

Onderwerp

Voorstel verhoging uitvoeringskrediet Steekterbrug

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

In december 2022 heeft Provinciale Staten een besluit genomen om de huidige beweegbare Steekterbrug te vervangen door een verhoogde vaste brug. Een beweegbare brug bleek duurder dan aanvankelijk gedacht terwijl een vaste brug een goed alternatief bood en lagere beheerkosten. Omdat ook een vaste brug duurder was dan het toen beschikbare uitvoeringskrediet hebben PS besloten het uitvoeringskrediet te verhogen. Voor de dekking is het structurele beheerbudget verlaagd vanwege de lagere beheerkosten. Echter blijkt nu ook dat het toegekend uitvoeringskrediet niet toereikend is.

Na uitwerking van het ontwerp met de beoogde aannemer is duidelijk geworden dat de uitgangspunten op basis waarvan het uitvoeringsbesluit is genomen zijn veranderd. Hierdoor is een andere bouwmethode nodig en zijn er extra risico's bijgekomen. Ondanks het doorvoeren van verbeteringen en besparingen (versobering) is het huidige uitvoeringskrediet niet toereikend en is een tekort ontstaan van € 10,97 mln (inclusief een extra risicoreservering van € 3,0 mln). Er zijn nog andere mogelijke versoberingsmaatregelen ter grootte van circa € 3,0 mln maar deze kunnen niet op korte termijn en eenzijdig door de provincie worden toegepast. Hiervoor is nadere uitwerking en overleg nodig met stakeholders vanwege bestuurlijke afspraken en verwachtingen.

Deze afwijking is groter dan 5% van het huidige uitvoeringskrediet. Op basis van de Regeling projecten dienen Provinciale Staten daarom een besluit te nemen over deze afwijking. Dit besluit kan niet wachten tot de andere versoberingsmaatregelen zijn uitgewerkt en afgestemd en tot een integrale afweging bij de Voorjaarsnota. De realisatie van de nieuwe brug moet op korte termijn worden gegund zodat de nieuwe brug op tijd klaar is voordat de bestaande brug zal moeten worden gesloten (einde levensduur). Het niet op tijd gunnen en realiseren van de brug zal zorgen voor extra kosten, veel extra (verkeers)overlast voor de omgeving en de regio omdat er dan geen mogelijk is om de Oude Rijn over te steken. De brug is integraal onderdeel van de doorgaande route over de N207.

Met het voorliggend voorstel aan uw Staten worden de financiële consequenties benoemd en wordt gevraagd om het uitvoeringskrediet met € 10,95 mln. te verhogen. Voor de wijze van dekking wordt voorgesteld dit voor € 6,09 mln. op te vangen binnen het PZI 2026-2040. In de reservering lopende projecten resteert dit bedrag omdat de eerder voorziene tekorten op de in het PZI gemelde projecten (N211 Wippolderlaan, Spoor Leiden – Utrecht en N207 Zuid) lager uitvallen.

Voor de resterende € 4,88 mln stellen we voor om de dekking integraal af te wegen bij de Voorjaarsnota en hierin de nog uit te werken versoberingsmaatregelen te verwerken. Hierbij kijken we in eerste instantie naar mogelijkheden binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Op basis van de vastgestelde begroting 2026 en het PZI 2026-2040 is daarin op dit moment verder geen dekking beschikbaar. Dat betekent dat er mogelijk een heroverweging van middelen binnen het PZI moet plaatsvinden en/of dat een meevaller op een ander project wordt ingezet. Ook kan worden gekeken naar vrijval of heroverweging op overige exploitatiemiddelen binnen de Ambitie Bereikbaar

Zuid-Holland. Dit kan pas plaatsvinden na vaststelling van de jaarrekening 2025 en bij de Voorjaarsnota 2026 omdat dan pas duidelijk is of er vrijval is en dit een aanpassing betekent van de financiële kaders in de begroting 2026 en het PZI 2026-2040. Als dekking binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland niet mogelijk of wenselijk blijkt dan kan alsnog een beroep worden gedaan op de algemene middelen. Als de versoberingsmaatregelen niet tijdig bekend zijn voor verwerking in Voorjaarsnota dan zal het uitvoeringskrediet bij de Najaarsnota 2026 en begroting 2027 worden bijgesteld.

