdens dit festival. Er is een uitgebreid programma waarin kinderen en jongeren, via educatieve programma's, kennis kunnen maken met de betekenis van vrijheid. Omdat de R.G. Ruijs Stichting een van de twee nationaal erkende bevrijdingsfestival in Zuid-Holland organiseert, zijn zij voor het te organiseren bevrijdingsfestival in Den Haag de enige gegadigde. Het bedrag van € 30.164 voor 2027 is exclusief indexatie 2027. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt eraan bij dat inwoners, in het bijzonder kinderen en jongeren, kunnen deelnemen aan de samenleving (burgerschap) en samen stilstaan bij de waarde van vrede en veiligheid.

Er zijn alternatieven overwogen, maar subsidie is het meest geëigende instrument. Het gaat om een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 30.164 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 369.754 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens om Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland te ondersteunen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen de 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. De Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland is de enige gegadigde en maakt onderdeel uit van de basisinfrastructuur Cultuur van de provincie Zuid-Holland. Gezamenlijk dragen de instellingen uit de basisinfrastructuur bij aan de ambitie van de provincie om kinderen en jongeren in aanraking te brengen met kunst en cultuur, conform de bestuurlijke afspraken met Rijk, provincies en gemeenten hierover. Jeugdtheaterhuis is de organisatie die kinderen en jongeren in Zuid-Holland kennis laat maken met theater, zowel binnenschools als buitenschools. De dekking voor de subsidie vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2. Erfgoed en cultuur, dit is exclusief indexatie voor 2027.

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

Er zijn alternatieven overwogen, maar subsidie blijkt het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie. De provincie krijgt zelf niets geleverd, maar de Zuid-Hollandse samenleving.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 369.754 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West voor een bedrag van € 21.277 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens om de Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West te ondersteunen. Het is van belang om jongeren te blijven interesseren voor het vak van restaureren van bouwkundige monumenten en daarmee kennis en ervaring op het terrein van restaureren te behouden t.b.v. de instandhouding van het culturele erfgoed in Zuid-Holland.

De Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West is de enige gegadigde en valt onder het landelijke Stichting Restauratie Opleidingsprojecten die samenwerkt met de overheid. Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West zet zich in om jonge bouwvakkers te stimuleren om het restauratie vak te kiezen en richt zich daarbij op de gehele provincie Zuid-Holland. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2026 voor deze 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, een betere presentatie en toegankelijkheid van monumenten en het behouden van vakkennis voor de restauratie 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 € 21.277 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Probiblio voor een bedrag van € 5.728.882 (beleidsdoel 4-2)

We zijn voornemens de openbare bibliotheken en het bibliothekennetwerk in Zuid-Holland door middel van een boekjaarsubsidie aan de Provinciale Ondersteuningsinstelling Probiblio te ondersteunen. Probiblio is de enige gegadigde voor Zuid-Holland (en Noord-Holland). 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. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4.2 Erfgoed en Cultuur, dit is exclusief indexatie voor 2027.

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 € 5.728.882 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Prins Bernhard Cultuurfonds (PBCF) t.b.v. het op te richten themafonds cultuurparticipatie Zuid-Holland voor een bedrag van € 124.000 (beleidsdoel 4-2)

Wij zijn voornemens om het Themafonds Cultuurparticipatie te ondersteunen. Provincie Zuid-Holland wil dat alle inwoners van Zuid-Holland cultuur en erfgoed kunnen maken en beleven. Daarom is de provincie voornemens te investeren in het versterken van cultuurparticipatie door tweedelijns ondersteuning van onder andere gemeenten en onderwijs. De afgelopen periode is met Cultuurfonds Zuid-Holland samengewerkt in het Themafonds Cultuurparticipatie. Het Fonds ondersteunde bovenlokale samenwerking tussen culturele instellingen gericht op publieksbereik. De komende jaren willen we samen met Cultuurfonds Zuid-Holland projecten ondersteunen van Kunstgebouw, Jeugdtheaterhuis, Popunie en SEOP, die bijdragen aan versterking van cultuurparticipatie, maar geen onderdeel zijn van de activiteiten in het kader van de boekjaarsubsidie. Het Cultuurfonds Zuid-Holland matcht het bedrag van € 124.000 met € 66.000. In het totaal is hiermee € 190.000 beschikbaar voor het Themafonds. Omdat het een voortzetting van het project en daarmee ophoging is van een al eerder verleende subsidie, is het Cultuurfonds de enige gegadigde. Dekking van de subsidie vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2027 beleidsdoel 4.2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4.2.5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Deze subsidie maakt een themafonds cultuurparticipatie 2027 mogelijk. Het themafonds draagt bij aan versterking van de culturele infrastructuur in Zuid-Holland en bevordert cultuurparticipatie. Samen cultuur en erfgoed maken en beleven verbindt mensen, stimuleert persoonlijke en creatieve ontwikkeling, versterkt de veerkracht en helpt drempels tot deelname aan het maatschappelijk leven te slechten.

Als alternatief voor het instrument subsidie is opdrachtverstrekking overwogen. Subsidie is gebleken de enige optie te zijn. Provincie Zuid-Holland koopt geen product of dienst in van het Cultuurfonds Zuid-Holland, maar brengt de middelen, samen met eigen middelen van het Cultuurfonds (multiplier), onder in een themafonds cultuurparticipatie bij het Cultuurfonds Zuid-Holland. Culturele ondersteuningsinstellingen kunnen een aanvraag indienen voor deze middelen bij het Cultuurfonds Zuid-Holland. Het Cultuurfonds Zuid-Holland beoordeelt deze aanvragen en kent toe.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 124.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 5 Gezonde natuur, toekomstbestendig watersysteem en vitale landbouw

Begrotingssubsidies 2027 in vergelijking met 2026 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2026	Kadernota 2027	Maximaal te subsidiëren 2027
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	342.861		
5.1	Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon t.b.v. realisatie en beheer	5.000.000		

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2026	Kadernota 2027	Maximaal te subsidiëren 2027
5.1	Gemeente Dordrecht t.b.v. Nationaal Park de Biesbosch inzake rijks gelden	215.000		
5.1	Gemeente Zuidplas t.b.v. Ecologische Verbinding Zuidplas	200.000		
5.1	Stichting Zuid-Hollands landschap t.b.v. Kwaliteitsimpuls Boerenerven	275.000		
5.1	Stichting Zuid-Hollands landschap t.b.v. Icoonsoorten voor een biodivers landschap	1.000.000		
5.1	Staatsbosbeheer t.b.v. Vitalisering Bos en Nieuw Bos Bentwoud	50.000		
5.1	Stichting Natuurcollectief Zuid-Holland t.b.v. Natuur en Landschapsbeheer ZH 2016	292.153		
5.1	Staatsbosbeheer t.b.v. Natuur en landschapsbeheer 2016	2.676.750		
5.1	Stichting Natuurbeheercollectief Krimpenerwaard t.b.v. Natuur en Landschapsbeheer ZH 2016	4.060		
5.1	Coöperatieve Unie van Bosgroepen U.A. t.b.v. Natuur en Landschapsbeheer ZH 2016	343.419		
5.1	Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland t.b.v. Natuur en landschapsbeheer ZH 2016	2.285.042		
5.1	Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Natuur en landschapsbeheer ZH 2016	1.497.864		
5.1	Stichting The Green Village t.b.v. Programmaplan Natuurbuurt	400.000		
5.2	Federatie Agricycling NL B.V. t.b.v. Project Circulariteit begint bij de bodem	650.000		
5.2	Boerenverstand B.V. t.b.v. Proeftuin duurzame en innovatieve kringlooplandbouw	1.370.000		
5.2	LTO Noord t.b.v. Koolstofboeren ZW Delta	310.000		
5.2	LTO Noord t.b.v. Landbouwaanpak Groene Hart Noord	500.000		
5.3	Stichting Versnellers Sierteelt t.b.v. Weerbaar Telen	325.000		
5.3	Hoogheemraadschap Delfland t.b.v. Realisatie Natte Ecologische Zones in gemeente Westland	1.041.000		
Totaal		19.878.158	1.100.000	1.100.000

Toelichting

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 verschillende 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. Subsidies moeten voldoen aan de (wettelijke) juridische vereisten, waaronder die van staatssteun en mededinging. Het plaatsen door Provinciale Staten van de begrotingssubsidie op de begroting geeft geen automatisch recht op het verkrijgen van de begrotingssubsidie.

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. Deze subsidie is een bijdrage aan de werkzaamheden door de Faunabeheereenheid. Landelijk werken de andere provincies ook met subsidies richting hun fbe's.

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 Gezond en veilig Zuid-Holland

Begrotingssubsidies 2027 in vergelijking met 2026 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2026	Kadernota 2027	Maximaal te subsidiëren 2027
7.1	Jong Leren Eten t.b.v. Programma Voedseleducatie	125.000		
7.2	Gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch	67.000	67.000	67.000
7.2	Voet en fietsveren gemeente Kaag en Braassem, gemeente Krimpenerwaard en gemeente Ridderkerk	72.912	75.610	75.610
7.2	Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur		905.072	905.072
7.2	Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groene Motor		1.083.224	1.083.224
7.2	KIMO Nederland en België t.b.v. Landelijke kustdagen	10.000		
7.2	Stichting de Noordzee t.b.v. Boskalis Beach Cleanup Tour	10.000		
7.2	Stichting Sporthelden op School t.b.v. sportief en recreatief bewegen onder jeugd	40.000		
7.2	Stichting Zwem Stimulering t.b.v. Veilig in Zee 2026-2029	280.000		
7.2	Stichting Koninklijke Nederlandse Reddings Maatschappij t.b.v. Ga goed voorbereid het water op	160.000		
7.2	Stichting JOGG t.b.v. Beweegbrigade 2.0	270.000		
7.3	Provincie Utrecht t.b.v. Kennisnetwerk KlimaatSlim Boeren op veen Groene Hart	66.000		
Totaal		1.100.912	2.130.906	2.130.906

Toelichting

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.

Subsidies moeten voldoen aan de (wettelijke) juridische vereisten, waaronder die van staatsteun en mededinging. Het plaatsen door Provinciale Staten van de begrotingssubsidie op de begroting geeft geen automatisch recht op het verkrijgen van de begrotingssubsidie.

De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in Beleidsdoel 7.2 Bevorderen recreatie duurzame toerisme en sport.

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 € 75.610 (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. Subsidies moeten voldoen aan de (wettelijke) juridische vereisten, waaronder die van staatsteun en mededinging. Het plaatsen door Provinciale Staten van de begrotingssubsidie op de begroting geeft geen automatisch recht op het verkrijgen van de begrotingssubsidie. 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 € 75.610 en het totaalbedrag is als volgt verdeeld:

- Gemeente Kaag en Braassem (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 21.916;
- Gemeente Kaag en Braassem (zomerveer) voor een bedrag van € 9.862
- Gemeente Krimpenerwaard (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 21.916;
- Gemeente Ridderkerk (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 21.916.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, sport en bewegen. Dit draagt bij aan de exploitatie van het voet- en fietsveer en daarmee het in standhouden van de veerdienst. De veerdienst is onderdeel van een recreatieve route en op deze manier wordt bijgedragen aan het bevorderen van recreatie in de buitenlucht.

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 € 75.610 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur voor een bedrag van € 905.072 (beleidsdoel 7.2)

Het programma Mens en Natuur zorgt voor het verbinden van natuurbeleving met maatschappelijke relevante onderwerpen zoals natuur, gezondheid, sociale cohesie, duurzame natuurgerichte recreatie en biodiversiteit. De uitvoering van het programma is belegd bij IVN omdat zij bij uitstek provincie breed actief zijn in het begeleiden van vrijwilligers in het groen. Zij voert de activiteiten van dit programma uit samen met de vrijwilligers van de IVN-afdelingen en verschillende partners. De provincie ondersteunt deze activiteiten met een tweejarige begrotingssubsidie. Subsidies moeten voldoen aan de (wettelijke) juridische vereisten, waaronder die van staatsteun en mededinging. Het plaatsen door Provinciale Staten van de begrotingssubsidie op de begroting geeft geen automatisch recht op het verkrijgen van de begrotingssubsidie. Dekking van de subsidie vindt plaats binnen bestaande exploitatiemiddelen in doel 7.2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, sport en bewegen. Dit draagt bij aan het vergroten van de groenbeleving en betrokkenheid van de Zuid-Hollandse burger door het stimuleren en ondersteunen van inzet van burgers voor en in het groen. (Groenparticipatie)

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Het gaat hier om ondersteunende activiteiten die IVN uitvoert en waarmee in Zuid-Holland groenbeleving en vrijwilligers op velerlei wijze worden ondersteund. Subsidie is het meest geëigende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 905.072 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groene Motor voor een bedrag van € 1.083.224 (beleidsdoel 7.2)

Het programma De Groene Motor zorgt voor een ondersteunende infrastructuur voor alle groene vrijwilligers in Zuid-Holland. Hierbij is veilig en professioneel werken van belang. De uitvoering van het programma is belegd bij het Zuid-Hollands Landschap, waarbij De Groene Motor een zelfstandige positie binnen deze organisatie heeft. Het Zuid-Hollands Landschap is al jarenlang provincie breed actief op dit thema en heeft het netwerk om uitvoering te kunnen geven aan het programma De Groene Motor. De provincie ondersteunt deze activiteiten met een tweejarige begrotingssubsidie. Deze subsidie wordt niet geïndexeerd.

Subsidies moeten voldoen aan de (wettelijke) juridische vereisten, waaronder die van staatsteun en mededinging. Het plaatsen door Provinciale Staten van de begrotingssubsidie op de begroting geeft geen automatisch recht op het verkrijgen van de begrotingssubsidie.