De belangrijkste oorzaken voor de hogere kosten zijn de slechtere en wisselende ondergrond, de zeer beperkte werkruimte en kwetsbare (op staal gefundeerde) bestaande woningen rondom het project. Dit vraagt om een complexere bouwmethodiek, meer veiligheidsmaatregelen en meer aandacht voor logistiek. Deze oorzaken zouden zich ook voordoen bij een beweegbare brug.

Deze zaken konden eerder in het proces niet worden voorzien omdat hiervoor echt gedetailleerde ontwerpactiviteiten nodig zijn. Normaliter vinden deze activiteiten pas plaats door de aannemer nadat het werk (realisatie) is aanbesteed. Doordat de planuitwerking gezamenlijk met de aannemer is doorlopen, zijn deze omstandigheden nu al bekend geworden en kunnen we ze behandelen als ontwerpkeuzes. Wanneer deze zich pas tijdens de uitvoering hadden voorgedaan in de vorm van afwijkingen dan waren ze min of meer onvermijdelijk. Deze ontwerpkeuzes zijn kostenverhogend maar pakken logischerwijs lager uit dan wanneer zij tijdens realisatie zouden moeten worden opgelost. Ook was er nu de gelegenheid om verbeteringen en besparingen door te voeren. Deze verbeteringen hebben helaas niet geleid tot een substantiële beperking van de extra kosten. In het kader van deze extra kosten zijn alle keuzes op het gebied van nut en noodzaak nog eens kritisch tegen het licht gehouden. De conclusie is dat de vervanging van de huidige brug nog steeds noodzakelijk is waarbij de eerder besloten variant (vaste hogere brug) het meeste nut heeft tegen de laagste kosten en (technische) haalbaarheid.

Inhoud

Steekterbrug

De Steekterbrug is een beweegbare brug in de N207 en over de Oude Rijn waarvan het stalen val technisch aan het einde van de levensduur is gekomen. Dit stalen val dient dan ook vervangen te worden. Hierbij wordt de brug ingericht op nieuwe verkeersprognoses en tegelijkertijd geschikt gemaakt voor een mogelijk toekomstige centrumring voor de gemeente Alphen ad Rijn. De nieuwe brug wordt daarom breder en omdat er weinig vaarbewegingen onder de brug zijn, als vaste brug uitgevoerd. Wel is de doorvaarthoogte in afstemming met omgeving verhoogd naar 5,40 meter. De huidige beweegbare brug voldoet niet meer aan de huidige richtlijnen en is toe aan vervanging omdat hij aan het eind is van zijn levensduur. Jaarlijks wordt deze wel gemonitord om een veilige doorgang te kunnen waarborgen.

Voorgeschiedenis

Op 20 december 2017 heeft Provinciale Staten middels het Uitvoeringsbesluit (besluit 6994) ingestemd tot de aanvang van de realisatiefase van het project (beweegbare) Steekterbrug. Hiertoe zijn de benodigde gronden verworven en is het bestemmingsplan onherroepelijk vastgesteld. Ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit is, in overleg met onder anderen de gemeente Alphen aan den Rijn en omwonenden, een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

In 2019 is de aanbesteding gestart voor de vervanging van de bestaande brug maar is tijdens het aanbestedingsproces geconstateerd dat een beweegbare brug niet realiseerbaar is binnen de door u gestelde financiële kaders. Hier bent u reeds per brief d.d. 26 oktober 2021 met kenmerk PZH-2021-787373118 over geïnformeerd.

Vanwege de onhaalbaarheid van de beweegbare brug binnen de financiële kaders, is onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven. Hieruit is de vaste brug met doorvaart hoogte van 5,40 als beste alternatief naar voren gekomen en als aangepaste scope vastgesteld in Statenvoorstel van 11 oktober 2022, Documentnummer: PZH-2022-815494277, Vergadering 14 December 2022, Nummer 7520. De scope van de vervanging van de beweegbare brug naar een nieuwe vaste brug past in het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan.

De aanbesteding voor het twee fasen bouwteamcontract is gestart na het Uitvoeringsbesluit van 14 december 2022.

Gewijzigde uitvoeringswijze, onvoorziene omstandigheden

Na het genomen Uitvoeringsbesluit van 14 december 2022 is team Steekterbrug gestart met de voorbereidingen voor de aanbesteding. Deze aanbesteding heeft geleid tot gunning van een twee fasen (bouwteam)contract aan Dura Vermeer Infra. In de eerste fase hebben we in een bouwteam in gezamenlijkheid met de aannemer de maakbaarheid van de scope “vaste Steekterbrug” nader uitgewerkt. Om het risico op budgetafwijkingen tijdens de realisatiefase (na contracteren, fase 2) te voorkomen, is in het bouwteam (fase 1) gestuurd op beheersing van de ontwerp- en bouwrisico's voorafgaand aan het contracteren van fase 2. Hierbij is gedetailleerde informatie verkregen over bouwmethodiek en veiligheid van bouwen in relatie tot de ondergrond en beschikbare ruimte. Op basis van deze gedetailleerde informatie zijn wij in staat om u voorafgaand aan contracteren van de realisatiefase op de hoogte te stellen van de geconstateerde tegenvallers.

Inmiddels heeft de aannemer een raming opgeleverd op basis van het voorontwerp dat een aanzienlijke maar wel te verklaren verhoging van de projectkosten en risicoprofiel laat zien. Op basis van deze raming dient de projectprognose bijgesteld te worden met een verhoging van 10,95 mln. euro ten opzichte van het huidige projectbudget.

Deze verhoging wordt veroorzaakt door verschillende onderstaande redenen maar komt in grote lijnen neer op veiligheid, slechte ondergrond, kwetsbare woningen en zeer beperkte werkruimte in relatie tot grote bouwhandelingen. Alle genoemde elementen zijn daarnaast niet losstaand van elkaar te bezien maar zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden.

- De ondergrond is dermate slecht/kritisch in relatie tot de bouwruimte dat een duur funderingssysteem (palen matras met lange palen) de enige mogelijkheid is om de (aan)bruggen te bouwen; De ondergrond is zo wisselend in relatie tot de bouwruimte dat eerder bedachte varianten voor fundatie (voorbelasten) zijn afgefallen.
- Door deze instabiele ondergrond geven de werkzaamheden voor de sloop en bouw van de brug en aanbruggen grote stabiliteitsrisico's door trillingen aan de oude woningen. Beheersmaatregelen om schades en instabiliteit van deze woningen zoveel mogelijk te voorkomen, zijn budget verhogend.
- De maakbaarheid en uitvoerbaarheid van het ontwerp vergt daarnaast een aantal scope wijzigingen zoals herinrichting van de kruising Oranje Nassausingel, omleidingen voor fietsers i.v.m. veiligheid waarbij een tijdelijke kruispunt moet worden toegevoegd, veiligheidsmaatregelen om bouw en bouwverkeer af te schermen van bewoners en langzaam verkeer en de bestaande kistdamconstructie die vanwege trillingen en risicovolle ondergrond moet worden achtergelaten maar waaraan geen constructieve waarde gehecht kan worden,
- Indexering van het projectbudget.
- Complexere verleggingen van ondergrondse infra.
- Hogere bouwteamkosten vanwege complexiteit en gedetailleerde engineering van uitwerking van de projectscope.

Zoals hierboven aangegeven is er sprake van een gewijzigde uitvoeringsmethode.