Dekking van de subsidie vindt plaats vanuit bestaande exploitatiemiddelen onder beleidsdoel 7.2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, sport en bewegen. Dit draagt bij aan het vergroten van de groenbeleving en betrokkenheid van de Zuid-Hollandse burger door het stimuleren en ondersteunen van inzet van burgers voor en in het groen. (Groenparticipatie)

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Het gaat hier om ondersteunende activiteiten die ZHL uitvoert en waarmee in Zuid-Holland groenbeleving en vrijwilligers op velerlei wijze worden ondersteund. Subsidie is het meest geëigende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.083.224 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 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. De financiële rek wordt echter steeds minder, tegenvallers, scopewijzigingen en nieuwe projecten kunnen niet volledig worden opgevangen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Alle beschikbare middelen worden volledig 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 planmatig onderhoud 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 2026. 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 2040 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. Voor dit De bijbehorende kapitaallasten zijn gedekt in de begroting en nemen in de komende jaren 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 integrale afweging bij een planning en control product.

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. De reservering tegenvallers lopende projecten wordt bij de Voorjaarsnota 2026 volledig ingezet.

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 maar met name voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) en dan vooral de projecten aanleg en verbetering. 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 op zichte van de Begroting 2026 en het bijbehorende [PZI 2026-2040](#). Daarbij wordt niet nogmaals de totale programmering gepresenteerd maar alleen de wijzigingen. Hiermee wordt invullingen gegeven aan de Regeling projecten die van toepassing is op de projecten aanleg en verbetering.

De meeste keuzes zijn nog mogelijk bij initiatiefprojecten. In deze fase is alleen een grof beeld bekend 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 deze bijlage een belangrijke functie om de uitvoering van projecten soepel te laten verlopen. Het geeft voor de projecten een duidelijk moment in het jaar, naast de begroting en het PZI, 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). 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).

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 verandering van vervoerswijzen (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 verschillende 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. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (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 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 ieder Planning en Control product wordt bezien of beklemde middelen nog nodig zijn of kunnen vrijvallen 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.

2.2 Bewust reserveren voor risico's in projecten

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

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

De endogene of interne risico's gaan over gebeurtenissen die binnen de invloedssfeer liggen van het project en de provincie. Dit gaat bijvoorbeeld over de omgeving (participatie/draagvlak/bodem/bebouwing), wetten en regels (proces), politiek (besluitvorming) en de relatie met opdrachtnemers (aanbesteding/contractvorm). Deze risico's zijn wel te beheersen, maar de mate waarin hangt af van verschillende factoren.

In projecten sturen we op de beheersing van interne risico's door voor iedere fase alle voorzienbare en mogelijke risico's tot het einde van het project te inventariseren. Hiervoor gebruiken we onder andere de methode Risman. Hierbij identificeren we risico's op verschillende vlakken, bijvoorbeeld politiek, technisch, economisch, financieel en maatschappelijk. Vervolgens worden beheersmaatregelen geformuleerd en gekwantificeerd door de kans van

optreden en impact op verschillende gebieden in te schatten. Bij iedere faseovergang wordt het risicodossier volledig geactualiseerd en gedurende de fase wordt getoetst of het bestaande risicodossier nog actueel is en de benoemde beheersmaatregelen worden uitgevoerd.

Zoals opgenomen in het jaarlijkse Provinciale Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) vindt het financieel afdekken van risico's bij aanleg- en verbeteringsprojecten op drie niveaus plaats, namelijk:

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

Binnen afzonderlijke projecten vormen financiële tegenvallers een risico. Specifiek bij de uitvoering kunnen incidenten optreden (bijvoorbeeld rondom kabels en leidingen). Voor projecten in het PZI worden deze risico's zoveel mogelijk afgedekt binnen de beschikbaar gestelde middelen voor projecten. Het is echter niet doelmatig om alle risico's af te dekken, omdat niet alle risico's daadwerkelijk zullen optreden. Hiermee wordt voorkomen dat infrastructuurprojecten een onevenredig groot deel van de begroting beslaan. Indien de standaard werkwijze voor risico's niet aansluit bij de verwachting, dan kan sprake zijn van maatwerk zoals extra onderzoek of een hoger risicoprofiel. Ook het gebruik van een andere contractvorm zoals bij de Steekterbrug, waarbij de aannemer eerder in het proces betrokken werd, kan helpen bij het beter en eerder in kaart brengen van risico's en kosten. In een enkel geval wordt een aanvullende reservering op programmaniveau opgenomen voor het afdekken van risico's van een specifiek project.

In het PZI 2026-2040 zijn een aantal risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen voor aanleg en verbetering:

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

Deze reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectkredieten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's waar normaal gesproken geen rekening mee wordt gehouden bij de uitvoering van projecten, maar die wanneer ze optreden wel onvermijdelijk zijn. Jaarlijks kan via de Voorjaarsnota/Kadernota en het PZI bij de begroting een beroep worden gedaan op de risicoreserveringen. Voor deze reserveringen geldt dat voortkomen uit het gesloten systeem voor bereikbaarheid. Deze worden niet standaard bijgevoerd op basis van het toekomstige programma.

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

Hoogoven/staalslakken

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

Een duidelijk beleid over het toepassen dan wel saneren van slakken ontbreekt echter. Het huidige verbod voor de toepassing ervan (van bouwstoffen met daarin meer dan 20 massaprocent staalslak) is tijdelijk en geldt tot begin 2027. Onlangs heeft het Ministerie gemeenten, provincies en omgevingsdiensten verboden om het gebruik van staalslakken zelf aan banden te leggen.

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

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

Wanneer bij (onderhouds)werkzaamheden staalslakken worden aangetroffen is het mogelijk deze te laten liggen/hergebruiken of te verwijderen. Dit hangt af of het materiaal voldoet aan de milieunormen. Als de slakkenfundering tijdens de werkzaamheden alleen tijdelijk verwijderd wordt, kan in bepaalde gevallen de fundering opnieuw gebruikt worden. Dit hangt bijvoorbeeld af van het risico op grondwaterverontreiniging. Wanneer het materiaal onder een asfalt laag ligt komt het weinig in contact met water. Wanneer de slakken niet voldoen aan de milieunormen moeten ze worden verwijderd. Daarbij kan ook op andere gronden worden gekozen om ze te verwijderen. Na verwijdering worden de slakken afgevoerd naar een verwerker. De fundering wordt dan opnieuw opgebouwd uit ander materiaal.

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

Het is nog niet duidelijk wanneer er nieuw beleid komt voor hoogoven/staalslakken en wat dit (financieel) betekent voor infrastructuurprojecten. In de begroting en het PZI zijn daarom momenteel geen financiële reserveringen opgenomen voor deze extra kosten. Los van het beleidsvraagstuk zal in 2026 wel onderzocht worden bij welke (toekomstige) projecten mogelijk sprake is van hoogoven/staalslakken en wat dit op het niveau van het PZI zou kunnen betekenen. Op basis hiervan kan dan bepaald worden welke financiële beheersmaatregelen ingesteld kunnen worden.

2.3 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 indexering opgenomen in de begroting. Bij de begroting 2026 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 2026 middelen beschikbaar gesteld vanuit de stelpost.

Voor aanleg en verbetering is in het PZI na deze Voorjaarsnota nog € 39,4 miljoen beschikbaar voor het compenseren van projecten voor prijsontwikkeling. Verschillende investeringsprojecten worden gecompenseerd voor prijsontwikkeling (zie Beleidsprestatie 2-1-4 en 2-1-5). Naar verwachting zal deze reservering in 2028 volledig zijn benut. Vanaf dat moment zal voor compensatie prijsontwikkeling een beroep moeten worden gedaan op de stelpost indexering in de begroting.

De compensatie van investeringskredieten voor prijsontwikkeling vindt plaats op basis van kostenramingen of contractuele afspraken met opdrachtnemer. 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 versobering 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 verkenningfase 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 indexering 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.

2.4 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 verschillende nationale programma's, aanlegprojecten, verkenningen en onderzoeken. Aan de vetgedrukte projecten en programma's draagt de provincie financieel bij. Zie hiervoor het [PZI 2026-2040](#).

Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A16 Rotterdam
- A27 Houten-Hoopolder;
- 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 (gepauzeerd);
- A4 Burgerveen – N14 (gepauzeerd);
- Capaciteitsverruiming A16 Van Brienoordcorridor Rotterdam (gepauzeerd);
- De Vlietlijn valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);¹
- Randstadrail/Metronet
- Oostflank Rotterdam (Stadsbrug, HOVlijn en Stadionpark).

De bovenstaande projecten zijn volledig financieel gedekt.

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

- A15 Papendrecht – Gorinchem - valt onder programma Goederenvervoercorridors (gepauzeerd);
- Bus Rapid Transit/HOV Leiden – Zoetermeer;

¹ Voorheen CID/Binckhorst. De provincie draagt bij aan fietsmaatregelen in het no-regret pakket en niet aan maatregelen uit de MIRT verkenning.

- Merwedelingelijn;
- Oude Lijn (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

Daarnaast lopen er verschillende nationale programma's:

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

2.5 Samenwerking met MRDH

Bij de behandeling van de begroting 2026 en het PZI 2026-2040 in de commissie Bereikbaarheid en Wonen van 31 oktober 2025 zijn vragen gesteld over de samenwerking met de MRDH en over een eventuele gezamenlijke investeringsagenda. GS zien de noodzaak van een gezamenlijke investeringsagenda niet omdat de samenwerking goed verloopt in gezamenlijke projecten en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Wel is toegezegd (BWT/2025.049) om bij de Voorjaarsnota/Kadernota een toelichting te geven over de samenwerking met de MRDH.

De bereikbaarheid van Zuid-Holland is een gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk, provincie, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en gemeenten. We werken met deze partijen samen om onze ambities uit het Omgevingsbeleid en het coalitieakkoord waar te maken. 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.

In het MIRT werken de regionale overheden, waaronder de provincie, en lokale overheden en MRDH 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. Daarbinnen voeren we, vanuit onze wettelijke taken en bevoegdheden, 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. Een overzicht van de gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT kunt u [hier](#) vinden.

De provincie werkt met partners aan de nationale en regionale bereikbaarheid en wettelijke taken zoals beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen en openbaar vervoerconcessies. Hierbij kijken we naar de provincie als geheel maar in het bijzonder ook naar het landelijk gebied. Hiervoor ontvangen we financiering vanuit het Rijk (provinciefonds en motorrijtuigenbelasting). Daarnaast mogen we aanvullend motorrijtuigenbelasting heffen (provinciale opcenten). Deze inkomsten zijn geen doelheffingen. Dat wil zeggen dat deze middelen kunnen worden gebruikt voor alle wettelijke en autonome taken van de provincie.

De MRDH is een vrijwillige samenwerking van 21 gemeenten en is als vervoerregio bevoegd gezag voor het openbaar vervoer in haar vervoersgebied. Daarnaast kijken zij naar de bovengemeentelijke bereikbaarheid in specifiek deze stedelijke regio. Hiervoor ontvangen zij financiering vanuit het Rijk. Deze inkomsten mogen alleen aan verkeer en vervoer mag worden besteed (Brede Doel Uitkering). Daarnaast werken ze aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in deze regio en hiervoor ontvangen ze een bijdrage van de deelnemende gemeenten.

Met specifiek de MRDH werken we op verschillende projecten en onderwerpen samen wanneer dit nodig is vanuit wettelijke taken en bevoegdheden of vanuit een gezamenlijk regionaal belang. We stemmen bijvoorbeeld af over het goed laten aansluiten van het openbaar vervoer tussen de verschillende concessiegebieden en over werkzaamheden via Zuid-Holland Bereikbaar. We trekken ook samen op richting het Rijk over hoofd(spoor)wegennet in deze regio. Een voorbeeld hiervan is de Oude Lijn. Dit betekent dus niet dat we op alle onderwerpen samenwerken. Provinciale betrokkenheid is niet altijd nodig bij projecten van de gemeenten binnen

de MRDH. Het komt daarnaast ook voor dat we als provincie een onderwerp of project belangrijk vinden binnen het MRDH gebied zonder dat we direct een verantwoordelijkheid hebben. In dat geval kunnen we bijvoorbeeld financieel bijdragen zoals bij de Multimodale Stadsbrug Rotterdam, Vlietlijn en verlenging Hoekse Lijn.

Openbaar vervoer

We hebben beiden de wettelijke taak om in een deel van de provincie openbaar vervoer te organiseren. De MRDH voor het gebied van de deelnemende gemeenten en de provincie voor het deel buiten dat gebied. Voor het vervoer tussen gebieden maken we afspraken die we vastleggen in de concessies. De MRDH is verantwoordelijk voor de concessies in haar gebied, dat omvat nu de vervoerders RET, HTM en EBS. De provincie is verantwoordelijk voor de eigen concessies en kent nu de vervoerders Qbuzz, Transdev, NS (voor de spoorlijn Alphen – Gouda) en de Waterbus. NS is hiernaast verantwoordelijk voor het vervoer op het hoofdlijnnet, dat een verantwoordelijkheid is van het Rijk, maar cruciaal is voor het totale OV-netwerk in onze provincie. De provinciale OV-concessies hebben een sterke relatie met de MRDH: veel lijnen gaan naar Rotterdam en Den Haag, waar ze aansluiten op bijvoorbeeld de metro, tram en trein. Omgekeerd zijn er aanmerkelijk minder MRDH-lijnen die in het vervoergebied van de provincie rijden. In het verleden waren er lijnen die samen door MRDH en de provincie werden geëxploiteerd. Deze zijn uitgeruild om problemen in de exploitatie en tarieven te verhelpen. Hiernaast hebben beide overheden afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de ontwikkeling van R-Net en het Toekomstbeeld OV. Ook hebben we afspraken over tarieven en bieden samen het Toeristdayticket aan.