Vanwege de beperkte bouwruimte, de grote vervormende effecten van de ondergrond op bestaande bebouwing en het kunnen garanderen van de veiligheid is gebleken dat er een fundatie in de vorm van een trillingvrij aangebrachte palenmatras moet worden toegepast dit in plaats van een traditionele voorbelasting. In het bouwteam zijn overigens eveneens verbeteringen en besparingen ingevoegd. Deze verbeteringen hebben helaas niet geleid tot zichtbare besparingen in het projectbudget.

Financiën, dekking en gevolgen in tijd

Voor de 'Vervanging Steekterbrug' is door u december 2022 een uitvoeringskrediet toegekend van € 43,10 miljoen. Bij de Kadernota 2025 (vastgesteld in 2024) is het uitvoeringskrediet gecompenseerd voor prijsontwikkeling met € 3,7 miljoen. Dit bestond uit € 1,8 miljoen voor de periode van eind 2022 (uitvoeringsbesluit) tot de destijds nieuwe raming met prijspeil 1 jan 2024. Daarnaast hebben we ten behoeve van een succesvolle aanbesteding ook een indexering gedaan van € 1,9 miljoen voor de

toekomstige prijsontwikkeling t/m 1 jan 2025 op basis van een rekenpercentage (zoals opgenomen als grondslag in de Kadernota 2025).

Met het gereedkomen van het ontwerp heeft het bouwteam (PZH + Dura Vermeer) een raming opgesteld voor de uitvoeringskosten van het project. Door genoemde effecten zijn de beoogde kosten voor realisatie van het projectresultaat hoger uitgevallen.

Deze raming van € 57,72 miljoen heeft een bijstelling tot gevolg van het gehele projectbudget van extra benodigd: € 10,97 miljoen.

Er is gezocht naar financiële dekking binnen Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI. Met ingang van 2025 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid geen zogenaamd gesloten systeem meer. Dit betekent dat niet-uitgegeven middelen (door: meevallers, scopebeperkingen of niet doorgaan van projecten) vrijvallen naar de algemene middelen. Voor extra kosten (tegenvallers, scope-uitbreidingen of nieuwe projecten) geldt dat eerst binnen de beschikbare middelen moete worden gezocht naar dekking voordat een beroep kan worden gedaan op de algemene middelen.

In het PZI 2026-2040 zijn alle beschikbare investerings- en exploitatiemiddelen t/m 2040 vastgelegd in infrastructuurprojecten en reserveringen (toekomstige projecten/bijdragen, tegenvallers, stikstof en prijsontwikkeling).

Bij een tekort voorafgaand aan, of in de uitvoeringsfase moeten de volgende stappen achtereenvolgens worden doorlopen:

- Op basis van het inhoudelijke beoordelingskader in de PZI-Spelregels wordt bij derden gezocht naar cofinanciering;
- Het effect van prijsontwikkeling wordt bepaald op basis van een nieuwe/geactualiseerde kostenraming;
- Onderzoeken of versoberingen binnen het project mogelijk zijn en wat het effect is op doelbereik, draagvlak en proces;
- Nagaan of er bestaande reserveringen in het PZI zijn voor dit programma en of deze kunnen worden ingezet;
- Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in hetzelfde gebied en/of met een vergelijkbaar doel en of deze kunnen worden ingezet;
- Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in een ander gebied en/of met een ander doel en of deze kunnen worden ingezet;
- Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in hetzelfde gebied en met een vergelijkbaar doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
- Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in een ander gebied en met een ander doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect hiervan is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
- Heroverweging van bestaande exploitatiebudgetten en reserves binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland;
- Inzet van mogelijke vrijval op andere PZI projecten en/of inzet vanuit de algemene middelen.