Verkeersveiligheid (gedrag, handhaving en infrastructuur)

In Zuid-Holland werken de Provincie Zuid-Holland en de MRDH samen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Beide hebben we de rol van regievoerder. En de provincie is daarnaast wegbeheerder van de provinciale wegen in Zuid-Holland, ook binnen het MRDH-gebied. We werken samen door:

- Afstemming van verkeersveiligheidsbeleid
- Afstemming van uitvoeringsprogramma's veilig verkeer
- Gezamenlijke opdrachtgeverschap van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland ([ROV-ZH](#)), dat zich richt op gedragsbeïnvloeding en educatie
- Gezamenlijk periodiek overleg met politie en Openbaar Ministerie over effectievere verkeershandhaving in Zuid-Holland (MRDH-gebied en regiegebied).

Het ROV-ZH ontwikkelt verkeerseducatieprogramma's op zoals school op Seef en voeren gedragscampagnes uit zoals de Maand van de Veilige Schoolomgeving. Daarnaast ondersteunen de provincie en de MRDH gemeenten bij het realiseren van verkeersveilige infrastructuur:

- De MRDH verstrekt subsidies aan gemeenten binnen het MRDH-gebied
- De provincie verstrekt subsidies aan gemeenten buiten het MRDH-gebied.

Zuid-Holland Bereikbaar

Via de Samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar dragen we als provincie bij aan het opstarten van collectief vervoer van en naar de Haven. De uitvoering hiervan gebeurt onder verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf en de MRDH. In de begroting 2026 is onder beleidsprestatie 2-1-1 (maatregel Stimuleren bewust mobiliteitsgedrag) [toegelicht](#) wat we daarnaast als provincie verder doen in het kader van Zuid-Holland Bereikbaar.

Project ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang) Erasmusweg-Lozerlaan

In 2012 is het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' gesloten tussen Rijk, MRDH (toen stadsgewest Haaglanden) en provincie. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt over verschillende projecten waaronder de N211 Wippolderlaan (uitvoering door provincie), A4 Haaglanden N14 (gepauzeerd door het Rijk), A4 Beatrixlaan (ontwerpfase onder verantwoordelijkheid gemeente Rijswijk/MRDH) en de ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang) Erasmusweg-Lozerlaan (fase voorlopig ontwerp onder verantwoordelijkheid gemeente Den Haag/MRDH). Er staan regelmatig files bij deze kruising, die in de toekomst zullen toenemen als gevolg van verstedelijkingsontwikkelingen in Den Haag Zuidwest.

De MRDH is vanuit het bestuursakkoord verantwoordelijk voor dit project en heeft de projectleiding gedelegeerd aan gemeente Den Haag. Op dit moment bevindt het project zich in de voorlopige ontwerpfase.

In het bestuursakkoord is afgesproken dat PZH € 11,8 miljoen excl. btw bijdraagt aan dit project en dat dit bedrag jaarlijks wordt geïndexeerd. Na indexatie via de Voorjaarsnota 2026 (zie beleidsprestatie 2-1-4) is de reservering in het PZI gegroeid tot € 16 miljoen, (excl. btw, prijspeil 1-1-2026). MRDH en Den Haag dragen ieder ruim € 25 miljoen bij.

In een later stadium is afgesproken dat gemeente Westland € 1,4 miljoen bijdraagt aan het onderdeel kruising Poeldijkseweg en dat gemeente Den Haag € 25 miljoen extra bijdraagt vanwege een ecoduct dat extra is t.o.v. de oorspronkelijke scope.

Mocht er een budgettekort ontstaan, dan zal de gemeente Den Haag op zoek moeten naar extra financieringsbronnen of naar versoeringsmaatregelen in het ontwerp of in de scope.

Eind 2026 zal het voorlopig ontwerp opgeleverd worden. De aanleg van het project is gepland vanaf 2029.

Projecten vanuit het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In 2017 zijn met het Rijk afspraken gemaakt voor gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's voor de regio Rotterdam-Den Haag (MoVe). Dit programma vormt zo de basis voor toekomstige beslissingen in het MIRT. In 2019 is het verstedelijkingsakkoord getekend met de ambitie om 170.000 woningen te realiseren. In BO MIRT 2022 zijn afspraken gemaakt tal van infrastructurele investeringen voor ontsluiting van deze nieuwe woningen. Niet aan elk afzonderlijk project doen MRDH en provincie gezamenlijk mee, maar staan wel voor het totaal. Zo waren de provincie en MRDH medeopdrachtgever van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Oostflank Rotterdam en de MIRT-verkenning CID/Binckhorst (Nu Vlietlijn). In de regio Rotterdam heeft dit geleid tot een aantal projecten die naar de planuitwerking zijn gegaan, waaronder de Multimodale Stadsbrug Rotterdam (snel OV tussen Zuidplein en Kralingse Zoom) en de Algeracorridor. In de Haagse regio is de Vlietlijn naar de planuitwerking gegaan. Voor de provincie is het in elke fase zoeken naar haar rol, zo zijn we inmiddels geen opdrachtgever meer bij de Stadsbrug maar hebben we wel een subsidie verleend voor de planuitwerking en een financiële bijdrage toegezegd aan de realisatie. Hiervoor is een reservering opgenomen in het PZI.

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

In deze [verkenning](#) onderzoeken we samen met o.a. de MRDH de benodigde infrastructurele maatregelen voor 170.000 nieuwe woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. Voor de knooppunten richt de provincie zich vooral op de knooppunten Leiden en Dordrecht en de MRDH vooral op de knooppunten binnen hun vervoersgebied Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI. Gezamenlijk werken we aan de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Kethel.

Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage aanpassingen Algeracorridor

Naast de bijdrage aan de Multimodale Stadsbrug werken we samen aan aanpassingen op de Algeracorridor. De provincie en de MRDH dragen financieel bij aan het uitwerken en realisatie van de aanpassingen. De provinciale bijdrage is opgenomen in het PZI.

Dit in het kader van eerder gemaakte MIRT afspraken in 2022. Na dit besluit hebben de gemeenten samen met de MRDH en de provincie een plan van aanpak opgesteld en de daarbij behorende financiën toegekend. Dit is in 2025 vastgelegd in een bestuurlijk overeenkomst.

De gemeente Capelle aan den IJssel werkt op dit moment, samen met de andere gemeenten rond de corridor, de plannen verder uit. De MRDH en de provincie verlenen beiden subsidie om het project mogelijk te maken. Het project loopt op schema en uiteindelijk moet dit leiden tot een realisatie van het maatregelenpakket in 2029.

Verkenning bereikbaarheid Voorne Putten/Haven

Ook vanuit het gebiedsprogramma MoVe hebben de MRDH en de provincie gezamenlijk een pakket van maatregelen opgesteld om de bereikbaarheid op Voorne Putten te verbeteren. Bij de uitwerking van dit pakket

waren ook de regiogemeenten, het Rijk en het Havenbedrijf betrokken. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een maatregelenpakket voor heel Voorne Putten. Bij het bestuurlijk overleg MIRT van 2022 is het maatregelenpakket vastgesteld.

Op dit moment worden de verschillende projecten voorbereid of uitgevoerd. De MRDH is verantwoordelijk voor de uitvoering van enkele fiets en ov-projecten en de provincie is verantwoordelijk voor de aanpassingen aan haar wegennet (met name N218/N493). De verkenningsfase loopt, in het PZI is een reservering opgenomen voor uitvoeringsfase.

Fietsprojecten

Voor fietsprojecten geldt in het algemeen dat MRDH en de provincie zich richten op hun eigen grondgebied. De uitgangspunten zijn grotendeels hetzelfde en ook de rol komt overeen (coördinatie en subsidieverstrekker). De provincie is daarbij ook beheerder en/of uitvoerder van projecten. Wanneer PZH een project binnen MRDH gebied realiseren (langs provinciale weg een fietspad) dan werken we samen en vraagt PZH subsidie aan bij MRDH. Een voorbeeld hiervan is het fietspad langs de N464 (Westland). Het komt ook voor dat we subsidie verlenen aan projecten binnen MRDH gebied wanneer een duidelijk provinciaal belang aanwezig is. Als onderdeel van de doorfietsroute Pijnacker – Den Haag verzorgen we het opstellen van het VO en hebben we een aanzienlijke bijdrage gereserveerd om tot realisatie van een nieuwe brug te kunnen komen.

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)**
- **Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)**
- **Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)**
- **Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).**
- **Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval**
- **Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)**
- **Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)**

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 versoberingen binnen project mogelijk zijn en wat het effect is op doelbereik, draagvlak en proces;
4. Nagaan of er bestaande reserveringen in het PZI zijn voor dit programma en of deze kunnen worden ingezet;
5. Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in hetzelfde gebied en/of met een vergelijkbaar doel en of deze kunnen worden ingezet;
6. Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in een ander gebied en/of met een ander doel en of deze kunnen worden ingezet;
7. Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in hetzelfde gebied en met een vergelijkbaar doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
8. Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in ander gebied en met een ander doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect hiervan is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
9. Heroverweging van bestaande exploitatiebudgetten en reserves binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland;
10. Inzet van reserveringen en middelen van buiten de Ambitie (algemene middelen).

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

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

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

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. Bovendien 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 verkeersslachtoffers 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 verschillende bereikbaarheidsonderwerpen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Deze vallen voor een deel onder deze beleidsprestatie maar ook onder 2-1-2. Adequaate en duurzame 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 € 2,1 miljoen per jaar beschikbaar. Inmiddels is de programmering geactualiseerd ten op zichte van de begroting 2026 (zie bijlage bij het PZI 2026-2040) waarbij het budget voor 2026 wordt verdeeld over de verschillende onderwerpen. Daarna is nog € 0,9 miljoen beschikbaar voor netwerkkosten en nadere toedeling bij de Najaarsnota 2026. Naar verwachting zal het budget voor 2026 volledig worden benut.

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 2026 (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving	
<i>Prijontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	006072	Strategisch provinciaal plan verkeersveiligheid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,1	0,2	0,1	2026	Diverse eenmalige uitgaven voor het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2030 (evaluatie, prioritering, monitoring, kennisuitwisseling)
1b	006074	Beleidsonderzoek Fiets - monitoring en fietsdata (uitgaven)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,6	0,7	0,1	2026	Extra uitgaven voor beleidsontwikkeling, fietsmodel en monitoring
1c	006074	Beleidsonderzoek Fiets - monitoring en fietsdata (uitgaven)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,7	0,8	0,1	2026	Extra uitgaven voor werkgroep netwerkontwikkeling, onderdeel van Tour de Force.
1d	006074	Beleidsonderzoek Fiets - monitoring en fietsdata (inkomsten)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	-0,1	-0,1	2026	De uitgaven voor de werkgroep netwerkontwikkeling worden volledig gedekt door inkomsten
1e	006067	Beleidsinformatie & Monitoring	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,05	0,1	0,05	2026	Uitgaven voor bouwen nieuw instrument verkeersmodellering
1f	006075	Koepelopdracht Programma Mobiliteit en Verstedelijking (uitgaven)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,1	0,2	0,1	2026	Extra uitgaven voor samenwerking overheden (coördinatie projecten en onderzoek logistiek)
1g	006075	Koepelopdracht Programma Mobiliteit en Verstedelijking (inkomsten)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	-0,1	-0,1	2026	De extra uitgaven voor samenwerking overheden worden volledig gedekt door inkomsten
1h	006081	Smart Mobility/fietsapp(uitgaven)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,1	0,2	0,1	2026	Extra uitgaven doorontwikkeling fietsapp
1i	006081	Smart Mobility/fietsapp (inkomsten)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	-0,1	-0,1	2026	De extra uitgaven voor de fietsapp worden volledig gedekt door inkomsten vanuit de MRDH
1j	006081	Smart Mobility onderzoek	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,2	0,3	0,1	2026	Extra uitgaven voor beleidsuitwerking Smart Mobility
1k	000625	reservering beleidsonderzoek	onderzoeksagenda bereikbaarheid	2,0	0,9	-1,1	2026	Toedeling budget 2026 over de verschillende uitgaven (zie ook beleidsprestatie 2.1.2 en 2.1.3). Restant blijft beschikbaar voor netwerkkosten en nadere toedeling bij Najaarsnota

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 2026 verhogen we het budget met afgerond € 100.000,- op basis van het jaarplan 2026. Deze uitgaven worden volledig gedekt door inkomsten (SPUK via provincie Zeeland).

Tabel 2: Wijziging regionale aanpak laadinfrastructuur 2026 (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
2a	B000008	Regionale aanpak Laadinfrastructuur (uitgaven)	n.v.t.	0,2	0,3	0,1	2026	Extra personele uitgaven voor regiovertegenwoordiging en uitvoering aanpak
2b	B000008	Regionale aanpak Laadinfrastructuur (inkomsten)	n.v.t.	-0,2	-0,3	-0,1	2026	De extra personele uitgaven worden volledig gedekt vanuit inkomsten.

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 2026 met betrekking tot openbaar vervoer. Het gaat om structurele uitgaven voor de jaarlijkse OV Klantenbarometer en lidmaatschappen (samenwerking). Daarnaast eenmalige uitgaven voor uitwerking van de OV visie (conform coalitieakkoord), onderzoek naar openbaar vervoer knooppunten en de aanbestedingen voor de Waterbus en Treindienst Alphen – Gouda. Tot slot geven we extra uit aan samenwerkingsorganisatie DOVA (decentrale OV autoriteiten). Hierin werken we samen aan verbetering van het openbaar vervoer. De bijdrage voor 2026 wordt verhoogd voor het Imagoprogramma OV. De dekking voor deze uitgaven komt vanuit het onderzoeksbudget in beleidsprestatie 2-1-1 (zie ook tabel 3).

Tabel 3: Wijzigingen onderzoeksagenda bereikbaarheid 2026 (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	006076	Concessiemanagement en aanbestedingen	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,1	0,1	Vanaf 2026	Jaarlijkse kosten zoals OV klantenbarometer en lidmaatschappen. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.1
1b	006076	onderzoek Kwaliteit OV	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,1	0,3	0,2	2026	Extra uitgaven voor uitwerking OV-visie conform coalitieakkoord, onderzoek naar OV hubs en aanbesteding waterbus en Treindienst Alphen – Gouda. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.1
1c	006058	Ledenbijdrage DOVA	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,4	0,5	0,1	2026	Extra uitgaven samenwerking met andere decentrale OV autoriteiten. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.1

2. Herverdeling middelen OV kortingsproduct Minima

Vanuit het Coalitieakkoord is € 10 miljoen beschikbaar gesteld voor een proef met een OV kortingsproduct voor minima. In de begroting was in de jaren 2025 t/m 2028 jaarlijks € 2,5 miljoen beschikbaar. Bij de Najaarsnota 2025 zijn de middelen herverdeeld over de jaren omdat de proef pas later in het jaar zou starten. Het ontwikkelen en afstemmen van het product met de vervoerders heeft helaas meer tijd gekost dan gehoopt. Daarom is het niet meer gelukt om de proef daadwerkelijk in 2025 te starten. Dit betekent dat de proef zal starten in 2026 en zal doorlopen tot en met 2029. Hierbij is ook een verdeelsleutel afgesproken per concessie. Bij de Voorjaarsnota 2026 worden de middelen (inclusief de niet uitgegeven middelen 2025) daarom herverdeeld in de tijd (2026 t/m 2029) en over de verschillende concessies. De wijzigingen zijn budgetneutraal. Zie tabel 4.

Tabel 4: Herverdeling middelen OV kortingsproduct Minima

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
2a	000403	Concessie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	50,1	50,3	0,2	2026	Herverdeling beschikbaar gestelde middelen over concessies voor OV kortingsproduct minima.
				50,1	51,5	1,4	2027	
				49,8	51,2	1,4	2028	
				49,5	50,9	1,4	2029	
2b	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	40,3	50,1	0,8	2026	Herverdeling beschikbaar gestelde middelen over concessies voor OV kortingsproduct minima.
				50,4	51,2	0,8	2027	
				40,4	41,2	0,8	2028	
				40,3	41,1	0,8	2029	
2c	000404	Concessie Hoeksche Waard Goeree Overflakkee	n.v.t.	19,0	19,2	0,2	2026	Herverdeling beschikbaar gestelde middelen over concessies voor OV kortingsproduct minima.
				19,0	19,2	0,2	2027	
				19,0	19,2	0,2	2028	
				19,0	19,2	0,2	2029	
2d	001161	Treindienst Alphen - Gouda	n.v.t.	5,3	5,7	0,4	2026	Herverdeling beschikbaar gestelde middelen over concessies voor OV kortingsproduct minima.
				5,3	5,7	0,4	2027	
				5,3	5,7	0,4	2028	
				5,3	5,7	0,4	2029	
2e	000690	OV-beleid	n.v.t.	1,6	0,0	-1,6	2025	Beklemmen en inzetten voor uitgaven in 2029 via concessies
				2,8	0,0	-2,8	2026	Toedeling naar concessies voor uitgaven in jaren 2026 en 2029
				2,8	0,0	-2,8	2027	
				2,8	0,0	-2,8	2028	

3. Bikkergelden 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.

De compensatie voor de tarieven wordt jaarlijks uitgekeerd als onderdeel van de subsidies aan de vervoerders.

Voor de (structurele) inzet van de compensatiemiddelen voor het verhogen van het kwaliteitsniveau worden tijdens de uitvoering van de concessies plannen gemaakt samen met de vervoerders. Bij de Voorjaarsnota 2025 zijn de middelen structureel toegevoegd aan de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Voor een deel zijn deze middelen al toegekend aan de concessies. De overige middelen worden in de komende jaren toegekend.

Daarnaast is eerder € 2 miljoen structureel beschikbaar gesteld vanaf 2028 voor extra maatregelen in de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem. Na verdere uitwerking is duidelijk geworden dat al vanaf 2026 maatregelen kunnen worden genomen en dat hiervoor voorsnog maar maximaal € 0,9 miljoen nodig is t/m medio 2029. De middelen die niet nodig zijn komen daarmee weer beschikbaar voor nieuwe plannen en inzet in andere concessies.

Tabel 5: Wijzigingen Bikkergelden regionaal openbaar vervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
3a	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem (Bikkergelden)	n.v.t.	37,8	38,7	0,9	2026	Aanpassing inzet Bikkergelden in de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
				50,3	51,2	0,9	2027	
				38,4	39,2	0,8	2028	
				38,3	38,8	0,5	2029	
3b	002076	Exploitatie OV (Bikkergelden)	n.v.t.	12,1	9,0	-3,1	2027	Inzet Bikkergelden voor de Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
3c	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem (Bikkergelden)	n.v.t.	40,3	38,3	-2,0	vanaf 2028	Zie 5c, Voorsnog is er maar tot 2029 budget nodig. De structurele middelen kunnen elders worden ingezet voor kwaliteitsverbetering OV
3d	002076	Exploitatie OV (Bikkergelden)	n.v.t.	15,8	17,8	2,0	vanaf 2028	De structurele middelen komen weer beschikbaar voor nieuwe maatregelen

4. Herberekening concessies

De exploitatiebijdrage voor Zuid-Holland Noord is hoger in de nieuwe concessie dan in de oude concessie. Dit komt mede door indexering en inzet van een extra buurtbus. Hierdoor is structureel € 1,4 miljoen per jaar extra nodig. In aanloop naar de begroting 2027 zal hiervoor een voorstel worden uitgewerkt voor structurele dekking vanuit de stelpost indexering in de begroting. Hierbij zal eerst worden gekeken of en hoeveel structurele vrijval er is op andere concessies. Voorsnog wordt voor 2026 het tekort incidenteel gedekt door verwachte vrijval in 2026 bij de Waterbus en in de concessie Hoekse Waard – Goeree Overflakkee en door niet uitgegeven middelen in de concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem in 2025 (beklemming jaarrekening 2025).

De verwachte vrijval op de Waterbus wordt deels veroorzaakt door een hogere jaarlijkse bijdrage vanuit de Drechtsteden. Deze was al eerder afgesproken maar nog niet verwerkt in de begroting. Dat wordt nu gecorrigeerd.

Tegelijkertijd is er voor de Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem in 2025 minder onttrokken vanuit de reserve bereikbaarheid. De uitgaven voor de deelfietsen zijn nog niet gerealiseerd omdat het meer tijd kostte om het project op te starten (organisatie, inkoop en plaatsing). De uitgaven voor 2025 worden in 2026 gedaan samen met de bijdrage voor 2026. De dekking komt vanuit de reserve bereikbaarheid. Daarbij waren uitgaven geraamd met dekking vanuit de eerder geïncasseerde boete. Deze is in de reserve bereikbaarheid gestort om

extra maatregelen in de concessie te kunnen nemen. Een klein deel van deze uitgaven (€ 0,1 miljoen) schuiven door naar een later jaar voor nader te bepalen maatregelen.

Tabel 6: Wijzigingen concessies (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
4a	000403	Concessie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	52,5	53,9	1,4	2026	Verhoging exploitatiebijdrage in 2026
4b	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	0,0	-0,7	-0,7	2025	De niet uitgegeven middelen in 2025 worden benut als dekking voor het tekort op Zuid-Holland Noord
4c	000404	Concessie Hoeksche Waard Goeree Overflakkee	n.v.t.	18,8	18,5	-0,3	2026	Vrijval 2026. Inzet voor tekort op Zuid-Holland Noord
4d	000406	Waterbus (uitgaven)	n.v.t.	10,2	9,8	-0,4	2026	Vrijval 2026. Inzet voor tekort op Zuid-Holland Noord
4e	000406	Waterbus (inkomsten)	n.v.t.	-0,8	-1,1	-0,3	vanaf 2026	De jaarlijkse bijdrage vanuit de Drechtsteden wordt hoger
4f	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	37,8	37,9	0,1	2026	Extra uitgaven voor deelfietsen. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
4g	000402	Concessie Drechtsteden, Molenlanden Gorinchem	n.v.t.	38,6	38,7	0,1	2034	Niet onttrokken middelen reserve bereikbaarheid 2025 blijven beschikbaar voor nog nader te bepalen uitgaven

5. Overige wijzigingen/correcties openbaar vervoer

Vanaf 2026 is de jaarlijkse vergoeding voor buurtbussen verhoogd. Hierdoor is jaarlijks € 44.000,- extra nodig aan dekking. Tegelijkertijd is het structurele budget voor collectief vraagafhankelijk vervoer Holland – Rijnland niet meer volledig nodig. Dit komt omdat een deel van dit vervoer is ondergebracht in de concessie Zuid-Holland Noord. Het is nog niet duidelijk hoeveel budget hierdoor vrij kan vallen. Het is wel duidelijk dat dit in ieder geval voldoende is om de extra kosten voor de buurtbussen te dekken. Daarom wordt dit deel van het budget overgezet naar de buurtbussen.

In beleidsprestatie 2-1-4 en 2-1-5 worden voorstellen gedaan voor verhoging van investeringskredieten als gevolg van tegenvallers en nieuwe bestuurlijke afspraken (geen onderdeel van de Investeringsagenda). Om niet direct een beroep te hoeven doen op de algemene middelen is hiervoor eerst gekeken of er vrijval was op investeringsprojecten en of er investeringsmiddelen vrij te maken waren door heroverweging. De vrijval is niet voldoende om de extra investeringen op te vangen. Het heroverwegen van investeringsmiddelen zou het stoppen van projecten (in de initiatief en verkenningfase) betekenen. Om dit te voorkomen is ook breder gekeken binnen de Ambitie of er structurele middelen te heroverwegen zijn. Dit blijkt het geval. In het verleden is structureel exploitatiebudget beschikbaar gesteld voor regionale en provinciale spoorinfrastructuur (openbaar vervoer). Dit lijkt een vergissing te zijn geweest. Het budget hiervoor bestaat namelijk voor 100% uit inkomsten van het Rijk voor projecten onder de oude Brede Doeluitkering (BDU). De aanleiding voor het opnemen van dit structurele budget is niet te meer te achterhalen. Tegelijkertijd ontbreekt een inhoudelijke onderbouwing voor deze uitgaven en zijn geen uitgaven gepland. Bij de Voorjaarsnota komt het structurele budget van afgerond € 1,2 miljoen vrij te

vallen waarmee de kapitaallasten als gevolg van de extra investeringen voor de OV-knooppunten Dordrecht en Leiden kunnen worden gedekt.

We betalen jaarlijks een vergoeding voor de niet afgenomen waterstof door de vervoerders. Deze afspraak is voorafgaand aan het project gemaakt om de risico's van dit innovatieve project te delen tussen de provincie en de exploitant. Zonder deze vergoeding zou de exploitant mogelijk failliet kunnen gaan waardoor de productie en levering in gevaar komt. Bij de start van het project zijn deze uitgaven echter niet begroot. Op basis van de in de afgelopen jaren betaalde vergoeding is totaal € 0,7 miljoen nodig voor de periode 2026 t/m 2034. Daar tegenover staan jaarlijkse inkomsten voor de verhuur van de provinciale grond aan de exploitant. De totale inkomsten bedragen € 0,4 miljoen voor de periode 2026 t/m 2034. De overige € 0,3 miljoen wordt gedekt door vrijval in 2026 binnen de Ambitie (zie beleidsprestatie 2-1-3 en 2-1-4)

PS hebben in 2025 besloten om in de toekomst een nieuw autoveer te laten varen tussen Maassluis en Rozenburg. Voor de aankoop van het veer, de exploitatie, beheer en onderhoud en aanpassing en beheer veerinfrastructuur zijn op basis van inschattingen middelen gereserveerd in de begroting. Hierin was echter nog onvoldoende rekening gehouden met de voorbereidingskosten voor de nieuwe aanbesteding (exploitatie veerdienst en bouw van het nieuwe veer). Hiervoor is in 2026 circa € 0,3 miljoen nodig. Deze uitgaven kunnen worden gedekt door vrijval binnen de Ambitie (zie 2-1-3 en 2-1-4). De voorbereiding voor de aanpassingen aan de veerinfrastructuur komen ten laste van de gereserveerde investeringsmiddelen voor de veerinfrastructuur.

Tot slot is in besloten om een boete op te leggen aan Qbuzz voor vermijdbare hinder, rituitval en punctualiteit bij de implementatie van de concessie Zuid-Holland Noord. In de PS vergadering van 29 januari 2025 is toegezegd om de boete te investeren in de concessie zodat de middelen ten gunste komen van de reizigers. Deze boete is in 2025 volledig geïnd en wordt in 2026 en 2027 opgevoerd als budget. Momenteel wordt de inzet samen met de vervoerder verder uitgewerkt.