Deze stappen zijn doorlopen. Er is geen extra cofinanciering mogelijk en het tekort wordt niet veroorzaakt door prijsontwikkeling. De afgelopen periode heeft een intensief traject plaatsgevonden met de opdrachtnemer Dura Vermeer en onafhankelijke experts, gericht op onder meer een nadere uitwerking van de te verwachten financiële gevolgen. Daarbij is ook gekeken naar mogelijke optimalisaties en versoberingen binnen het project. De ruimte daarvoor is echter beperkt, aangezien het project gebonden is aan het vastgestelde bestemmingsplan. Er zijn diverse verbeteringen en versoberingen doorgevoerd. Dit heeft geen substantiële besparing opgeleverd. Er zijn nog andere versoberingen mogelijk maar deze moeten eerst verder worden uitgewerkt en afgestemd voordat deze kunnen worden besloten (zie kopje value engineering).

Er is geen extra reservering in het PZI 2026-2040 specifiek voor dit project opgenomen. Er is nog een reservering in het PZI opgenomen voor tegenvallers op lopende projecten. Bij de begroting 2026 en het PZI 2026-2040 is deze reservering aangevuld en volledig beklemd voor verwachte tekorten op de N211 Wippolderlaan, Spoor Leiden – Utrecht en N207 Zuid. Het is inmiddels duidelijk dat het tekort op deze projecten lager uitvalt dan verwacht. Daarmee resteert € 6,09 mln. die kan worden ingezet voor de Steekterbrug.

Er zijn reserveringen in het PZI voor toekomstige projecten die mogelijkerwijs zouden kunnen worden ingezet maar dit zou ten koste gaan van deze projecten die nu in de initiatief- en verkenningsfase zitten. Hiervoor is een integrale afweging nodig bij de Voorjaarsnota. Hierbij zal allereerst gekeken moeten worden naar wat moet (wettelijke taken zoals beheer en onderhoud en openbaar vervoer concessies en verkeersveiligheid) en daarna pas naar wat mogelijk kan binnen de huidige status van projecten in het PZI.

Er zijn geen projecten in de uitvoeringsfase die heroverwogen zouden kunnen worden, dit zou grote juridische gevolgen hebben en geen financiële besparing opleveren. Er zijn ook nog geen (nieuwe) meevallers bekend, de bekende meevallers zijn bij de begroting 2026 en het PZI 2026-2040 vrijgevallen naar de algemene middelen.

De conclusie is dat op dit moment niet het volledige tekort kan worden gedekt binnen het PZI. Om het resterende tekort van € 4,88 mln binnen het PZI te dekken is meer inzicht nodig in mogelijke meevallers en is het waarschijnlijk nodig om middelen voor toekomstige projecten te heroverwegen. Dit kan pas bij de Voorjaarsnota. Dit geldt ook voor eventuele heroverweging van (structurele) exploitatiebudgetten binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Indien dan tijdig bekend is dat de eerdergenoemde versoberingsmaatregelen kunnen worden doorgevoerd dan zullen deze verwerkt worden in het resterende tekort. Indien de uitkomsten niet tijdig bekend zijn voor verwerking in de Voorjaarsnota dan worden deze verwerkt bij de Najaarsnota 2026 en begroting 2027 (verlaging uitvoeringskrediet).

De gunning van het project kan echter niet wachten tot de Voorjaarsnota. De stalen val van de huidige Steekterbrug is aan het einde van de technische levensduur. In overleg met beheerders en door toepassing van versterkingsmaatregelen aan het val is de levensduur met 1 jaar verlengd tot eind 2026. Dit betekent een uit dienst name van het stalen val uiterlijk in 2026 wat betekent dat de N207 op dat moment omgeleid moet worden over een deel van de nieuwe brug. Het is een strakke

planning maar nog steeds haalbaar. Uitstel of verder onderzoek heeft onherroepelijk tot gevolg dat het voorstaande tijdpad niet langer gehaald kan worden.