Tabel 7: Overige wijzigingen openbaar vervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)								
Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)								
Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)								
Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)								
Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval								
Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)								
Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)								
5a	000166	Buurtbussen	n.v.t.	0,15	0,2	0,05	vanaf 2026	Het budget wordt verhoogd om de jaarlijkse onkosten te vergoeden.
5b	002071	Regiotaxi Holland-Rijnland	n.v.t.	0,35	0,3	-0,05	vanaf 2026	De structurele financiële ruimte wordt ingezet voor buurtbussen
5c	005656	Regionale-, provinciale spoorinfra	n.v.t.	1,2	0,0	-1,2	vanaf 2029	Structurele vrijval naar algemene middelen ter compensatie van extra investeringen (zie beleidsprestatie 2.1.4 en 2.1.5)
5d	005418	Vergoeding waterstof-tankstation	n.v.t.	0,0	0,7	0,7	2026 t/m 2034	Budget voor de jaarlijkse vergoeding voor niet afgenomen waterstof. Dekking vanuit inkomsten en vrijval binnen Ambitie
5e	005418	Opbrengst verhuur grond waterstof-tankstation	n.v.t.	0,0	-0,4	-0,4	2026 t/m 2034	Dekking voor jaarlijkse vergoeding vanuit opbrengsten verhuur grond waterstof-tankstation
5f	B000021	Aanbesteding Veerdienst Maassluis - Rozenburg	n.v.t.	0,0	0,3	0,3	2026	Uitgaven voor voorbereiding aanbesteding nieuwe veerdienst en aankoop veer. Dekking vanuit vrijval binnen Ambitie
5q	000403	Concessie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	53,9	55,9	2,0	2026	De in 2025 geïnde boete wordt in 2026 en 2027 op de begroting gezet voor maatregelen ten gunste van de reiziger
5h	000403	Concessie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	49,5	51,0	1,5	2027	

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

Voor de onderzoeksagenda bereikbaarheid 2026 is bij de begroting per abuis nog geen budget opgenomen voor goederenvervoercorridors (samenwerking en onderzoek) en onderzoek schone bereikbaarheid. Dit wordt in de Voorjaarsnota gecorrigeerd. Het budget voor duurzaam goederenvervoer over water wordt aangevuld voor uitgaven voor internationale samenwerking zoals via RH2NE (waterstof toepassingen). De dekking komt vanuit het onderzoeksbudget (zie beleidsprestatie 2-1-1).

Tabel 8: Wijzigingen onderzoeksagenda bereikbaarheid (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	006073	Goederenvervoer-corridors	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,5	0,5	2026	Correctie budget voor samenwerking en onderzoek. Dekking vanuit onderzoeksbudget bereikbaarheid (zie beleidsprestatie 2.1.1)
1b	005325	Duurzaam goederenvervoer over water	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,4	0,5	01	2026	
1c	006159	Onderzoek Schone bereikbaarheid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,05	0,05	2026	Voor onderzoek naar perspectief schone mobiliteit en communicatie uitgaven. Dekking vanuit onderzoeksbudget bereikbaarheid

2. Connected Transport

Voor Connected Transport is in 2025 een plan van aanpak opgesteld voor de komende jaren. Het gaat om onderzoeken, samenwerking en proefprojecten. Op basis van dit plan van aanpak wordt de begroting bijgesteld via de Voorjaarsnota. De dekking voor het programma komt vanuit de reserve bereikbaarheid en extra inkomsten van het Havenbedrijf en het Rijk (SPUK).

Tabel 9: Wijzigingen Connected Transport (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
2a	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0,1	0,2	0,1	2026	Bijstelling op basis van jaarplan 2026. Uitgaven worden gedekt door inkomsten
2b	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0,0	-0,2	-0,2	2026	Extra inkomsten door bijdragen havenbedrijf Rotterdam en het Rijk (SPUK)
2c	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0,0	-0,1	-0,1	2027	Extra inkomsten door bijdragen van het Rijk (SPUK)
2d	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0,0	0,1	0,1	2028	Bijstelling op basis van jaarplan 2026. Uitgaven worden gedekt door inkomsten
2e	B000005	Connected Transport Corridors	n.v.t.	0,0	-0,1	-0,1	2028	Extra inkomsten door bijdragen van het Rijk (SPUK)

3. Goederenvervoer

Voor het stimuleren van duurzaam goederenvervoer inclusief laadinfrastructuur en het verschuiven van lading van de weg naar het water en het spoor zijn en worden verschillende subsidies verleend. Hierbij worden ook kosten gemaakt voor procesbegeleiding. In de Voorjaarsnota worden verschillende wijzigingen doorgevoerd. Voor het stimuleren van schone binnenvaartschepen verwachten we in 2026 € 1,1 miljoen aan subsidie te verlenen voor pilotprojecten. Daarnaast was budget opgenomen voor onderzoek en procesbegeleiding. Naar verwachting is dit niet volledig nodig in 2026 en daarom valt een deel vrij. Deze kan worden gebruikt als dekking voor extra uitgaven in beleidsprestatie 2-1-2. Voor de uitrol van laadinfrastructuur worden minder proceskosten verwacht in 2026, de beschikbare dekking in de reserve bereikbaarheid blijft beschikbaar voor latere jaren en wordt vooralsnog begroot in 2030.

Tabel 10: Wijzigingen goederenvervoer (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
3a	006187	Schone Schepen flexibele vaarunits	n.v.t.	1,6	1,2	-0,4	2026	Vrijval budget. Inzet voor tekort in beleidsprestatie 2.1.2
3b	006033	Subsidie laadstation 2e Maasvlakte	n.v.t.	0,3	0,35	0,05	2026	Verwerking looptijdverlenging. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid (minder uitgaven in 2025)
				0,4	0,45	0,05	2027	
3c	006033	zero emissie laadinfra procesbegeleiding	n.v.t.	0,4	0,1	-0,3	2026	Verschuiving uitgaven. Dekking reserve bereikbaarheid
3d	006033	zero emissie laadinfra procesbegeleiding	n.v.t.	0,0	0,3	0,3	2030	Verschuiving uitgaven. Dekking reserve bereikbaarheid

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. 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 verschillende 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 verkenningfase al besloten kan worden om uitvoeringsprojecten te starten en subsidies te verlenen. Normaal gesproken zou hiervoor eerst de gehele verkenningfase worden afgerond.

In de Voorjaarsnota worden verschillende wijzigingen doorgevoerd voor al verleende subsidies en nog te verlenen subsidies. Het gaat hierbij om extra inkomsten van partners en het Rijk (SPUK) of aanpassing van looptijd. Ook wordt budget beschikbaar gesteld vanuit de reservering in het PZI voor de uitvoeringsfase. De dekking komt uit de reserve bereikbaarheid.

Tabel 11: Wijzigingen goederenvervoercorridors (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	B590051	Knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	U	0,0	0,3	0,3	2026	Subsidie Freshrail (start treinverbinding verse goederen). Dekking reserve bereikbaarheid
1b	B590051	Knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	U	0,3	0,6	0,3	2026	Subsidie Short Sea Terminal. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
1c	B590051	Knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	U	0,6	1,1	0,5	2026	Subsidie Fresh on track. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
1d	B590051	Knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC	U	1,1	1,4	0,3	2026	Verhoging subsidiebudget Fresh on track door inkomsten
1e	B590051	Knooppunt (realisatiepact) R'dam GVC (inkomsten)	U	0,0	-0,3	-0,3	2026	Dekking subsidie Fresh on track door Inkomsten
1f		Reservering Goederenvervoercorridors	R	0,7	0,1	-0,6	2027	Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid voor bovenstaande subsidies
				4,1	3,6	-0,5	2029	

2. Fiets

Naast uitgaven voor onderzoek en monitoring (zie beleidsprestatie 2-1-1) werken we aan projecten en dragen we via subsidies bij aan projecten van gemeenten en waterschappen. Een deel van fietsprojectsubsidies binnen het PZI moeten worden gedekt met exploitatiemiddelen. Voor activering van bijdragen aan derden geldt sinds de Najaarsnota 2025 een ondergrens van € 2,5 miljoen. In de Voorjaarsnota 2026 worden de investeringskredieten omgezet naar exploitatiebudget. De dekking voor deze projecten kan komen uit de reserve bereikbaarheid of vanuit de algemene middelen. Als gevolg van de omzetting van investerings- naar exploitatiebudget komen de eerder in de begroting opgenomen investeringsmiddelen (en de bijbehorende kapitaallasten) te vervallen. 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 wordt een exploitatiebudget omgezet naar investering omdat deze hoger is dan de ondergrens van € 2,5 miljoen. Deze bijdrage zal geactiveerd moeten worden.

Tabel 12: Wijzigingen fietssubsidies (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
2a	B121031E	Bijdrage Snelfietsroute Algerbrug (Rotterdam)	U	0,0	0,2	0,2	2026	Wijziging op basis van subsidiebeschikking. Dekking vanuit reserve bereikbaarheid
2b	B590100	Verlengde Velostrada Delft-Leiden f2	U	1,5	0,0	-1,5	2026	Administratieve omzetting subsidie van exploitatie naar investering. Vrijval naar algemene middelen ter compensatie van extra kapitaallasten
2c		Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' (subsidies)	U	37,0	39,0	2,0	2028	Diverse wijzigingen op deelprojecten. Een deel van de dekking komt vanuit de omzetting naar exploitatie
2d	B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (BBG)	U	0,0	7,0	7,0	2026 t/m 2030	Omzetting van investering naar exploitatie. De subsidies aan de gemeenten zijn kleiner dan de ingestelde grenswaarde voor activering
2e	B562800A	F628 Gouda - Bodegraven - Woerden (BBG)	U	0,0	7,0	7,0	2026 t/m 2030	
2f		Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' (subsidies)	U	0,0	5,8	5,8	2026 t/m 2030	

De wijzigingen op investeringen zijn weergegeven in tabel 13. Het gaat om verschuivingen binnen het beschikbare investeringskrediet voor de Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" en om budget neutrale omzettingen van investering naar exploitatie en andersom.

Daarnaast wordt bij de Voorjaarsnota € 10 miljoen toegevoegd aan het nieuwe programma "Continuering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen" als gevolg van de vastgestelde Investeringsagenda. Onderdeel van dit programma wordt een provinciale verkenning naar de Nieuwe Tolbrug. Deze verkenning kan starten omdat op basis van recente bestuurlijke afspraken zicht is op financiering voor de uitvoeringsfase. De provinciale bijdrage bedraagt € 7,4 miljoen. De overige benodigde € 12,6 miljoen worden bekostigd door de MRDH en gemeenten Den Haag en Leidschendam – Voorburg. De dekking voor de provinciale bijdrage komt voor € 2,5 miljoen uit de toegekende middelen Investeringsagenda. Daarnaast is afgesproken om de gereserveerde middelen voor het Central innovation District en Binckhorst (nu Vlietlijn) in te zetten als dekking. In het PZI was hiervoor € 4,9 miljoen opgenomen die nu als dekking wordt ingezet voor de nieuwe Tolbrug.

Zoals aangekondigd in de Investeringsagenda is in de Voorjaarsnota ook voorgesteld om het beschikbare krediet voor het fietsbeleid te verhogen naar € 30 miljoen op basis van de opgegeven budgetbehoefte. Deze middelen zijn bedoeld om het huidige fietsbeleid uit te voeren. Deze investering maakt de fiets een beter alternatief voor de auto door onder meer 13 kilometer tegelfietspad te vervangen, ongeveer 20 overstekplaatsen veiliger in te richten, en vijf doorfietsroutes aantrekkelijker en veiliger te maken. Momenteel werken we samen met PS aan actualisatie van het fietsbeleid. Voor de uitvoering van dit nieuwe en aangepaste beleid zullen aanvullende middelen nodig zijn. De omvang van deze middelen is afhankelijk van de nog te maken keuze voor het ambitieniveau (laag – midden – hoog).

Tabel 13: Wijzigingen fiets (investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving	
Prijswikking (onvermijdelijk)									
Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)									
Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)									
Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)									
Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval									
Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)									
Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)									
2g		Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' (subsidies)	U	19,9	16,7	-3,2	2028	2028	Diverse wijzigingen op deelprojecten. Een deel van de middelen valt vrij vanwege de omzetting naar exploitatie
2h		Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' (uitgaven eigen projecten)	U	25,3	27,9	2,6	2028	2028	Diverse wijzigingen waaronder extra inkomsten en verschuiving van middelen tussen subsidies en provinciale projecten (budgetneutraal)
2i	B590100	Verlengde Velostrada Delft-Leiden f2	U	0,0	4,0	4,0	2029	2029	Administratieve omzetting subsidie van exploitatie naar investering. Vrijval naar algemene middelen ter compensatie van extra kapitaallasten
2j		Continuering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (investeringsagenda) - uitgaven	R	0,0	10,0	10,0	n.v.t.	2029	Conform PS-besluit Investeringsagenda. Dekking vanuit de algemene middelen
2k		Reservering voor de Nieuwe Tolbrug. Inzet van eerdere reservering voor No-regretpakket CID/Binckhorst	R	10,0	14,9	4,9	n.v.t.	2029	
2l		Reservering Central innovation District en Binckhorst - bijdrage no regretpakket Trekvieltracé	R	4,9	0,0	-4,9	2029	n.v.t.	Dekking voor bijdrage aan de Nieuwe Tolbrug
2m		Continuering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (investeringsagenda) - uitgaven	R	14,9	27,5	12,6	n.v.t.	2029	Reservering voor nieuwe Tolbrug vanuit inkomsten (bijdragen derden)
2n		Continuering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (aanvulling op investeringsagenda) - inkomsten	R	0,0	-12,6	-12,6	n.v.t.	2029	Verhoging inkomsten als gevolg van bijdragen derden aan de nieuwe Tolbrug
2o		Continuering Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen (aanvulling op investeringsagenda)	R	27,5	47,5	20,0	n.v.t.	2029	Aanvulling investeringskrediet zoals aangekondigd in de Investeringsagenda.
2p		Dekking voorstel Continuering Uitvoeringsagenda	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-20,0	n.v.t.	n.v.t.	Dekking vanuit algemene middelen
2q	B562400A	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn (BBG)	U	7,0	0,0	-7,0	2030	n.v.t.	Omzetting van investering naar exploitatie. De subsidies aan de gemeenten zijn kleiner dan de ingestelde grenswaarde voor activering
2r	B562800A	F628 Gouda - Bodegraven - Woerden (BBG)	U	7,0	0,0	-7,0	2030	n.v.t.	
2s		Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' (subsidies)	U	5,8	0,0	-5,8	2028 t/m 2030	n.v.t.	