De Voorjaarsnota wordt pas in het tweede kwartaal van 2026 ter besluitvorming aan uw Staten aangeboden. Door de zeer beperkte technische levensduur van de brug (zoals hierboven beschreven) is het nodig om apart een besluit voor te leggen voor het verhogen van het uitvoeringskrediet.

Proces

Door deze financiële tegenvaller is opnieuw gekeken naar nut en noodzaak van de huidige scope door een tweetal varianten tegen het licht te houden, dit zijn:

- Voorkoming schades aan bestaande panden door deze te amoveren en vergroting van de bouwruimte om de fasering van bouwen aanzienlijk te verbeteren en bouwveiligheid maatregelen in te perken. De extra kosten hiervan bedragen zo'n € 20 miljoen het gaat dan om zo'n 25 woningen. Daarnaast zal de verwerving van de woningen zoveel tijd in beslag nemen dat we de deadline van het val (levensduur van het val vraagt om verwijderen in 2026) ruimschoots overschrijden. De verwachting is ook dat, als het tot een onteigeningsprocedure komt, onze kansen minimaal zijn.
- Door de bouwkosten (aanbieding) van de beweegbare brug die in 2022 was geraamd (in Statenbesluit december 2022 is genoemd 55,4 mln.) te indexeren is de inschatting dat de huidige kosten van een dergelijke beweegbare brug ca € 70 mln. zouden bedragen. Daarnaast zouden veel, zo niet alle, omstandigheden die nu kostenverhogend zijn ook opgetreden zijn bij uitwerking van een beweegbare brug. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met extra jaarlijkse onderhoudskosten van € 290.000,- extra per jaar.

Deze varianten leveren geen reële oplossing op.

Value Engineering

Door deze behoorlijke tegenvaller is door middel van Value Engineering in de vorm van een kosten-baten analyse de in het bouwteam (fase 1) genomen ontwerpkeuzes kritisch bekeken en geanalyseerd. De bedoeling hierbij is om door middel van "omdenken" mogelijkheden te onderzoeken om op allerlei verschillende manieren kosten te kunnen besparen en hierbij zoveel mogelijk de afgesproken prestatie te behouden.

De Value Engineering heeft in elk geval opgeleverd dat een aantal versoberingsmaatregelen worden doorgevoerd, waaronder versobering van het geluidsscherm, geen 'tijdelijk' geluidsscherm aanbrengen en geen tijdelijke (dure) asfalt toplaag toepassen. Daarnaast zijn een aantal versoberingsmaatregelen naar boven gekomen die kansrijk zijn en nader uitgewerkt moeten worden en besproken met stakeholders:

- Geen fietstunnel Goudse Schouw maar toepassen van een alternatieve fietsroute met een gelijkvloers kruising op lokale infrastructuur (Goudse Schouw).
- Hergebruik bestaande geluidsscherm in plaats van toepassing nieuwe materialen.

- Tijdelijke versmalling tijdens de bouw naar 2x1 rijstroken i.p.v. 2x2 op N207 (deze fase is ongeveer 6 a 10 maanden). Door deze fase (omlegging van de N207) direct op de definitieve plek te leggen en tijdelijk te versmallen voor 1 rijstrook per rijrichting in plaats van de huidige 2 rijstroken (per rijrichting), wordt de bouwlogistiek sterk verbeterd en is meer ruimte om te bouwen beschikbaar. Hierdoor kan hulp- en tijdelijk werk bespaard worden (en bouwtijd). Nadeel is de tijdelijke (ingeschat 6 à 10 maanden) hinder van het sluiten van 50% capaciteit.
- De Fietsaansluiting Noordwestzijde vanuit het huidige ontwerp versoberen door de helling terug te brengen naar de huidige aanwezige situatie, hiermee voldoet deze net niet aan de huidige richtlijnen.