3. Projecten initiatiefase PZI en subsidies (exploitatie)

Het huidige PZI 2026-2040 bevat een aantal projecten in de initiatiefase. 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 2026 te verdelen naar projecten. Daarnaast waren op een tweetal nog geen inkomsten of een te hoog bedrag in de begroting opgenomen, dat wordt nu hersteld. Hierdoor is minder provinciaal budget

nodig. Dit budget valt vrij naar de algemene middelen en kan worden in gezet op extra uitgaven in beleidsprestatie 2-1-2.

Vanuit het initiatiefproject Energietransitie Infrastructuur is besloten om € 250.000,- bij te dragen aan de aanleg van een Zonnepark bij de Julianasluizen. Dit project wordt opgenomen in beleidsprestatie 2-1-5. De dekking komt vanuit de reserve bereikbaarheid. Tot slot is een correctie opgenomen in de Voorjaarsnota voor een eerder toegekende subsidie (regionale gebiedsagenda mobiliteit) aan een gemeentelijk project in het verlengde van de N207 Zuid. Het budget is eerder in de reserve bereikbaarheid gestort. De onttrekking was per abuis nog niet goed begroot.

Tabel 14: wijzigingen projecten initiatieffase (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
3a	B000001Q	R-Net Leiden - Noordwijk (uitgaven)	I	0,4	0,3	-0,1	2026	Verwerking inkomsten, verschil valt vrij naar de algemene middelen. Inzet voor tekort in beleidsprestatie 2.1.2
3b	B000001Q	R-Net Leiden - Noordwijk (inkomsten)	I	0,0	0,1	0,1	2026	Verhoging inkomsten door bijdragen van derden
3c	B000001T	Initiatieffase Nieuwe Oeververbinding Gouwe	I	0,0	0,1	0,1	2026	Opgave voor al aangegane verplichtingen en afronding onderzoek in 2026
3d	B000001O	Initiatieffase fietsmaatregel Bodegravenboog	I	0,1	0,05	-0,05	2026	Verlaging budget, verschil valt vrij naar de algemene middelen. Inzet voor tekort in beleidsprestatie 2.1.2
3e	B000001D	Initiatieffase Verbreding A20 en gevolgen provinciale wegen	I	0,1	0,0	-0,1	2026	De subsidie voor mobiliteitsmaatregelen is lager vastgesteld
3f	B120820I	Initiatieffase Verbindingsweg N208 - A44 t.z.v. Lisse	I	0,0	0,05	0,05	2026	Afronding initiatieffase en voorbereiding bestuurlijke keuze in 2026 over vervolgproces
3g	B000001	Budget initiatieffase PZI	n.v.t.	0,9	0,8	-0,1	2026	inzet jaarlijks budget initiatieffase voor projecten
3h		Reservering energietransitie infrastructuur	R	0,2	0,0	-0,2	2027	Inzet voor aanleg Zonnepark (beleidsprestatie 2.1.5)
3i		Reservering energietransitie infrastructuur	R	0,3	0,25	-0,05	2028	Inzet voor aanleg Zonnepark (beleidsprestatie 2.1.5)
3j	002041	Regionale en provinciale infrastructuur	n.v.t.	5,2	6,3	1,1	2027	Verhoging budget voor subsidie. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid

4. Programma mobiliteit en verstedelijking OV-knooppunten en HOV (Oude Lijn)

We werken samen met het Rijk en regionale partijen aan de MIRT-verkenning Oude Lijn . Dit project bestaat uit de verkenningen (in het PZI) naar de Spoorzone Leiden Centraal en Dordrecht en Bus Rapid Transit Leiden – Zoetermeer. We onderzoeken hierin de infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor 170.000 nieuwe woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. Zoals gemeld in de jaarrekening 2025 zijn is het beschikbare budget onvoldoende om alle maatregelen te kunnen uitvoeren. In het bestuurlijk overleg MIRT is besloten dat vanwege de voortgang nu alleen de maatregelen voor de knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en

Dordrecht verder worden uitgewerkt inclusief financiering. Het Rijk heeft extra geld beschikbaar gesteld voor deze projecten om extra woningbouw mogelijk te maken. Daar tegenover staan ook extra bijdragen van de regionale partijen voor de knooppunten Leiden en Dordrecht.

De afgesproken provinciale bijdragen per project worden in de Voorjaarsnota aangepast. Tot nu toe was een reservering opgenomen op programmaniveau. In het vervolg worden drie aparte reserveringen opgenomen. De dekking volgt in eerste instantie vanuit de al opgenomen reservering in het PZI voor dit programma. Het dan nog resterende verschil wordt gedekt vanuit de algemene middelen. Ter compensatie hiervan valt een structureel budget vrij waarvoor geen toekomstige uitgaven zijn gepland (zie beleidsprestatie 2.1.2).

Over de daadwerkelijke bijdrage aan het knooppunt Dordrecht vinden nog gesprekken plaats. De reservering in het PZI betreft de maximale bijdrage. Tot slot worden de uitgaven en inkomsten voor de verkenningsfase geactualiseerd met dekking vanuit de betreffende reserveringen.

Tabel 15: Wijzigingen Programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV (investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						
Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving	
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
4a	Reservering programma mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV	R	81,2	0,0	-81,2	2032	2032	De reservering voor de provinciale bijdragen aan de drie afgesproken toekomstige worden verdeeld over de projecten	
4b	Reservering Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	R	0,0	30,3	30,3	2032	2032	Reservering voor de provinciale bijdrage aan het project Bus Rapid Transit Leiden – Zoetermeer. Dekking zie 4a	
4c	Reservering OV-knooppunt Dordrecht	R	0,0	12,7	12,7	2032	2032	Reservering voor de provinciale bijdrage aan het project OV-knooppunt Dordrecht. Dekking zie 4a	
4d	B290022 Verkenning Spoorzone Dordrecht	V	0,7	1,0	0,3	2026	2026	verhoging voorbereidingskrediet met vanuit betreffende reservering	
4e	Reservering OV-knooppunt Dordrecht	R	12,7	12,4	-0,3	2032	2032	Dekking voor verhoging voorbereidingskrediet vanuit betreffende reservering	
4f	B290022 Verkenning Spoorzone Dordrecht (uitgaven)	V	0,9	0,7	-0,2	2026	2026	correctie uitgaven en inkomsten	
4g	B290022 Verkenning Spoorzone Dordrecht (inkomsten)	V	-0,2	0,0	0,2	2026	2026	correctie uitgaven en inkomsten.	
4h	Reservering OV-knooppunt Dordrecht	R	12,4	17,4	5,0	2032	2032	Verhoging krediet vanuit algemene middelen. Ter compensatie is in beleidsprestatie 2.1.1 structureel budget vrijgevallen	
4i	Reservering OV-knooppunt Leiden	R	0,0	38,2	38,2	2032	2032	Reservering voor de provinciale bijdrage aan het project OV-knooppunt Leiden. Dekking zie 4a	
4j	B290023 Verkenning Spoorzone Leiden (uitgaven)	V	2,0	2,4	0,4	2026	2026	verhoging voorbereidingskrediet met vanuit betreffende reservering	
4k	Reservering OV-knooppunt Leiden	R	38,2	37,8	-0,4	2032	2032	Reservering voor de provinciale bijdrage aan het project OV-knooppunt Leiden	
4l	Reservering OV-knooppunt Leiden	R	37,8	64,9	27,1	2032	2032	Verhoging krediet vanuit algemene middelen. Ter compensatie is in beleidsprestatie 2.1.1 structureel budget vrijgevallen	

5. Verwerking Investeringsagenda en aanvullende voorstellen

Naast extra middelen voor fiets zijn in de Investeringsagenda ook middelen beschikbaar gesteld voor de aansluiting N215-N498. Dit wordt verwerkt in de Voorjaarsnota. De extra middelen voor het Actieplan Geluid worden opgenomen in Ambitie 7 beleidsprestatie 7-1-2 verminderen van Geluidhinder.

In de Investeringsagenda was financieel geen ruimte om alle voorstellen op te nemen. Voor de voorstellen fiets (zie fiets) en verkeersveiligheid is aangegeven dat deze opnieuw zouden worden opgevoerd in de Voorjaarsnota zodat een integrale afweging kan worden gemaakt. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor provinciale busremises en bijdrage aan mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst.

Provinciale busremises

Binnen de aanbestedingen voor het openbaar vervoer was het tot nu de gewoonte om de vervoerder verantwoordelijk te maken voor de realisatie van busremises. Met de komst van elektrische bussen is de aard van deze stallingen veranderd. Het gaat niet alleen meer om daadwerkelijke stallingsruimte, maar de laadvoorzieningen en -infrastructuur (inclusief bijpassende stroomaansluiting) zijn integraal onderdeel geworden van de busremise. Door ruimtegebrek (met name in de stedelijke gebieden) en de net congestie is de opgave om een busremise te realiseren daarmee aanzienlijk complexer geworden. Het realiseren van een remise wordt daarmee duurder of de exploitatie wordt duurder omdat de remise zich op inefficiënte locatie bevindt. Dit leidt uiteindelijk tot een mindere dienstverlening aan de reiziger.

Het voorstel is daarom om als provincie waar nodig bij complexe locaties het initiatief te nemen voor het aankopen van grond en eventueel aanleggen en inrichten van een remise. Ervaringen zoals in provincie Noord-Brabant laten een positieve businesscase zien waarbij de investeringskosten en beheerlasten volledig worden terugverdiend door middel van een marktconforme vergoeding door de vervoerders. Er is nog nader onderzoek nodig of dit in Zuid-Holland ook het geval zou zijn. De vergoeding kan in ieder geval worden gebruikt om een deel van de beheer- en kapitaallasten te dekken. Vooralsnog wordt hiervoor € 15 miljoen gereserveerd in het PZI. Parallel hieraan wordt een voorbereidingsbesluit uitgewerkt en voorgelegd aan PS.

Mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst

Mede naar aanleiding van de voorgenomen vestiging van een internationale Life Science & Health speler (Eli Lilly) onderzoeken we samen met de gemeente mobiliteitsmaatregelen om dit bedrijf en de omgeving te ontsluiten. Hiermee willen we de gebiedsontwikkeling versnellen. Beoogd zijn investeringen in de kruispunten en fietsinfrastructuur. Er is sprake van gedeeltelijke cofinanciering vanuit het Rijk en gemeente. Het voorstel is om vooralsnog € 31 miljoen te reserveren in het PZI als provinciale bijdrage met dekking vanuit de algemene middelen. In maart 2026 start een onderzoeksfase om de maatregelen nader uit te werken op nut, noodzaak, haalbaarheid en fasering (korte versus lange termijn).

Verkeersveiligheid provinciale wegen

Verkeersveiligheid blijft een urgente opgave in zowel Nederland als Zuid-Holland. Hoewel het aantal verkeersdoden op de lange termijn landelijk is gedaald, is er de afgelopen zes jaar weer sprake van een stijgende trend. Ook Zuid-Holland kent nog altijd relatief veel verkeersslachtoffers. Het plan richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale infrastructuur, met een nadruk op risicovolle locaties. De (her)inrichting van kruispunten, veilige oversteken, weg trajecten van 50, 60 of 80 km/uur en de bescherming van kwetsbare weggebruikers dragen direct bij aan het behalen van de provinciale verkeersveiligheidsdoelen uit Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030.

Daarbij hanteren we een geïntegreerde aanpak waarin veilige infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving hand in hand gaan. Daarom wordt ook gekeken hoe bij de mogelijke infrastructurele aanpassingen extra aandacht kan worden besteed aan voorlichting en educatie, dataonderzoek en het stimuleren van effectieve verkeershandhaving. Het voorstel is om € 15 miljoen te reserveren in het PZI met dekking vanuit de algemene middelen. In 2026 zal een initiatiefproject starten om de maatregelen nader uit te werken op nut, noodzaak, haalbaarheid en fasering (korte versus lange termijn).

Tabel 16: Wijzigingen aanvullende voorstellen Investeringsagenda (investerings)

x € 1 miljoen		Investeringskredieten							
Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving	
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
5a	Reservering voor aansluiting N215/N498 (uitgaven)	R	0,0	0,5	0,5	n.v.t.	2028	Provinciale bijdrage aan ontsluiting ruimtelijke ontwikkeling. Conform Investeringsagenda, dekking vanuit algemene middelen	
		R	0,5	1,3	0,8	n.v.t.	2028	Reservering wordt verhoogd met bijdrage vanuit de gemeente voor het project	
5b	Reservering voor aansluiting N215/N498 (inkomsten)	R	0,0	-0,8	-0,8	n.v.t.	2028	Inkomsten vanuit de gemeente voor het project	
5c	Reservering aankoop en inrichting provinciale busremises	R	0,00	15,0	15,0	n.v.t.	2032	Reservering voor aankoop en inrichting van provinciale busremises waar dit nodig is. Dekking vanuit algemene middelen	
5d	Reservering bijdrage mobiliteitsmaatregelen gebiedsontwikkeling Zijlhoek-de Woerd en Valkenhorst	R	0,0	31,0	31,0	n.v.t.	2032	Reservering voor gebiedsontwikkeling. Dekking vanuit algemene middelen	
5e	Reservering verkeersveiligheid provinciale wegen	R	0,0	15,0	15,0	n.v.t.	2030	Reservering voor verkeersveiligheid provinciale wegen. Dekking vanuit algemene middelen	
5f	Dekking voorstellen 5a t/m 5e	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-51,5	n.v.t.	2030	Zie 5a t/m 5e	

6. Overige wijzigingen en Indexering reserveringen

In principe worden reserveringen voor toekomstige projecten niet geïndexeerd. Wanneer er bestuurlijke afspraken zijn over indexering gebeurt dit wel. De afgesproken bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI. De bijdrage wordt met 2,5% verhoogd tot €16 miljoen (prijspeil 1 jan 2026). Zie ook 2-4 Samenwerking met MRDH.

Daarnaast heeft de gemeente Zuidplas aangegeven haar bijdrage aan de Geluidsmaatregelen N219 Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen terug te trekken. Zij willen de problematiek graag op een andere manier oplossen. We gaan met de gemeente in gesprek over de mogelijkheden. Vooralsnog blijft de reservering van € 2 miljoen beschikbaar in het PZI. De inkomsten worden verwijderd.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Gnephoek is onderzoek gedaan naar de benodigde ontsluiting. Hiervoor zijn mobiliteitsmaatregelen afgesproken inclusief aanpassingen aan de N207. De noodzaak van een extra linksaf strook op kruispunt met de Eisenhowerlaan is volledig toe te schrijven aan de woningbouwontwikkeling. De provincie voert deze maatregel uit maar de financiering komt volledig voor rekening van de gemeente Alphen a/d Rijn. Hiervoor wordt € 0,55 miljoen opgenomen als reservering voor dit project. De benodigde extra rechtsaf strook op het kruispunt met de Kruisweg komt voort uit autonome groei en staat los van de woningbouwontwikkeling. Daarom is afgesproken dat de provincie deze maatregel financiert en uitvoert. Hiervoor wordt € 0,9 miljoen toegevoegd aan het PZI. Deze wordt gedekt uit de algemene middelen. Ter compensatie is in beleidsprestatie 2-1-2 structureel budget vrijgevallen. Voor beide maatregelen wordt een initiatiefproject opgestart.

In het bestuurlijk overleg MIRT is onlangs afgesproken dat de provincie de beoogde aanpassing aan de Aansluitingen A4-N223 en A4-N211 uit zal voeren in opdracht van en voor rekening en risico van het ministerie van I&W. De aanpassing A4-N223 was onderdeel van het gepauzeerde project A4-Haaglanden-N14. De uitvoering van het Rijkproject is voorlopig van de baan vanwege ontbrekende financiering (prioriteit beheer en onderhoud) en stikstofruimte. De provincie zal het door het Rijk uitgewerkte ontwerp actualiseren in aanloop naar een uitvoeringsbesluit. In het PZI wordt € 15 miljoen als reservering opgenomen. De aansluiting A4-N211 is geen onderdeel van het huidige project N211 Wippolderlaan. De gemeente Midden-Delfland zal in samenwerking met de provincie Zuid-Holland de ruimtelijke ordeningsprocedure verzorgen. In het PZI wordt € 35 miljoen als reservering opgenomen.

Tot slot wordt de reservering (en de inkomsten) voor fase 3 van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem overgezet naar het uitvoeringsproject in beleidsprestatie 2-1-5.

Tabel 17: Overige wijzigingen en reserveringen (investerings)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
6a	Reservering bijdrage Onderdoorgang Erasmusweg Lozerlaan	R	15,6	16,0	0,4	2032	2032	Indexering provinciale bijdrage op basis van overeenkomst met IBOI. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten zie 7.	
6b	Reservering N219 Geluidsmaatregelen (uitgaven)	R	2,9	2,0	-0,9	2027	2027	De gemeente heeft haar bijdrage aan het project teruggetrokken en wil de problematiek op een andere manier oplossen	
6c	Reservering N219 Geluidsmaatregelen (inkomsten)	R	-0,9	0,0	0,9	2027	2027	Bijstelling inkomsten	
6d	Reservering kruispunt N207 – Eisenhowerlaan (uitgaven)	R	0,00	0,55	0,55	n.v.t.	2032	De provincie voert deze maatregel uit met volledige financiering vanuit de gemeente	
6e	Reservering kruispunt N207 – Eisenhowerlaan (inkomsten)	R	0,00	-0,55	-0,55	n.v.t.	2032	Inkomsten vanuit gemeente	
6f	Reservering aanpassing N207 – Kruisweg	R	0,0	0,9	0,9	n.v.t.	2032	Krediet voor afgesproken maatregel. Dekking vanuit algemene middelen. Ter compensatie is in beleidsprestatie 2.1.1 structureel budget vrijgevallen	
6g	Reservering aanpassing aansluiting A4-N223 (uitgaven)	R	0,0	15,0	15,0	n.v.t.	2030	Reservering voor project op basis van afspraken met het Rijk. Project wordt volledig gefinancierd voor het Rijk	
6h	Reservering aanpassing aansluiting A4-N223 (inkomsten)	R	0,0	-15,0	-15,0	n.v.t.	2030	Inkomsten vanuit het Rijk	
6i	Reservering aanpassing Harnaschknoop N211/A4 (uitgaven)	U	0,0	35,0	35,0	n.v.t.	2030	Opname krediet voor aanpassing aansluiting N211/A4 met dekking vanuit inkomsten	
6j	Reservering aanpassing Harnaschknoop N211/A4 (inkomsten)	U	0,0	-35,0	-35,0	n.v.t.	2030	zie boven	
6k	Reservering uitvoeringsfase HOV DMG fase 3 (uitgaven)	U	4,4	0,0	-4,4	2029	2029	Reservering wordt toegevoegd aan het uitvoeringskrediet in beleidsprestatie 2.1.5	
6l	Reservering uitvoeringsfase HOV DMG fase 3 (inkomsten)	U	-0,4	0,00	0,4	2029	2029	Inkomsten worden toegevoegd aan het uitvoeringskrediet in beleidsprestatie 2.1.5	

7. Inzet reservering tegenvallers lopende projecten

De reservering tegenvallers lopende projecten wordt in de Voorjaarsnota volledig ingezet voor de aangekondigde tegenvallers op de N207 Zuid, Spoor Leiden-Utrecht en de N211 Wippolderlaan. De daarbij resterende middelen zijn ingezet voor het tekort bij de Steekterbrug (besluit 25 maart 2026). Zie beleidsprestatie 2-1-5 Dit betekent dat binnen het PZI in het vervolg tegenvallers op een andere manier moeten worden opgevangen op basis van in paragraaf 3 beschreven werkwijze dekkingsvoorstellen.

De reservering indexering lopende projecten wordt ingezet voor verschillende 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 18: Wijzigingen reserveringen tegenvallers en indexering (PZI investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
7a	Reservering tegenvallers lopende projecten	R	78,4	0,0	-78,4	2028	2028	Dekking tekort tegenvallers (zie beleidsprestaties 2.1.4 en 2.1.5)	
7b	Reservering indexering lopende projecten t/m 2027	R	68,5	39,4	-29,1	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. Verwerking aangekondigde tekorten en genomen besluiten

In aanloop naar de Begroting 2026 werd duidelijk dat op een aantal projecten een tekort zou gaan ontstaan als gevolg van nieuwe risico's, langere doorlooptijd en extra werkzaamheden. De precieze bedragen waren nog niet bekend, maar wel dat deze niet meer volledig konden worden opgevangen binnen de reservering voor tegenvallers lopende projecten in het PZI. Er was ook geen volledige dekking mogelijk vanuit meevallers op lopende projecten en vrijval door heroverweging. Deze middelen zijn namelijk ook ingezet voor nieuwe projecten in het PZI (Fietstunnel N209 Lansingerland Bleiswijk-Zuid en A20/Cortelande).

Op basis van inschatting is de reservering in het PZI aangevuld met € 37,25 miljoen. Hierdoor is een bedrag van afgerond € 78,4 miljoen beschikbaar als dekking in het PZI 2026-2040 bestaande uit:

- € 0,9 miljoen N207 Zuid;
- € 17,5 miljoen Spoor Leiden – Utrecht (fase 2);
- € 60 miljoen N211 Wippolderlaan.

Hierbij is aangegeven dat de toekenning aan projecten bij de Voorjaarsnota 2026 zal plaatsvinden na nadere besluitvorming door PS. De middelen zijn bewust nog niet toegekend aan de projecten, omdat de precieze tekorten nog niet bekend waren.

Voor deze drie projecten is aanloop naar de Voorjaarsnota bekend geworden wat de daadwerkelijke extra investeringsbehoefte is en zijn ook besluiten genomen:

- € 3 miljoen N207 Zuid - Dit bedrag is hoger dan ingeschat vanwege extra ontwerp- en onderzoekskosten, bijvoorbeeld vanuit de participatie en ingediende zienswijzen en extra stikstofberekeningen. PS hebben 28 januari jl. ingestemd met het [Provinciaal Inpassingsplan voor de N207 Zuid](#) en het aangepaste financieel kader (uitvoeringskrediet). Omdat de planuitwerking besluitvorming meer tijd kostte is het jaar oplevering verschoven van 2029 naar 2030.
- € 14,3 miljoen Spoorcorridor Leiden – Utrecht – Dit bedrag is lager omdat we eerder rekening hielden met meer kosten voor niet compensabele btw. In het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn de bijdragen van Rijk en regio vastgelegd. (zie regio zuidwest uit de [afsprakenlijst MIRT](#));
- € 55 miljoen N211 Wippolderlaan - PS hebben op 15 december jl. ingestemd met het verhogen van het investeringskrediet N211 Wippolderlaan op basis van het [Statenvoorstel](#) waarin het tekort wordt toegelicht; De totale behoefte is daarmee € 72,3 miljoen, zodat na verwerking € 6,1 miljoen overblijft in de reservering tegenvallers lopende projecten.

Bovenstaande inzichten en besluiten vielen samen met het voortschrijdend inzicht over de benodigde extra middelen voor de Steekterbrug. Omdat de reservering tegenvallers lopende projecten niet volledig hoeft te worden ingezet voor beoogde projecten, kan de € 6,1 miljoen worden gebruikt voor de Steekterbrug. Dit is besloten in de PS vergadering van 25 maart jl. Daarnaast worden voor deze projecten in de Voorjaarsnota ook wijzigingen gedaan als gevolg van prijsontwikkeling (N207 Zuid) en extra inkomsten. De extra inkomsten komen voort uit de gemaakte afspraken in het MIRT.

Het programma HOV-NET Zuid-Holland Noord bestaat uit 3 openbaar vervoer corridors:

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

Voor HOV-NET Zuid-Holland Noord 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 exogene of externe risico's die zich kunnen voordoen bij deze projecten.

Tot nu is voor geen van de HOV-corridors noodzaak geweest om de reservering aan te spreken. De reservering blijft beschikbaar in het PZI voor Spoorcorridor Leiden – Utrecht. In overleg met uitvoerder ProRail houden we rekening met een hoger risicoprofiel bij de technische detaillering en tijdens de realisatie. Projecten op en rond het spoor zijn vaak complexer, zeker in combinatie met slappe bodem. Het is nu nog niet nodig om het uitvoeringskrediet te verhogen.

Tabel 19: Wijzigingen aangekondigde tekorten en genomen besluiten (investeringen)

x € 1 miljoen				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
1a	B120761	N207 Zuid	U	71,4	72,8	1,4	2029	2030	Verhoging krediet door extra bijdrage van gemeente Alphen a/d Rijn
1b	B120761	N207 Zuid (inkomsten)	U	-0,2	-1,6	-1,4	2029	2030	Verhoging inkomsten door extra bijdrage van gemeente Alphen a/d Rijn
1c	B120761	N207 Zuid	U	72,8	94,3	21,5	2029	2030	Indexering naar prijspeil 1 jan 2027 ten behoeve van succesvolle aanbesteding in 2026. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
1d	B120761	N207 Zuid	U	94,3	3	3,0	2029	2030	Verhoging krediet vanuit reservering tegenvallers lopende projecten (zie beleidsprestatie 2.1.4).
1e	B120761	N207 Zuid	U	97,3	97,4	0,1	2029	2030	Verhoging krediet voor dichtmaken grondwal bij Bentvoud (motie 1905). Dekking vanuit algemene middelen. Ter compensatie is in beleidsprestatie 2.1.1 structureel budget vrijgevalen
1f	B121139	N211 Wippolderlaan	U	152,0	207,0	55,0	2027	2027	Verhoging krediet vanuit reservering tegenvallers lopende projecten.
1j	B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	U	171,5	185,8	14,3	2032	2032	Verhoging krediet vanuit reservering tegenvallers lopende projecten.
1k	B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht	U	185,8	226,1	40,3	2032	2032	Verhoging krediet door extra inkomsten Rijk en gemeenten
1l	B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht (inkomsten)	U	-95,3	-135,6	-40,3	2032	2032	Verhoging inkomsten
1m	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	U	46,75	52,84	6,09	2028	2028	Aanvulling investeringskrediet vanuit reservering tegenvallers lopende projecten.

2. Vervangen Steekterbrug

Op 25 maart hebben PS ingestemd met de verhoging van het investeringskrediet voor de Steekterbrug. Voor een deel van de benodigde dekking was nog geen dekking beschikbaar in het PZI. Het te dekken tekort bedraagt € 4,9 miljoen. De met PS besproken versoeringen worden op het moment van schrijven nog nader uitgewerkt. Hierover worden PS apart geïnformeerd. Deze dekking blijkt mogelijk zonder een beroep te doen op de algemene middelen namelijk door vrijval op in 2025 afgeronde projecten en structurele vrijval in beleidsprestatie 2-1-2. Daarnaast wordt het uitvoeringskrediet geïndexeerd naar 1 april 2026 ten behoeve van de gunning van de werkzaamheden. Dit wordt gedekt vanuit de reservering indexering lopende projecten in beleidsprestatie 2-1-4.