Deze versoberingsmaatregelen kunnen een mindering op de meerkosten opleveren van circa € 3mln. Het is echter nog niet mogelijk om hier nu over te besluiten. Deze maatregelen moeten nog verder uitgewerkt worden en besproken met de stakeholders i.v.m. de gewekte verwachtingen. Het project kan hier echter niet op wachten vanwege de levensduur van het val. Parallel aan de verdere uitwerking worden de mogelijke besparingen verder uitgewerkt en wordt u nader geïnformeerd. De maatregelen die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan en in belangrijke mate beeldbepalend zijn worden niet gewijzigd.

Participatie

In het bestemmingsplan vastgelegde zaken worden geadviseerd niet te wijzigen. Desalniettemin zijn er verwachtingen gewekt in reeds lange tijd lopende projectperiode. In het proces rond de beleidsmatige verkenning naar een vaste Steekterbrug en bij het opstellen van het technisch ontwerp voor een vaste Steekterbrug zijn regionale stakeholders, maatschappelijke organisaties, inwoners en bedrijven betrokken. Voor bewoners woonachtig rondom de bestaande Steekterbrug zijn digitale en fysieke bijeenkomsten georganiseerd. Er is een inventarisatie uitgevoerd naar eigenaren van woonboten en zeilschepen. Tevens is aan de eigenaren gevraagd de eventuele gevolgen van een vaste brug kenbaar te maken. Overleg over de vaste brug, bijbehorende esthetica en inpassing heeft plaatsgevonden met omliggende gemeenten, het waterschap de Stichtse Rijnlanden en het Hoogheemraadschap van Rijnland, vereniging Nieuwkoopse Plassen, Koninklijke Binnenvaart Nederland en watergebonden bedrijven ten oosten van de Steekterbrug. Omdat bij doorvoering van een aantal besparende maatregelen niet aan de verwachtingen wordt voldaan die zijn gewekt, zal er afstemming in aanvullende participatie momenten dienen plaats te vinden.

Procedure

Nadat uw Staten hebben ingestemd met het verhogen van het uitvoeringskrediet zal worden overgegaan tot definitieve gunning voor de realisatiefase. Hiermee zijn we tijdig om de bestaande val op tijd uit functie te nemen. In aanloop naar de Voorjaarsnota worden nog versoberingsmaatregelen uitgewerkt. Bij de Voorjaarsnota 2026 wordt op basis van de uitkomsten een voorstel gedaan voor dekking van dit tekort. Indien de uitkomsten niet tijdig bekend zijn voor verwerking in de

Voorjaarsnota dan worden deze verwerkt bij de Najaarsnota 2026 en begroting 2027 (verlaging uitvoeringskrediet). Over de uitkomsten van de eerdergenoemde versoeringsmaatregelen wordt u daarnaast apart geïnformeerd in de loop van dit jaar.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 20 januari 2026, met het besluitnummer PZH-2026-885493763;

Gelet op Artikel 143, lid 2 van de Provinciewet;

Gelet op Artikel 1.2.3 Regeling Projecten Zuid-Holland;

Besluiten:

1. Het uitvoeringskrediet voor het project Steekterbrug met € 10,97 mln. te verhogen zodat de realisatie op korte termijn kan starten en dit in de Voorjaarsnota 2026 te verwerken. Hiermee komt het nieuwe uitvoeringskrediet op € 57,72 mln. (prijspeil 2026).
2. Het tekort voor € 6,09 mln. te dekken vanuit de reservering tegenvallers lopende projecten in het PZI en dit in de Voorjaarsnota 2026 te verwerken.
3. Over de dekking van het resterende tekort van € 4,88 mln. te besluiten bij de Voorjaarsnota 2026 op basis van een integrale afweging waarbij in eerste instantie zal worden gekeken naar dekking binnen het PZI en de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland (vrijval en heroverweging middelen) voordat een beroep wordt gedaan op de algemene middelen.

Den Haag, .. maart 2026

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Griffier
B.S.M. Sepers

Voorzitter
mr. A.W. Kolff

-

Bijlagen:

geen

Den Haag, 20 januari 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Secretaris
drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Voorzitter
mr. A.W. Kolff