Tabel 20: Wijzigingen vervangen Steekterbrug (investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
2a	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug vast	U	52,8	57,7	4,9	2028	2028	Aanvulling investeringskrediet vanuit meevallers en vrijval structureel budget beleidsprestatie 2.1.2
2b	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug vast	U	57,7	59,0	1,3	2028	2028	Indexering uitvoeringskrediet naar 1 april 2026 ten behoeve van de gunning. Dekking vanuit Reservering indexering lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
2c	EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	U	14,6	13,3	-1,3	2025	2025	Projecten zijn afgerond tegen lagere kosten. Restkrediet valt vrij naar de algemene middelen. Ter compensatie van tegenvaller Steekterbrug
2d	EN2181001	N218-N496 rotonde	U	3,97	3,2	-0,7	2025	2025	
2e	EN4432102	N443 botrotonde	U	2,8	2,7	-0,1	2025	2025	
2	EN4712101A	N471a dwarsprofiel	U	0,1	0,0	-0,1	2025	2025	

3. HOV projecten

Bij de projecten voor de Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG) en Leiden CS – Katwijk (busbaan) worden in de Voorjaarsnota verschillende wijzigingen gedaan. Voor DMG wordt op basis van het uitvoeringsbesluit voor fase 3 het investeringskrediet geïndexeerd en aangevuld met de reserveringen uit beleidsprestatie 2-1-4. Het uitvoeringskrediet voor Leiden CS – Katwijk wordt verhoogd door een bijdrage vanuit het project Tjalmaweg voor aanleg van de kunstwand (zie 4. RijnlandRoute) en een bijdrage vanuit het Hoogheemraadschap voor extra werkzaamheden.

Tabel 21: Wijzigingen HOV projecten (investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>									
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
3a	B263500	HOV DMG fase 1 en fase 2	U	20,4	23,4	3,0	2026	2026	Indexering naar prijspeil 1 jan 2026. dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
3b	B263500	HOV DMG fase 1, 2 en 3	U	23,4	27,4	4,0	2026	2029	Verhoging krediet voor fase 3 met dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.4
3c	B263502B	HOV DMG fase 3 halte prov. Utrecht (uitgaven)	U	0,0	0,4	0,4	2029	2029	Overheveling beschikbaar gestelde bijdrage provincie Utrecht vanuit beleidsprestatie 2.1.4
3d	B263502B	HOV DMG fase 3 halte prov. Utrecht (inkomsten)	U	0,0	-0,4	-0,4	2029	2029	Overheveling inkomsten vanuit beleidsprestatie 2.1.4
3e	B262100	HOV Leiden CS - Katwijk (uitgaven)	U	90,0	90,3	0,3	2026	2026	Verhoging uitvoeringskrediet met dekking vanuit investeringskrediet Tjalmaweg
3f	B262100	HOV Leiden CS - Katwijk (uitgaven)	U	90,8	94,2	3,4	2026	2026	extra inkomsten vanuit gemeente en Hoogheemraadschap voor extra werkzaamheden op hun verzoek
3g	B262100	HOV Leiden CS - Katwijk (inkomsten)	U	-80,2	-83,6	-3,4	2026	2026	Verhoging inkomsten

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 verschillende projectontwikkelingen die worden verwerkt in het PZI, deze zijn voor de provincie grotendeels budgetneutraal. Vanuit de Tjalmaweg wordt een bijdrage beschikbaar gesteld aan het project HOV

Leiden CS – Katwijk voor aanleg van de kunstwand. Voor RijnlandRoute N434 en Tjalmaweg geldt dat de financiële afronding meer tijd kost dan verwacht. Daarom vindt de 2e activering plaats in 2027 in plaats van in 2026. De overige wijzigingen betreffen indexering van de Rijksbijdrage en een verlaging van de inkomsten. Ook worden een aantal werkzaamheden uitgevoerd door het project Europaweg.

Bij de Europaweg wordt het investeringskrediet verhoogd door indexering van de provinciale bijdrage, door overheveling van middelen voor de extra werkzaamheden Tjalmaweg en N434 en extra inkomsten door bijvoorbeeld indexering van bijdragen.

Tabel 22: Wijzigingen programma RijnlandRoute (investeringen)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
4a	B100651-659	RijnlandRoute N434 en Tjalmaweg (uitgaven)	U	9,2	7,6	-1,6	2026	2027	Diverse wijzigingen met name lagere inkomsten en verschuiving budget naar HOV Leiden CS - Katwijk
4b	B100651-659	RijnlandRoute N434 en Tjalmaweg (inkomsten)	U	-5,9	-4,4	1,4	2026	2027	De inkomsten nemen af
4c	B100660- B100662	RijnlandRoute Europaweg (uitgaven)	U	129,5	130,3	0,8	2028	2028	Indexering naar prijspeil 1 jan 2026. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
4d	B100660- B100662	RijnlandRoute Europaweg (uitgaven)	U	130,3	133,6	3,3	2028	2028	Verhoging krediet voor werkzaamheden vanuit N434 en Tjalmaweg en inkomsten
4e	B100660- B100662	RijnlandRoute Europaweg	U	-26,5	-27,0	-0,5	2028	2028	Verhoging inkomsten door indexering bijdrage Rijkswaterstaat

5. Overige wijzigingen en verschuivingen

Tot slot zijn binnen deze beleidsprestatie nog twee projecten die worden gecompenseerd voor prijsontwikkeling. Dit betreft de projecten Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft en Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 B en C (fase 1 en fase 2). De dekking hiervoor komt vanuit de reservering indexering lopende projecten (beleidsprestatie 2-1-4). Het opleveringsjaar voor de Verbreding Delftse Schie verschuift van 2028 naar 2031 vanwege de inschatting dat de beroepsprocedure bij de Raad van State op het bestemmingsplan circa 4 jaar zal duren vanwege de drukte bij de rechtbank en de hoeveelheid aan bezwaren.

Tot slot wordt een project opgestart voor de aanleg van een zonnepark bij de Julianasluisen met dekking vanuit de reserve bereikbaarheid (zie beleidsprestatie 2-1-4).

Tabel 23: Overige wijzigingen en verschuivingen (investerings)

x € 1 miljoen			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	Project fase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>									
5a	EVW011202	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	U	19,2	20,2	0,9	2028	2031	Indexering krediet naar prijspeil 1 jan 2025. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
5b	EN2151002A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N215 B en C (fase 1 en fase 2).	U	18,0	18,6	0,6	2030	2030	Indexering krediet naar prijspeil 1 jan 2026. Dekking vanuit reservering indexering lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)

Tabel 24: Overige wijzigingen en verschuivingen (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i> <i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i> <i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i> <i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i> <i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i> <i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i> <i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
5c	EVW092101UF	Aanleg zonnepark	U	0,0	0,3	0,3	2027	Budget voor aanleg Zonnepark dekking vanuit reserve bereikbaarheid

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

De zogenaamde kleine- en recreatieve luchtvaart kan (geluid)overlast geven of tot verstoring van natuur leiden. De provincie gaat over de locaties waar luchtvaart mag starten en landen, met uitzondering van Rotterdam The Hague Airport, en de provincie kan daarvoor regels opstellen. De provincie gaat niet over waar en hoe er gevlogen wordt; dit valt onder de bevoegdheid van het Rijk.

De provincie wil hiernaast dat de overlast van Schiphol en Rotterdam The Hague Airport (RTHA) zoveel mogelijk beperkt wordt. Dit gaat om geluidhinder, uitstoot van (ultra) fijnstof, stikstof en CO₂. Tegelijkertijd wil de provincie dat Schiphol zijn positie als belangrijke internationale luchthaven kan behouden en zijn netwerk van internationale verbindingen kan versterken. Voor RTHA wil de provincie dat de luchthaven zijn positie als zakelijke luchthaven kan behouden.

De provincie oefent invloed uit op de besluitvorming door de minister van Infrastructuur en Water- staat (I&W) en de Tweede Kamer over de toekomstige ontwikkeling van beide luchthavens. Voor Schiphol gaat dit via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS; een samenwerkingsverband van vier provincies en een veertigtal gemeenten rondom Schiphol) en bij RTHA via de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR; een samenwerkingsverband van de provincie en drie gemeenten).

De provincie wil dat binnen de geluidcontouren rondom Schiphol en RTHA terughoudend wordt omgegaan met nieuwe woningbouw om nieuwe geluid gehinderden zoveel mogelijk te voorkomen. Echter binnen de regels wil de

provincie dat kleinschalige woningbouw mogelijk moet kunnen zijn indien dit de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ten goede komt. Daartoe heeft de provincie regels gesteld in de Omgevingsverordening.

1. Wijzigingen onderzoek RTHA en drones

Bij de Voorjaarsnota vinden enkele wijzigingen plaats voor de jaren 2026 en 2027. De dekking hiervoor komt vanuit de reserve bereikbaarheid of vanuit extra inkomsten.

Tabel 25: Wijzigingen luchtvaart (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				Omschrijving
deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid).</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	000596	onderzoek RTHA	n.v.t.	0,5	0,7	0,2	2026	Budget voor onderzoek. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid, niet uitgegeven middelen 2025)
1b	000596	onderzoek RTHA	n.v.t.	0,0	0,1	0,1	2027	Budget voor afronding onderzoek. Dekking vanuit de reserve bereikbaarheid
1c	000596	BVLOS (mogelijk maken vliegen buiten zicht voor drones)	n.v.t.	0,7	0,8	0,1	2026	Verhoging budget door extra inkomsten
1d	000596	BVLOS (mogelijk maken vliegen buiten zicht voor drones)	n.v.t.	0,0	-0,1	-0,1	2026	Verhoging inkomsten

Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur

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

Een goed functionerende, provinciale infrastructuur zorgt ervoor dat iedereen veilig, duurzaam, snel en op een makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen. De provincie heeft de wettelijke plicht provinciale fietspaden, bermen, wegen, vaarwegen, bruggen en sluzen te beheren en te onderhouden. Met de bediencentrales en de Incident Coördinatie (IC)-desk zorgt de provincie voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. Bij calamiteiten en incidenten zorgt de provincie voor een veilige werksituatie voor de hulpdiensten en beperkt de provincie hinder voor de (vaar-)weggebruikers.

De provinciale infrastructuur moet beschikbaar en veilig te gebruiken zijn. Daarvoor moet de infrastructuur in goede staat zijn en duurzaam onderhouden worden. De provincie heeft als doel het onderhoud doeltreffend en doelmatig uit te voeren. Dit doet zij met zo min mogelijk overlast voor de weggebruiker en de omgeving.

De provincie verzorgt het bedienen van bruggen en sluzen, toezicht en handhaving op de weg en het water, en incidentmanagement. Hiermee zorgt ze voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer.

De fietspaden, bermen, wegen, vaarwegen, bruggen en sluzen 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 wettelijk 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).

Bij de Voorjaarsnota worden de uitgaven voor de overdracht van wegen geactualiseerd. De dekking hiervoor komt vanuit de reserve bereikbaarheid. Tot slot worden in het project HOV Leiden CS – Katwijk extra onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Deze extra uitgaven komen ten laste van de voorziening infrastructuur.

Tabel 26: wijzigingen beheer en onderhoud (exploitatie)

x € 1 miljoen				Budget exploitatie				
	deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Wijzigingen, correcties en verwerking eerdere besluiten PS met dekking binnen Ambitie (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Tegenvallers en scopewijzigingen zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering zonder dekking binnen Ambitie (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking door inzet beschikbare middelen/inkomsten of vrijval</i>								
<i>Dekking door het stoppen, aanpassen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Dekking vanuit de algemene middelen (keuzevrijheid)</i>								
1a	EN0000601A	Overdracht wegen	beheer	0,6	0,3	-0,3	2026	Aanpassing uitgaven geplande overdracht wegen. Dekking reserve bereikbaarheid
1b	EN0000601A	Overdracht wegen	beheer	0,0	0,4	0,4	2027	Aanpassing uitgaven geplande overdracht wegen. Dekking reserve bereikbaarheid
1c	EN0000601A	Overdracht wegen	beheer	0,0	0,1	0,1	2028	Aanpassing uitgaven geplande overdracht wegen. Dekking reserve bereikbaarheid
1d	EN2062301	HOV Leiden CS – Katwijk (onderhoud)	beheer	4,1	5,5	1,4	2026	Verhoging budget voor extra onderhoudswerkzaamheden De extra uitgaven komen ten laste van de voorziening infrastructuur

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.

In de Najaarsnota 2025 is besloten om bijdragen aan derden van minder dan € 2,5 mln. niet meer te activeren. Deze bijdragen komen in het vervolg ten laste van de exploitatie.

Investeringsmiddelen zijn inzetbaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur, functionele aanpassing (doorstroming/verkeersveiligheid) 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 2040 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 2040 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 (€ 115 miljoen per jaar) en bijdragen aan infrastructuur van derden via de Subsidieregeling Mobiliteit (circa € 5 miljoen per jaar). Wat betreft heel de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland gaat het daarnaast over budget voor de exploitatie van het openbaar vervoer (circa € 100 miljoen per jaar), bijdragen aan mobiliteitsprojecten van derden via de SRM (budget varieert afhankelijk van projecten) en onderzoek zowel beleid als initiatiefprojecten PZI (circa € 3 miljoen jaar).

4.3 Dekking

Zonder nieuwe toekomstige impuls/instroom van investeringsmiddelen, zijn de beschikbare middelen t/m 2040 al volledig vastgelegd in projecten en reserveringen. Het PZI bevat geen vrij 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 2040 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur nog ruim € 1,2 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 voorstellen voor dekking vanuit de algemene middelen na, budgettair neutraal. Ze veroorzaken wel een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst.

Bijlage 4 Statenbesluit

Bijlage 5 Moties en amendementen

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 Mibiliteitsplannen
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 oveheid
Wro	Wet ruimtelijke ordening
ZHOV	Zuid-Hollandse Omgevingsverordening
ZH-PLG	Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen