

Kadernota 2025-2028

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Leeswijzer.....	3
Bestuurlijke inleiding	5
Strategisch kennisbeeld.....	8
Kennisonderzoek	8
Lange termijn agenda Omgevingsbeleid	8
Financiële hoofdlijnen en begroting (Budgettair Kader Begroting 2025 - 2028).....	9
Financieel totaalbeeld Kadernota 2025 - 2028	9
Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2025 - 2028	11
Begrotingssaldo 2025 - 2039 en Algemene reserve	12
Stelposten.....	14
Financiële indicatoren.....	15
Grondslagen	20
Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo	25
Begrotingssaldo met onzekerheden	25
Baten	25
Lasten.....	26
Lange termijn inzicht Ambities	30
Lange termijn doorkijk	30
Ambitie 1 Samenwerken aan Zuid-Holland.....	36
Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland	39
Ambitie 3 Schone energie voor iedereen.....	43
Ambitie 4 Een welvarend Zuid-Holland.....	47
Ambitie 5 Versterken natuur in Zuid-Holland	51
Ambitie 6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland	55
Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland.....	59
Overzicht Organisatie	63
Bijlagen.....	66
Bijlage 1 Prognose gereedmelding investeringen.....	67
Bijlage 2 Subsidies	68
Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland	80
Bijlage 4 Statenbesluit	136
Bijlage 5 Amendementen en moties	137
Bijlage 6 Afkortingenlijst.....	138

Leeswijzer

Opzet van de Kadernota

Voor u ligt de Kadernota 2025. In de Kadernota is een meerjarig perspectief opgenomen met de kaders voor het volgende begrotingsjaar (2025) en minimaal de drie daarop volgende jaren (2026-2028). Deze kaders geven inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen in de baten en lasten en reserves. Sinds enige jaren wordt in de Kadernota een meerjarig perspectief geschetst over een periode van 15 jaar. Dat is in deze Kadernota tot en met 2039.

Voor dit jaar is de keuze gemaakt om via één Statenvoorstel de Voorjaarsnota 2024 en Kadernota 2025 aan Provinciale Staten aan te bieden. In het Statenvoorstel is toegelicht dat de Voorjaarsnota 2024 veel (financiële) wijzigingen bevat met een meerjarig karakter. Dit volgt met name vanuit de verwerking van het coalitieakkoord. Omdat de kadernota het meerjarig beeld schets voor de Begroting 2025 en verder en het kader waarbinnen de Begroting 2025 opgebouwd moet worden is er voor gekozen zijn om meerjarige bijstellingen in de voorjaarsnota te verwerken en niet in de kadernota.

De hoofdstukindeling van de Kadernota is als volgt: 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 2023 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. Via een toelichting op de ontwikkeling van de financiële indicatoren wordt geduid wat dit betekent voor de financiële weerbaarheid en wendbaarheid van de provincie. In de grondslagen wordt aangegeven welke uitgangspunten van toepassing zijn, onder andere voor de te hanteren indexatiecijfers voor de Begroting 2025.

Het in deze Kadernota opgenomen meerjarig perspectief tot en met 2039 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 gespecificeerd per ambitie.

De Kadernota eindigt met enkele bijlagen:

- Bijlage 1 geeft inzicht in de omvang van de kredietbedragen 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 en boekjaar- en projectsubsidies.
- 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: Statenbesluit, amendementen en moties en afkortingenlijst.

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: betreft de loonkostenformatie zoals opgenomen onder A in de paragraaf Arbeidscapaciteit (zie Voorjaarsnota 2024).
- Kapitaallasten: betreft de kapitaallasten als gevolg van een investering.

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

De categorie 'subsidies en inkomensoverdrachten' vormt een omvangrijk 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 verstrekt aan andere overheidsinstellingen, zoals de omgevingsdiensten. Dergelijke bijdragen worden in de verslaggevingsregels (lv3) aangeduid als 'inkomensoverdrachten'.

Bestuurlijke inleiding

Omdat de Voorjaarsnota en Kadernota gezamenlijk worden aangeboden is de bestuurlijke inleiding voor beide producten gelijk

In de Voorjaarsnota wordt het coalitieakkoord 'Krachtig Zuid-Holland' beleidsmatig en financieel verwerkt. U treft daarom op het niveau van de ambitie-, beleidsdoel- en beleidsprestatieteksten bijstellingen aan.

De Kadernota schetst het kader waarbinnen de Begroting 2025 zal worden opgesteld. Het bevat ook de meerjarige financiële effecten die optreden nadat de wijzigingen in de voorjaarsnota zijn goedgekeurd.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat we € 150 mln eenmalig voor ambities van dit college inzetten. In deze Voorjaarsnota kunt u lezen waarop. Er is echter ook structureel beleid waarop keuzes moeten worden gemaakt. Om deze keuzes te maken is een gedegen onderbouwing noodzakelijk en wij verwachten dat voor de Begroting 2025 te kunnen doen. Hierbij zetten we in elk geval in op de belangrijke opgaves voor wonen, werken, water en wind.

Daarnaast zetten we ons ook in voor de 'gemiddelde' Zuid-Hollander. Die heeft het goed. Maar niet iedereen komt mee en dat is zorgelijk: de brede welvaart van veel mensen in Zuid-Holland is beduidend lager dan elders in het land. Daarom brengen we (ongewenste) verschillen in beeld en pakken deze aan. Naast financiële welvaart zijn er ook andere vormen van welvaart, zoals mentale, ecologische, sociale welvaart. We gaan de komende periode actief dus aan de slag met een agenda Brede Welvaart.

Onderdeel van brede welvaart is gezondheid. Op dat vlak dragen we niet alleen bij aan een gezond Zuid-Holland via onze eigen taken – zoals op het terrein van woningbouw, vergunningverlening, toezicht en handhaving – we dragen ook zorg voor een lerend netwerk in de hele provincie. GGD'en, omgevingsdiensten, kennisinstellingen, gemeenten, woningcorporaties, waterschappen, voedselproducenten: alleen samen kunnen we een omslag bereiken om de inwoners gezonder te maken. Samen werken we aan een gezonde en veilige leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag. Voedsel is hierbinnen een belangrijk element: gezonde voeding draagt bij aan onze gezondheid en voedsel verbindt mensen.

Het is daarom nodig dat we versnellen binnen de transitie naar een vitale landbouw. De landbouw teelt gezond, duurzaam en betaalbaar voedsel voor iedereen en blijft de belangrijkste beheerder van het typische agrarische cultuurlandschap. Samen met de partners in het veld werken wij aan nieuwe verdienmodellen.

We willen dat onze inwoners woningen kunnen vinden die bij hen passen in een krachtige en leefbare provincie. Gezien het woningtekort en de grote vraag naar betaalbare woningen in Zuid-Holland is dat een enorme uitdaging. We focussen op de daadwerkelijke bouw van woningen naar aanleiding van goede plannen. Door belemmeringen weg te nemen, en ook door zelf geld investeren. Een woning is meer dan een dak boven je hoofd, het is de plek waar je thuis bent. Daar blijven we ons voor inzetten. Het blijft het belangrijk dat we zorgen dat de nieuwbouw inzet op samenlevingen voor de toekomst.

Om nu en in de toekomst goed te kunnen werken en wonen in onze provincie is een eerlijke energietransitie essentieel. De wereld om ons heen verandert vlug, naast klimaatverandering maken stroomtekorten en internationale spanningen het nog belangrijker om te werken aan een schone, betaalbare en eigen energievoorziening. Samen met de gemeenten werken wij aan de realisatie van windenergie. Als provincie kiezen wij voor een economie die duurzaam, innovatief en inclusief is. Met een gezond en aantrekkelijk vestigingsklimaat dat ruimte biedt aan ondernemerschap. Van corporate tot startup en in alle regio's. Met gelijke kansen voor iedereen, waarin iedereen meetelt, meedoet en op een prettige en gezonde manier kan leven.

Daarom moet ook onze uitstoot omlaag. De industrie in Zuid-Holland gaat in 2030 bijna de helft minder CO2 produceren. Voor dat doel stappen bedrijven over op schone energie en circulair gebruik van grondstoffen. De huidige infrastructuur en het energiesysteem zijn hier nog niet op berekend. Wij ondersteunen de Zuid-Hollandse industrie, zodat zij stappen kunnen zetten. Dit doen we onder andere met maatwerkafspraken met grote industriële bedrijven en financiële ondersteuning voor de realisatie van netwerken zoals het Botlek Stoomnetwerk.

In onze dichtbebouwde en intensief gebruikte provincie is behoud, herstel en bescherming van natuur onmisbaar. De effecten van insectensterfte en afname van biodiversiteit in onze omgeving zijn duidelijk zichtbaar. Lopende processen als het realiseren van het Natuurnetwerk Nederland, de vast te stellen agenda natuurinclusief en het ZH-PLG dragen bij aan de leefbaarheid voor mens, dier en plant. Onze inwoners waarderen de natuur en wij gaan door met uitbreiding.

Water vervult een belangrijke rol in verschillende sectoren in onze provincie zoals woningbouw, natuur, land- en tuinbouw, industrie, recreatie van onze provincie. De provincie werkt daarom samen met onder andere waterschappen en agrariërs aan de kwaliteit van het water in onze sloten, beken en meren. En samen met onze drinkwaterbedrijven werken we aan beschikbaarheid van drinkwater, nu en in de toekomst.

Meedoen aan cultuur draagt ook bij aan ons welbevinden. In Zuid-Holland is de deelname aan culturele voorzieningen relatief laag. Daarom stimuleren we de deelname aan cultuurvoorzieningen door kinderen en jongeren in Zuid-Holland.

Voor de bereikbaarheid van Zuid-Holland ronden we een aantal grote projecten af. Deel twee van de RijnlandRoute rondom Leiden gaat in de zomer van 2024 open: de N434 inclusief de Corbulotunnel. Voor het slotdeel, de Europaweg tussen Leiden en A4, staat de bouwer in de startblokken. De verbreding van de N211 Wippolderlaan in het Westland is gestart en naar verwachting klaar in 2027. Op de MerwedeLingelijn tussen Dordrecht en Geldermalsen gaan in 2027 nieuwe treinen rijden. In het ov-gebied Zuid-Holland Noord komen uitstootvrije bussen.

Verder draagt Zuid-Holland bij aan verplaatsing van vrachtvervoer van de weg naar het spoor en naar de binnenvaart voor betere doorstroming en minder uitstoot. De provincie zet zich in voor de komst van een internationale vrachttrein voor vers voedsel van Valencia via Rotterdam naar Oslo.

Ook ondersteunen we de maritieme industrie in de Zuid-Hollandse Maritieme Delta. Met ruim 5.000 bedrijven (43% van de maritieme werkgelegenheid) neemt deze karakteristieke Zuid-Hollandse sector een belangrijke plaats in binnen onze provincie. Provincie Zuid-Holland wil deze koplopperspositie behouden en versterken. Dit kunnen we niet alleen, daarom werken we nauw samen met de regionale partners van het Maritime Delta netwerk vanuit de Regionale Maritieme Agenda.

Wat financiën betreft, wordt de begrotingsindeling met deze Voorjaarsnota gekoppeld aan het Omgevingsbeleid. Nu de indeling van het Omgevingsbeleid wordt gewijzigd via de herziening 2024, wordt de indeling van de Begroting 2024 daarmee in lijn gebracht.

Het is de ambitie van dit college om ook op de lange termijn te zorgen voor een reële begroting, waarin we onze structurele lasten dekken met structurele baten. We kijken daarbij kritisch naar onze lasten. We zien dat er jaarlijks middelen overblijven bij de jaarrekening. Dit betekent dat we bij het begroten meer rekening moeten houden met de realisatie- en uitvoeringskracht van onze organisatie.

Daarbij is het een belangrijk gegeven wat onze partners in het veld kunnen realiseren. We proberen, ondanks onze hoge ambities, rekening te houden met onze ervaring in de praktijk. Daar zien we dat schaarste van invloed is op onze realisatiekracht. Ook zullen we actief blijven inzetten op herstel van de verdelingsfouten in het provinciefonds, die ons jaarlijks miljoenen kosten. Ook werken we toe naar een nieuwe verdeling van het geld tussen provincies die recht doet aan de Zuid-Hollandse opgaven.

Met onze ambities, doelen en voorgenomen prestaties leveren we via deze voorjaarsnota als college een bijdrage aan een Krachtig Zuid-Holland.

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Strategisch kennisbeeld

Kennisonderzoek

De provincie Zuid-Holland doet elk jaar strategisch onderzoek naar verschillende thema's. Onder strategische kennis verstaan we lange termijn en sectoroverstijgende kennis, die nodig is om complexe maatschappelijke opgaven op te pakken en/of nieuwe thema's te signaleren. Belangrijke drijfveer daarbij zijn transities. Maatschappelijke, economische, technische en ecologische transities kunnen elkaar in toenemende mate beïnvloeden, versterken of dwarszitten. Onderzoek kan helpen tijdig te onderkennen waar de dwarsverbanden zitten en aan te geven hoe daarmee om te gaan. Zo mogelijk worden daarbij waardevolle nieuwe perspectieven ontdekt. Met die kennis kunnen we de uitvoerbaarheid en de impact van onze ambities vergroten. Doorwerking van strategische kennis naar provinciale opgaven en beleid is hier een belangrijk onderdeel van. Zo ondersteunen we het beleid van de toekomst.

Strategische kennis is volop beschikbaar in allerlei vormen, zoals rapporten van kennisinstellingen, adviesbureaus, NGO's of (inter)gouvernementele organisaties. De provincie Zuid-Holland richt zich op aanvullend strategisch onderzoek dat specifiek op onze provincie is gericht. Circa 80% van deze strategische onderzoeken en verkenningen is direct bedoeld voor de uitvoering van Zuid-Hollands beleid. De overige 20% is gericht op signaleren en agenderen van nieuwe thema's, die mogelijk op korte of langere termijn relevant worden voor de provincie.

Lange termijn agenda Omgevingsbeleid

De Lange Termijn Agenda (LTA) Omgevingsbeleid is een instrument van Provinciale Staten, om hun agenderende rol in de ontwikkeling van het omgevingsbeleid te ondersteunen. De LTA wordt periodiek geagendeerd voor de vergadering van Provinciale Staten. Op deze manier is er met regelmaat gelegenheid om de LTA te bespreken en desgewenst aan te passen. Daarbij kan gedacht worden aan nieuwe onderwerpen toevoegen, bestaande onderwerpen afvoeren of onderwerpen in de tijd verplaatsen .

De LTA is digitaal [raadpleegbaar](#). De LTA is gesorteerd aan de hand van de beleidscyclus (verkenningen, onderzoeken en gebiedspraktijk, beleidsvoornemens, modules, beleidsuitvoering en evaluaties en monitoring) of aan de hand van de geplande aanbieding van het agenda-item aan Provinciale Staten.

Financiële hoofdlijnen en begroting (Budgettair Kader Begroting 2025 - 2028)

Financieel totaalbeeld Kadernota 2025 - 2028

In de Kadernota is voor jaarschijf 2025 een totaal aan lasten opgenomen van € 1.076,4 mln. De baten bedragen € 935,4 mln. Het verschil van € 140,9 mln wordt gedekt door het inzetten van bestemmingsreserves en de Algemene reserve.

(bedragen x € 1 mln)	Lasten	Baten	Saldo lasten en baten	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Mutaties reserves	Resultaat
1 Samenwerken aan Zuid-Holland	28,7	0,1	28,5	0,0	0,0	0,0	28,5
2 Bereikbaar Zuid-Holland	438,4	22,9	415,5	5,4	67,5	-62,1	353,4
3 Schone energie voor iedereen	34,7	5,0	29,7	0,0	19,1	-19,1	10,7
4 Een welvarend Zuid-Holland	70,8	3,2	67,6	1,0	13,6	-12,6	55,0
5 Versterken natuur in Zuid-Holland	194,8	63,6	131,2	13,6	49,7	-36,1	95,1
6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland	30,8	0,6	30,2	0,0	0,0	0,0	30,2
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	107,4	19,3	88,1	3,8	3,6	0,2	88,3
- Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie	139,4	3,4	136,1	0,0	0,0	0,0	136,1
- Overzicht Algemene middelen	31,4	817,3	-785,9	134,1	145,4	-11,3	-797,2
Totaal	1076,4	935,4	140,9	157,9	298,8	-140,9	0,0

Begrote reservemutaties in 2025

Onderstaande tabel toont per reserve, gesorteerd op alfabetische volgorde, welke toevoegingen en onttrekkingen er zijn begroot voor het jaar 2025. Daarbij is aangegeven vanuit welke beleidsdoelen die mutaties plaatsvinden. Sommige bestemmingsreserves worden namelijk ingezet ter dekking van lasten in meerdere beleidsdoelen en ambities. 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 reserve			
9-1 Algemene dekkingsmiddelen	134,1	145,4	-11,3
Beheerplannen Natura 2000 en PAS			
5-1 Gezonde natuur	0,0	1,5	-1,5
Bereikbaarheid			
2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen	0,0	2,6	-2,6
2-2 Goedfunctionerende provinciale infrastructuur	0,0	0,6	-0,6
Egalisatiereserve beheer & onderhoud			
2-2 Goedfunctionerende provinciale infrastructuur	0,0	44,5	-44,5

Reservenaam (bedragen x € 1 mln)	Toevoeging	Onttrekking	Saldo mutaties
Groene ambities			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	0,0	0,0
5-1 Gezonde natuur	0,0	8,5	-8,5
7-2 Bevorderen recreatie duurzame toerisme en sport	3,8	3,1	0,7
7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat	0,0	0,1	-0,1
Interreg-cofinanciering EFRO			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	1,1	-1,1
IODS			
5-1 Gezonde natuur	0,0	0,0	0,0
Life Sciences & Health			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	0,1	-0,1
MIT MKB Innovatiestimulering topsectoren			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	5,0	-5,0
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater			
7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid	0,0	0,4	-0,4
Mobiliteit			
2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen	5,4	19,8	-14,4
NatuurNetwerk Nederland			
5-1 Gezonde natuur	5,8	22,6	-16,8
Regionale netwerken in Zuid-Holland (RNIZ)			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,6	1,4	-0,8
Reserve Ontwikkelopgave natuur			
5-1 Gezonde natuur	7,8	17,1	-9,3
Restauratie & herbestemming monumenten			
4-2 Erfgoed en Cultuur	0,4	2,8	-2,4
Versterking economie			
4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat	0,0	3,3	-3,3
Warmteleiding Warmteling			
3-1 Energietransitie	0,0	19,1	-19,1
Eindtotaal	157,9	298,8	-140,9

Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2025 - 2028

Zoals in de leeswijzer toegelicht worden in de Kadernota 2025-2028 geen nieuwe financiële mutaties opgenomen. Onderstaand overzicht geeft de verwachte mutaties op de algemene middelen weer zoals we die in de begroting 2025 verwachten. Dit betreffen mutaties ten opzichte van de meerjarenraming in de Voorjaarsnota 2024. Het begrotingssaldo voor jaarschijf 2025 blijft zodoende € 11,3 mln (nadelig) en is er dus sprake van een begrotingstekort in 2025.

(bedragen x € 1 mln)		Collegeperiode				Nieuwe collegeperiode				Nieuwe collegeperiode				Nieuwe collegeperiode			
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
A	Mutaties eerdere P&C producten																
1	Begrotingssaldo tot en met de Voorjaarsnota 2024	-29,5	-11,3	34,4	50,3	47,5	41,2	35,8	32,2	29,0	27,7	27,1	25,5	28,2	26,2	27,8	27,3
	Totaal A: Begrotingssaldo t/m Voorjaarsnota 2024	-29,5	-11,3	34,4	50,3	47,5	41,2	35,8	32,2	29,0	27,7	27,1	25,5	28,2	26,2	27,8	27,3
C	Algemene middelen																
	<i>Autonome ontwikkelingen</i>																
1	9.1 Ontwikkelingen indexatie motorrijtuigenbelasting	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
2	9.1 Mei circulaire 2024	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
	<i>Resterende ontwikkelingen</i>																
3	9.1 Aanpassen stelpost prijscompensatie	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
4	9.1 Aanpassen stelpost looncompensatie	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
5	Kapitaallasten (rente)																
6	Kapitaallasten (afschrijvingen)																
	Totaal C: Ontwikkelingen binnen algemene middelen																
	Totaal (B+C) mutatie op begrotingssaldo																
	Begrotingssaldo ná kadernota 2025 Totaal (A+B+C)	-29,5	-11,3	34,4	50,3	47,5	41,2	35,8	32,2	29,0	27,7	27,1	25,5	28,2	26,2	27,8	27,3

Toelichting

A: Mutaties eerdere P&C-producten

A1. Dit is het begrotingssaldo inclusief de (meerjarige) mutaties die in de Voorjaarsnota 2024 zijn opgenomen.

B: Ontwikkeling binnen de ambities

Niet van toepassing.

C: Algemene middelen

C1. Algemene dekkingsmiddelen - Ontwikkelingen motorrijtuigenbelasting

In de Voorjaarsnota 2024 is de actualisatie opgenomen van de verwachte ontwikkeling van opbrengsten uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting (mrb). Daarin is reeds rekening gehouden met de indexatiepercentages die in deze Kadernota zijn opgenomen in de tabel in het onderdeel '[Grondslagen](#)'. In de Voorjaarsnota is verder toegelicht dat er voor de jaren 2025 en verder rekening mee wordt gehouden dat de huidige vrijstelling op elektrische auto's vervalft. Dat verklaart voor die jaren ook de hogere groei in de verwachte opbrengsten van de opcenten. Bij de behandeling van de Begroting 2025 wordt het definitief te hanteren indexatiepercentage voor 2025 door Provinciale Staten vastgesteld. Ook eventuele effecten qua omvang belastingcapaciteit (aantal auto's) op basis van de Meicirculaire 2024 worden dan daarin verwerkt.

C2. Algemene dekkingsmiddelen - Meicirculaire 2024

De Meicirculaire 2024 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 2025 en de Najaarsnota 2024. Op basis van de Voorjaarsnota 2024 van het Rijk is onze verwachting dat dit licht positief is voor de uitkering die we ontvangen vanuit het provinciefonds. De definitieve effecten zijn echter pas bekend na publicatie van de Meicirculaire en zullen dan, zoals gebruikelijk, via een separate GS-brief met de Staten gedeeld worden.

C3. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost prijscompensatie

De stelpost prijscompensatie is bedoeld om toekomstige prijsstijgingen op te kunnen vangen. In het onderdeel '[Grondslagen](#)' is een nadere toelichting opgenomen op de gehanteerde indexatiepercentages voor de komende jaren. Die percentages zijn meerjarig iets hoger dan waar in de vorige begroting meerjarig mee is gerekend en leiden daarom tot een ophoging van deze stelpost. De mutatie van de stelpost zal worden verwerkt bij Begroting 2025 tezamen met de effecten van de Meicirculaire waarin de prijscompensatie van het rijk is verwerkt.

C4. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost looncompensatie

De stelpost looncompensatie is bedoeld om toekomstige loonstijgingen op te kunnen vangen. Die kunnen bestaan uit cao-effecten en sociale werkgeverslasten. In het onderdeel '[Grondslagen](#)' is een nadere toelichting opgenomen op de gehanteerde indexatiepercentages voor de komende jaren. Die percentages zijn meerjarig over het algemeen iets hoger dan waar in de vorige begroting meerjarig mee is gerekend, met uitzondering van het jaar 2026, en leidt daarom tot een ophoging van deze stelpost.

Begrotingssaldo 2025 - 2039 en Algemene reserve

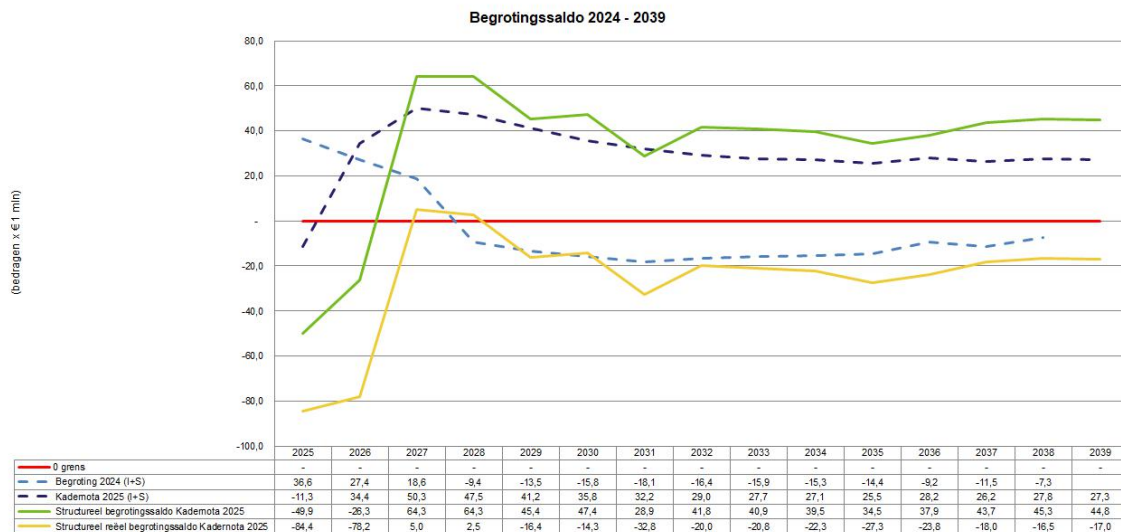
2025: begrotingssaldo en Algemene reserve

Het begrotingssaldo voor jaarschijf 2025 is bij vaststelling van de Voorjaarsnota 2024 € 11,3 mln (negatief). Doordat er geen mutaties in deze Kadernota 2025 - 2028 hebben plaatsgevonden is dit ongewijzigd gebleven. In overeenstemming met het huidig beleid wordt het tekort op het begrotingssaldo onttrokken aan de Algemene reserve.

2026 en verder: begrotingssaldo langere termijn

Het begrotingssaldo (incidenteel+structureel) in deze kadernota is door de voorgestelde mutaties in de Voorjaarsnota 2024 positiever dan bij begroting 2024. Met name de ontwikkelingen in de septembercirculaire 2023 en de motorrijtuigenbelasting dragen hier aan bij. Daarnaast heeft de, in deze kadernota, toegelichte wijziging ten aanzien van de renteberekening over onze leningportefeuille een positief effect. In onderstaande grafiek is dat zichtbaar in de licht- en donkerblauwe stippellijn.

Evenals vorig jaar geldt ook bij het opstellen van deze Kadernota dat er sprake is van onzekerheden, zowel aan de lastenkant (inflatie en rente) als aan de batenkant (provinciefonds en opcenten motorrijtuigenbelasting). Deze onzekerheden worden verder geduid 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. De groene lijn geeft het structurele begrotingssaldo weer na verwerking van de mutaties bij Voorjaarsnota 2024. Voor de bepaling van het structurele begrotingssaldo worden de incidentele baten en lasten, waaronder alle reserve mutaties, uitgesloten. Het structurele begrotingssaldo laat daarmee zien of er in een jaar meer of minder structurele lasten zijn ten opzichte van de structurele baten. Dit is in overeenstemming met de richtlijnen vanuit de BBV (Besluit Begroten en Verantwoorden) die alle reserve mutaties ziet als incidenteel.

Door de hiervoor toegelichte wijzigingen in de Voorjaarsnota 2024 is en blijft het structureel begrotingssaldo (groene lijn) na 2026 positief terwijl bij begroting 2024 het structureel begrotingssaldo nog negatief was. Er zijn echter nog een aantal ontwikkelingen waarvan wij verwachten dat die, na besluitvorming bij begroting 2025, het beeld negatief zullen beïnvloeden. Nadere toelichting volgt bij begroting 2025 maar op hoofdlijnen betreft dit:

1. Aanvullen stelposten omgevingsdiensten. Dit betreft een correctie die verwerkt dient te worden en oploopt tot circa € 10 mln structureel vanaf 2028.
2. Het continueren van bestaand beleid. Bij begroting 2024 is dit incidenteel verwerkt. De structurele verwerking betreft een post van circa € 32 mln.
3. Arbeidscapaciteit. Bij Voorjaarsnota 2024 is voorgesteld de arbeidscapaciteit incidenteel te verhogen voor 2024 en 2025. Voor de begroting 2025 zullen nog voorstellen worden uitgewerkt voor terugdringen en/of zoeken van alternatieve dekking van deze arbeidscapaciteit. Uit de herijking (herbezinning) van het beleid richting begroting 2026 dient te blijken of en welke arbeidscapaciteit op lange termijn nodig is voor het uitvoeren van het beleid. In het kader van het reëel begroten vereist de financiële regelgeving (BBV) dat er niet aan wensdenken wordt gedaan. Tot de voorstellen en herijking zijn uitgewerkt wordt daarom ingeschat dat een deel van de verhoging van de arbeidscapaciteit structureel van aard zal zijn. Hiervoor is een bedrag van € 20 mln ingeschat.
4. Overige beleidswensen op basis van structureel beleid.

Met de gele lijn is tevens een indicatie gegeven van het effect van bovenstaande ontwikkelingen. Zichtbaar is dat het structureel begrotingssaldo in 2027 en 2028 positief zal blijven maar in de overige jaren negatief.

Opgemerkt moet nog worden dat door de wijziging in de renteberekening (met een positief effect) een verhoogd risico ontstaat op rente tegenvallers. Dit is toegelicht bij de onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo.

NB: In bovenstaande grafiek is, net als bij begroting 2024, ervoor gekozen om het begrotingssaldo te corrigeren voor onderhoudswerkzaamheden binnen Ambitie 2. Door het reëel ramen en plannen van de onderhoudswerkzaamheden (met grote verschillen tussen de jaren) zou anders onterecht een grillig beeld in het structurele begrotingssaldo ontstaan.

Het begrotingssaldo is het verschil tussen de geraamde baten en lasten in een bepaald jaar. Deze overschotten of tekorten worden verrekend met de algemene reserve. Het begrotingssaldo geeft aan of er op de lange termijn sprake is van een reëel en structureel begrotingsevenwicht. Het begrotingssaldo mag tijdelijk negatief zijn. Dit tekort op het begrotingssaldo wordt dan gedekt uit de algemene reserve. Dit kan alleen zolang er vrije ruimte is in de algemene reserve. Het begrotingssaldo is te beïnvloeden door te sturen op de baten en/of de lasten.

Stelposten

Stelpost prijscompensatie

De stelpost prijscompensatie wordt gevoed uit het begrotingssaldo op basis van de grondslag indexatie. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#) in het vervolg van deze Kadernota. De stelpost is bedoeld om de indexatielasten van de lasten in de exploitatie te dekken. Een toegepaste indexatie in een bepaald jaar is altijd structureel van aard.

De stelpost volgt het meerjarig verloop van de algemene uitkering van het provinciefonds. Dit meerjarig verloop is het huidige begrotingsjaar en de 5 jaren daarop volgend, ook wel aangeduid als T+5. Omdat de Begroting 2025 in 2024 wordt gemaakt wordt de stelpost herberekend voor de jaarschijven 2025 tot en met 2028 en wordt 2029 als een nieuw jaar toegevoegd. Het laatstgenoemde jaar (2029) wordt voor de resterende jaren doorgetrokken.

In de Begroting 2024 is het beschikbare budget voor dat jaar meerjarig toegekend en verwerkt. Om die reden is het saldo nihil voor het jaar 2024. Er vinden bij de Voorjaarsnota en Kadernota geen mutaties plaats op de stelpost prijscompensatie. De stelpost prijscompensatie wordt aangevuld bij de Begroting 2025 (lastenkant). Hier is voor gekozen doordat de prijscompensatie van het rijk is verwerkt in de Meicirculaire (batenkant). De Meicirculaire kan planning technisch niet meer worden verwerkt in de Kadernota en zodoende zal deze pas worden verwerkt bij de Begroting 2025. Door de bijstellingen als gevolg van indexatie aan de baten- en lastenkant gelijktijdig te verwerken in de Begroting 2025 wordt voorkomen dat er een ongelijkmatig financieel beeld ontstaat.

(bedragen x € 1 mln)	Collegeperiode				
	2025	2026	2027	2028	2029
AStand na Voorjaarsnota 2023					
1Beschikbaar op stelpost	13,7	27,5	34,4	48,1	48,1
BMutaties					
1Begroting 2025: ophoging stelpost (indicatief)	5,6	12,7	17,2	21,7	37,8
2Begroting 2025: verlaging stelpost t.b.v. ambities	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie prijscompensatie	0	0	0	0	
Resterend voor de prijscompensatie	19,3	40,2	51,6	69,8	85,9

Stelpost indexatie loonontwikkeling

De stelpost loonontwikkeling wordt gevoed uit het begrotingssaldo op basis van de grondslag indexatie. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#) in het vervolg van deze Kadernota. De

stelpost is bedoeld om de loonontwikkeling te dekken. Een toegepaste indexatie in een bepaald jaar is altijd structureel van aard.

De stelpost volgt het meerjarig verloop van de algemene uitkering van het provinciefonds. Dit meerjarig verloop is het huidige begrotingsjaar en de 5 jaren daarop volgend, ook wel aangeduid als T+5. Omdat de Begroting 2025 in 2024 wordt gemaakt, wordt de stelpost herberekend voor de jaarschijven 2025 tot en met 2028 en wordt 2029 als een nieuw jaar toegevoegd. Het laatstgenoemde jaar (2029) wordt voor de resterende jaren doorgetrokken.

(bedragen x € 1 mln)	Collegeperiode					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
A Stand na Voorjaarsnota 2023						
1Beschikbaar op stelpost	7,9	16,7	23,8	30,1	30,1	30,1
B Mutaties						
1Begroting 2025: ophoging stelpost (indicatief)		0,2	-1,6	-0,9	5,4	12,5
2Begroting 2025: verlaging stelpost t.b.v. ambities	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie looncompensatie		0	0	0	0	
Resterend voor de prijscompensatie	7,9	16,9	22,2	29,2	35,5	42,6

Toelichting

In de Begroting 2024 is het beschikbare budget beschikbaar gebleven op de stelpost. Om die reden is het saldo gelijk aan de stelpost zoals opgenomen in de Begroting 2024. Momenteel ligt er een concept akkoord CAO voor de periode 1 januari 2024 tot 1 juli 2025 tussen de vakbonden en de provincies. Dit akkoord dient nog voorgelegd te worden aan de leden van de bonden. Om die reden zijn de effecten van de onderhandelingen nog niet verwerkt. De verwerking van de CAO 2024/2025 zal in de najaarsnota 2024 worden verwerkt.

Financiële indicatoren

De financiële kengetallen geven in combinatie met elkaar inzicht in de financiële wendbaarheid en weerbaarheid van de begroting. In de jaarstukken presenteren we de uitkomsten hiervan op basis van de jaarrekening. De kengetallen worden gevormd door zes wettelijk voorgeschreven kengetallen en vier kengetallen die zijn vastgelegd in de financiële verordening van de provincie.

Signaleringswaarden

In de Kademota 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 2024	Jaarrekening 2023	Signaleringswaarden PS
Netto schuldquote	110%	84%	200%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	110%	84%	-
Solvabiliteitsratio	40%	44%	20%
Grondexploitatie	0,0%	0,0%	-
Structurele exploitatieruimte	-1,4%	8,1%	-
Belastingcapaciteit (tarief PZH t.o.v. gemiddelde)	117%	114%	-

Kengetallen vanuit financiële verordening	Originele Begroting 2024	Jaarrekening 2023	Signaleringswaarden PS
Structurele lasten investeringen	10,9%	7,9%	20%
Garant- en borgstellingen	1,0%	1,2%	20%
Weerstandsvermogen – incidenteel	11,5	1,0	1,0
Weerstandsvermogen – structureel	10,6	15,9	1,0

Duiding van 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 per P&C-product afgezet tegen de gemeten waardes waarbij de signaleringswaarde vier keer (kademota, begroting, voorjaarsnota en najaarsnota) wordt afgezet tegen een begrote (geplande) waarde en één keer (jaarrekening) tegen een gerealiseerde waarde. De verschillen tussen de begrote waardes en de gerealiseerde waardes bleken de afgelopen jaren substantieel te zijn. Een groot deel werd veroorzaakt door de onderuitputting van budgetten. In het coalitieakkoord is afgesproken om tot een realistischere begroting te komen. Daardoor zullen de verschillen voor de ratio's tussen begroting en realisatie naar verwachting kleiner worden. Daar waar in het verleden altijd een disclaimer werd opgenomen bij de signaleringswaarde vanwege de ervaringen met achterblijvende realisatie is deze nu niet of in mindere mate nodig. Daarmee neemt de realiteit van de hier gepresenteerde financiële kengetallen toe en daarmee ook de informatiewaarde en sturing op de kengetallen.

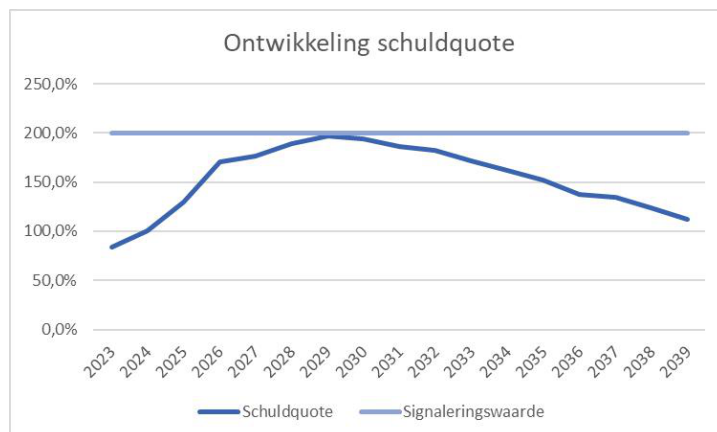
Door de verandering van de begrote baten in sommige jaarschijven in deze kademota worden de kengetallen schuldquote, structurele lasten investeringen en garant- en borgstellingen beïnvloed. Deze kengetallen zijn verhoudingsgetallen ten opzichte van de totale baten. Een sterke stijging of daling van de 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 84% in jaarschijf 2023 tot een maximum van 197% in jaarschijf 2029 waarna deze weer gestaag afneemt. Hij blijft dus te allen tijde onder de signaleringswaarde van 200%. Dit beeld is aanmerkelijk positiever dan wat vorig jaar gepresenteerd werd in de kadernota, toen de piek nog boven de 250% lag. Deze verbetering heeft drie oorzaken:

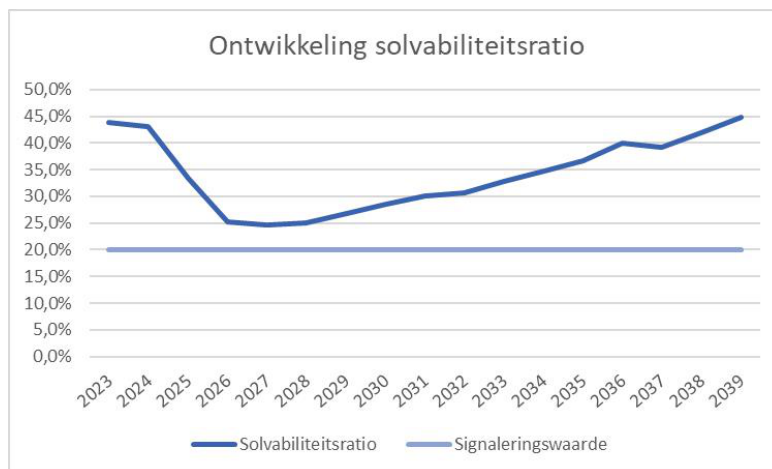
1. Het jaarrekening resultaat over het jaar 2023 was positief door onderuitputting. Daardoor is de uitgangspositie voor de schuldquote verbeterd. In de vorige kadernota werd nog uitgegaan van een stand van 117% in 2023, deze is uitgekomen op 84%.
2. Door de wijziging van de systematiek waarmee de rente wordt berekend (zie toelichting rentekosten en baten), zijn er significant minder rentekosten. Omdat die rentekosten dus ook niet gefinancierd hoeven te worden, is er sprake van minder nieuwe leningen, hetgeen een drukkend effect op de schuldquote heeft.
3. De geprognoseerde opbrengsten uit provinciefonds en opcenten uit de mrb zijn tov een jaar geleden toegenomen.

Wanneer de afspraken die er in het coalitieakkoord zijn gemaakt om tot een realistischere begroting te komen worden gerealiseerd, kan de schuldquote de komende jaren nog lager uitkomen omdat de omvang van de vaste schulden dan ook lager zal zijn.

Solvabiliteit

De solvabiliteit wordt berekend conform 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 ook aanmerkelijk verbeterd sinds de vorige kadernota en kent dezelfde drie oorzaken als genoemd bij de ontwikkeling van de schuldquote. Omdat er sprake is van het aantrekken van minder nieuwe schuld, terwijl bovendien de eigen reserves beter op peil blijven, is de verhouding vreemd vermogen / eigen vermogen gunstiger dan voorheen. In deze projectie blijft deze 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:

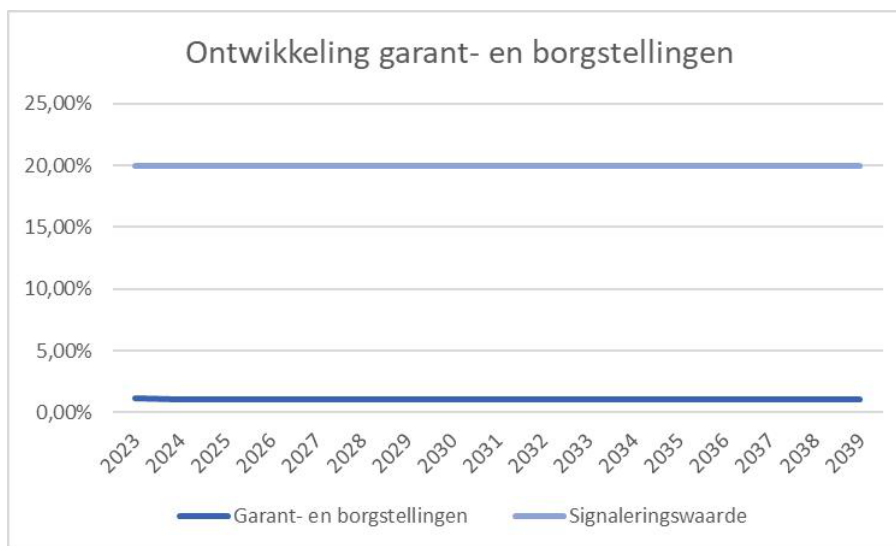
De nieuwe systematiek om de rentekosten te berekenen, leidt tot minder rentelasten en dus tot lagere kapitaallasten. Ten opzichte van de vorige kadernota is de ontwikkeling van de structurele lasten dan ook verbeterd. De ratio blijft nu ook op de lange termijn onder de signaleringswaarde van 20%.

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 die momenteel niet worden begroot in de meerjarenbegroting.

Weerstandsvermogen

Bij het weerstandsvermogen wordt onderscheid gemaakt tussen incidenteel en structureel weerstandsvermogen. Sinds de Voorjaarsnota 2023 (en daarmee van toepassing op deze Kadernota 2025) is de gewijzigde Financiële verordening 2021 van kracht: voor het weerstandsvermogen wordt de signaleringswaarde/norm van minimaal 1 gehanteerd en vormt de Bufferreserve Weerstandscapaciteit de incidentele weerstandscapaciteit om de risico's met een incidenteel karakter af te dekken. De structurele weerstandscapaciteit bestaat uit de post onvoorzien (nihil), het structurele begrotingssaldo en de onbenutte belastingcapaciteit.

Korte analyse:

Zowel het incidenteel als het structureel weerstandsvermogen is de afgelopen jaren ruim boven de signaleringswaarde gebleven. Dit betekent dat er ruim voldoende structurele en incidentele middelen zijn om de geïdentificeerde risico's op te vangen. De geïdentificeerde risico's worden jaarlijks tenminste twee keer herijkt, namelijk bij het opstellen van de Jaarrekening en Begroting. Zie voor een nadere toelichting op de risico's de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing in de Jaarrekening 2023.

Het structurele weerstandsvermogen is ten opzichte van de Jaarrekening 2023 gedaald van 15,9 naar 8,9 door een daling van het structurele begrotingssaldo ((€ 119,5 onbenutte belastingcapaciteit 2023 + € -/14,9 mln structureel begrotingssaldo VJN 2024) / € 11,8 omvang structurele risico's).

Structurele weerstandsvermogen (bedragen x € 1 mln)		Bedrag
A	Onbenutte belastingcapaciteit 2023	119,5
B	Structureel begrotingssaldo Voorjaarsnota 2024	-14,9
C	Subtotaal (som A+B)	104,6
D	Structurele risico's	11,8
E	Structurele weerstandsvermogen (C / D)	8,9

Het incidentele weerstandsvermogen is onveranderd ten opzichte van de Jaarrekening 2023 en voldoet aan de norm van 1 (€ 60,8 mln incidentele weerstandscapaciteit / € 60,8 mln omvang incidentele risico's).

Incidenteel weerstandsvermogen (bedragen x € 1 mln)		Bedrag
A	Incidentele weerstandscapaciteit	60,8
B	Omvang incidentele risico's	60,8
C	Subtotaal (A / B)	1,0

Grondslagen

Algemene grondslagen

De P&C producten zijn opgesteld met inachtneming van 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 2025 bestaat uit de jaarschijven 2025 tot en met 2028 en is een nadere uitwerking van de meerjarige effecten van de Voorjaarsnota 2024.

Algemene dekkingsmiddelen

Algemene dekkingsmiddelen zijn inkomsten voor de provincie waarvoor geen bestedingsdoel is bepaald en zijn daarmee vrij besteedbaar (in tegenstelling tot de specifieke dekkingsmiddelen). De algemene dekkingsmiddelen bestaan uit:

Lokale heffingen

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

Provinciefonds

De raming van de inkomsten uit het provinciefonds zijn gebaseerd op de Septembercirculaire 2023. Het provinciefonds is via het zogeheten accres gekoppeld aan de ontwikkeling van de rijksuitgaven.

Dividenduitkering

De provincie ontvangt dividend vanuit de deelnemingen waarin zij een aandeel heeft. De hoogte van de dividenduitkering wordt gebaseerd op berichtgeving vanuit de deelnemingen.

Algemene uitkering en decentralisatie-uitkeringen van het provinciefonds

De raming van de algemene uitkering is gebaseerd op de Septembercirculaire 2023 zoals verwerkt in de Voorjaarsnota 2024.

Naast de algemene uitkering bestaat het provinciefonds uit zogenaamde decentralisatie-uitkeringen. Deze zijn bedoeld voor een specifiek doel en volgen niet de normale verdeelsystematiek van het provinciefonds.

De ontwikkelingen van de algemene uitkering worden altijd voor T+5 jaren gegeven. Dit wordt ook zo verwerkt in de begroting. Deze T+5 jaren is ook de grens die wordt gehanteerd om de stelpost indexatie te vullen omdat er anders sprake zou zijn van een disbalans tussen de ontwikkeling van de baten en lasten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de motorrijtuigenbelasting.

Indexatie

Op 14 december 2022 hebben Provinciale Staten de [wijziging](#) van de Financiële verordening 2021 vastgesteld. In die verordening is in artikel 4.43 de wijze van indexatie opgenomen. De praktische uitwerking daarvan is vastgelegd in de [Uitvoeringsnota indexatiebeleid](#), die GS hebben vastgesteld en die ter kennisname met PS is gedeeld. In de onderstaande tabel staan de te hanteren indexen met bron of berekeningswijze genoemd.

Indexen kunnen voorspellend zijn of op basis van definitieve cijfers. Het CPB maakt ramingen van indexcijfers naar de toekomst (prospectief). Daarentegen publiceert het CBS indexcijfers op basis van definitieve cijfers (realisatie, retrospectief). Een voorbeeld van een retrospectief index is de GWW. Voor een retrospectieve index moet dus een inschatting worden gemaakt van de ontwikkeling in de toekomst.

Welke indexen waarvoor en welke bron		Bron
Landelijke Bijdrage-Index (LBI) LBI volgt onafhankelijk de kostenontwikkeling van de sector uitgesplitst naar voertuig en brandstof type. De uitsplitsing Bussen - Diesel wordt het meeste toegepast in onze concessies (en wordt daarom gebruikt bij de prognose). Prognose percentage voor T+1 wordt ook gebruikt voor de resterende jaren.	Openbaar vervoer	DOVA
42/43: Grond-, weg- en waterbouw (GWW) GWW heeft alleen een historische index, we gaan nu uit van het gemiddelde van de afgelopen 3 jaar. Bij het opstellen van de kadernota (T+1) is dit het gemiddelde over de periode januari (T)-(T-3) Voorbeeld: voor de Kadernota 2025 wordt het gemiddelde berekend over het verschil tussen januari 2024 en januari 2021. Prognose percentage voor T+1 wordt ook gebruikt voor de resterende jaren.*	<i>Exploitatie</i> Beheer & Onderhoud <i>Investerings</i> Beheer & Onderhoud Infra Natuur Recreatie Gebouwen (fz)	CBS retrospectief

Welke indexen waarvoor en welke bron		Bron
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.	Loonontwikkeling formatie incl. pensioenpremies	CPB Maart raming
Nationale consumentenprijsindex (CPI) De gemiddelde prijs op jaarbasis van een pakket goederen en diensten.	Opercenten motorrijtuigenbelasting (baten)	CPB Maart raming
Gewogen index van 1/3 (CPI) en 2/3 (PO:bw) Deze index wordt gehanteerd voor het bepalen van het bedrag wat uit de stelpost gehaald wordt.	Subsidies Omgevingsdiensten	CPB Maart raming
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc) Dit is de gemiddelde stijging van de prijzen van de netto materiele 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).	Resterende budgetten incl. ICT	CPB Maart raming

CPB-raming: voor de indexen waarbij de CPB-raming wordt gebruikt is via [deze link](#) het bestand te vinden, waarbij het percentage voor het 4^{de} jaar ook wordt gebruikt voor het 5^{de} jaar.

Welke indexen voor welke onderwerpen en wat wordt er niet geïndexeerd

Exploitatie

Om te bepalen welk bedrag nodig is op de stelpost wordt de volgende indeling gehanteerd;

Niet indexeren:

- De kapitaallasten, (inzet van) bestemmingsreserves, overlopende passiva en voorzieningen
- Lasten die gedekt worden uit een specifieke bijdrage van een derde, denk aan een rijksbijdrage (SPUK)

Te indexeren:

- De resterende lasten met hun specifieke indexen

Investerings

- In afwachting van het investeringsbeleid worden nu alleen de kredieten voor de periode T tot en met T+5 geïndexeerd voor dat deel van het krediet waar nog onderhanden werk voor moet worden uitgevoerd.

Te hanteren indexen voor de Begroting 2025

Indexen		Bron	2025	2026	2027	2028	2029
Exploitatie							
Openbaar vervoer	Landelijke Bijdrage-Index (LBI)	DOVA	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Beheer & Onderhoud	Grond-, weg- en waterbouw (GWW)*	CBS april 2024	8,5%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
Loonontwikkeling	Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers	CPB maart 2024	4,4%	3,4%	4,3%	3,9%	3,9%
Resterende budgetten	Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	CPB maart 2024	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%

Indexen		Bron	2025	2026	2027	2028	2029
Mrb en leges	Nationale consumentenprijsindex (cpi)	CPB maart 2024	2,8%	2,4%	2,3%	2,3%	2,3%
Subsidie-index	2/3 Loonontwikkeling en 1/3 imoc	CPB maart 2024	3,7%	3,0%	3,6%	3,3%	3,3%
Investerings							
Alle	Grond-, weg- en waterbouw (GWW)*	CBS	8,5%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%

* In de Uitvoeringsnotitie indexatiebeleid is opgenomen dat de index voor het jaar T+1 (2025), ook wordt gehanteerd voor de jaren daarna. In deze Kadernota wordt voorgesteld om daarvan af te wijken, en voor de jaren 2026 en verder het indexatiepercentage vanuit de Begroting 2024 vast te houden. De verklaring hiervoor is dat in het 3-jarig gemiddelde de extreme prijsstijgingen van de achterliggende twee jaren (door corona en de oorlog in Oekraïne) onevenredig zwaar meetellen. De laatste indexcijfers laten zien dat de stijging afvlakt. Bij de Begroting 2025 zal opnieuw worden bezien wat de actuele indexgegevens zijn, en of een bijstelling op de nu gehanteerde indexcijfers noodzakelijk is.

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit rente en afschrijvingslasten. Bij dit onderdeel wordt daar nader op ingegaan.

Rente

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

Op basis van de begrote uitgaven en inkomsten uit deze begroting kan worden bepaald hoeveel geld er de komende jaren extra geleend moet worden bovenop de bestaande leningenportefeuille.

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 vanwege 2 aspecten: ervaring uit de afgelopen jaren leert dat de kans groot is dat de budgetten en investeringen in de meerjarenbegroting te positief worden geraamd en dat de benodigde leningen in die jaren in werkelijkheid ook lager zullen uitvallen. Daarnaast is het zeer lastig om een juiste inschatting te geven van de toekomstige rentetarieven. Voor een nadere duiding van de onzekerheden en de gehanteerde uitgangspunten zie ook de renteparagraaf onder [Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo - Lasten](#).

De omvang van het bedrag aan rentekosten dat aan vaste activa wordt toegerekend, wordt bepaald door middel van een zogenoemde omslagrente. De grondslag van toerekening is de boekwaarde van de vaste activa op 1 januari van het boekjaar en de te verwachten rentekosten. Dit leidt tot een omslagrentepercentage van 0,22% in 2024.

Afschrijvingslasten

Het jaar nadat de activatie heeft plaatsgevonden wordt begonnen met de afschrijvingstermijnen zie de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 artikel 4.15 afschrijvingstermijnen.

Motorrijtuigenbelasting

De opbrengsten van de opcenten wordt bepaald door het tarief maal de grondslag (de hoofdsom van de mrb). De hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting wordt beïnvloed door autonome ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en mate van autobezit, maar ook door wettelijke maatregelen zoals vrijstellingen.

Opcententarium

Het opcententarium wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Het tarief mag het wettelijk maximum, dat het ministerie van Financiën vaststelt, niet overschrijden. Dit maximum is voor het jaar 2024 vastgesteld op 138,4.

Hoofdsom van de mrb (ontwikkeling wagenpark)

De afgelopen jaren is het geregistreerde autobezit in Zuid-Holland gestegen, maar diverse ontwikkelingen kunnen deze trend beïnvloeden, waaronder de ontwikkeling van leasecontracten en vrijstellingen op basis van het

klimaatakkoord. Voor de berekening 2025 dient de laatste opgave van het aantal geregistreerde voertuigen in Zuid-Holland door de Belastingdienst als basis. In de jaren 2026 en verder is er rekening mee gehouden dat de vrijstelling voor elektrische voertuigen vervalt, conform de opgave van de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB). Het financiële effect daarvan is opgenomen en toegelicht in de Voorjaarsnota 2024.

Reserves

De stortingen en onttrekkingen aan de reserves dienen gebaseerd te zijn op de begrote stortingen en onttrekkingen. In de Financiële verordening 2021 is in artikel 4.8 geregeld dat Provinciale Staten jaarlijks in de kadernota bestemmingsreserves kunnen aanwijzen waarop mutaties per ultimo jaar kunnen plaatsvinden, afhankelijk van de realisatie van lasten en baten voor het bijbehorende onderwerp. Dit betreft de volgende reserves:

- *Bufferreserves*: Bufferreserve Weerstandscapaciteit
- *Egalisatiereserves*: Beheer en onderhoud, NatuurNetwerk Nederland
- *Spaarreserves*: Beheerplan Natura 2000 en PAS, Bereikbaarheid, Groene ambities, IODS, Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater, Mobiliteit, Ontwikkelopgave Natuur, UPG 40, Warmteleiding Warmtelinq

Subsidies

De commissie BBV heeft op 15 mei 2020 nadere richting gegeven aan de notitie 'Verantwoording van subsidies' uit januari 2019 over lastneming van subsidies. Kern is dat Provinciale Staten een grensbedrag mogen stellen voor meerjarige subsidies. Voor meerjarige subsidies onder de grens moeten de lasten in één keer genomen worden in het jaar waarin de subsidieactiviteiten starten. Voor subsidies boven de grens dienen de lasten toebedeeld te worden aan de jaren waarop zij, naar verwachting, betrekking hebben. Voor de lasten boven de grens gelden zwaardere administratieve eisen. Doel van de BBV-aanpassing en het grensbedrag is om naar meer uniforme verantwoording te komen tussen provincies en gemeenten, de administratieve lasten te beperken 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 hanteert een grensbedrag van € 250.000 voor meerjarige subsidies. Bij dit grensbedrag worden de administratieve lasten niet significant verhoogd, terwijl het baten- en lastenstelsel voldoende wordt gevolgd.

Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo

Begrotingssaldo met onzekerheden

In dit hoofdstuk van de Kadernota staan we evenals vorig jaar stil gestaan bij onzekerheden die een mogelijke impact hebben op het begrotingssaldo.

Het begrotingssaldo geeft weer of de provincie een overschot of een tekort heeft op de geplande uitgaven. De uitgaven worden zo realistisch 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, aangeduid als het begrotingssaldo, dient structureel en reëel in evenwicht te zijn. Hiervan kan alleen worden afgeweken als het aannemelijk is dat het structurele en reële evenwicht in de eerstvolgende jaren tot stand wordt gebracht. Dit is vastgelegd in de Provinciewet in artikel 193. Voor deze Kadernota betreft dat de periode tot en met 2028.

Sinds enige jaren wordt in de provinciale Kadernota een meerjarig financieel perspectief geschetst over een periode van 15 jaar. In deze Kadernota is dat het perspectief tot en met het jaar 2039. Een dergelijk perspectief vergroot het lange termijn inzicht. Daarmee kan het bijdragen aan de besluitvorming door Provinciale Staten over de uitvoering van beleid waarvan de financiële effecten soms pas op langere termijn zichtbaar worden. Een voorbeeld hiervan betreft investeringsprojecten, waarvan de kapitaallasten en de lasten voor beheer en onderhoud pas na enige jaren tot uitdrukking komen in het financiële beeld.

Een meerjarig financieel perspectief schetsen dat zoveel jaren vooruit kijkt is uiteraard omgeven met veel onzekerheden. Naarmate de tijdshorizon verder weg ligt, wordt die onzekerheid steeds groter. Dat geldt zowel voor de uitgaven als de inkomsten. In dit hoofdstuk wordt hier een nadere duiding op gegeven.

Baten

Provinciefonds

Herijking van het bestaande verdeelmodel (vanaf 2025)

Meer dan de helft van de structurele inkomsten van de provincie is afkomstig uit de uitkering uit het provinciefonds. BZK is al een aantal jaar geleden een proces gestart om tot een nieuwe verdeling van de uitkeringen voor de provincies te komen die beter aansluit bij de daadwerkelijke kosten en waarbij een aantal weffouten uit het huidige model worden gecorrigeerd. De introductie hiervan is al enige malen uitgesteld. De vroegst mogelijke introductie is nu 1 januari 2025 maar het is zeer onzeker of die datum nog gehaald kan worden.

Nieuwe financieringssystematiek

In de voorjaarsnota van het Rijk is aangekondigd dat de BBP systematiek waarbij de volume component van de algemene uitkering geïndexeerd wordt aan de hand van het 8-jaars gemiddelde van het BBP, vervroegd wordt ingevoerd vanaf 2024. Tegelijkertijd is de opschalingskorting afgeschaft en zijn negatieve effecten die door de bestaande rekenmethodiek zouden optreden, incidenteel gecorrigeerd. Daarmee is de hoogte van de algemene uitkeringen voor alle provincies samen voor de komende jaren voorspelbaarder geworden.

Voor de kostenclusters natuur, openbaar vervoer en infrastructuur geldt dat de nieuwe BBP systematiek waarschijnlijk minder geschikt is om de sterk oplopende kosten hiervan te dekken. Daarom heeft het Rijk aangegeven hier later in het jaar samen met de provincies opnieuw naar te gaan kijken. Daar worden mogelijk nog extra maatregelen voor getroffen.

Motorrijtuigenbelasting (mrb)

Verlengen van gedeeltelijke vrijstelling voor elektrische voertuigen voor mrb

Het Rijk heeft aangekondigd in de voorjaarsnota 2024 dat de vrijstelling voor elektrische voertuigen van de mrb die in 2026 zou aflopen, gedeeltelijk wordt verlengd tot en met 2030. Dat resulteert in lagere opcenten inkomsten voor de provincies en die worden daar voor gecompenseerd door het Rijk. De compensatiebedragen voor alle jaargangen waarin de gedeeltelijke vrijstelling geldt, zijn vooraf vastgesteld en zullen niet worden nagecalculeerd. Er was altijd al enige onzekerheid omtrent de inkomsten uit de mrb door de onzekerheid in de ontwikkeling van het wagenpark. Deze onzekerheid is nu toegenomen omdat ook de hoeveelheid elektrische voertuigen binnen dat wagenpark nog van invloed is op de inkomsten uit de opcenten.

Betalen naar Gebruik (BnG)

De invoering van 'Betalen naar Gebruik' (BnG) staat nu gepland voor 2031. De wetgeving daarvoor wordt in de komende kabinetsperiode vastgesteld, dit betreft voornemens voor het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting. Voor het provinciedeel is dit nog niet duidelijk en dit maakt onderdeel uit van de discussie hoe provincies in de toekomst gefinancierd dienen te worden.

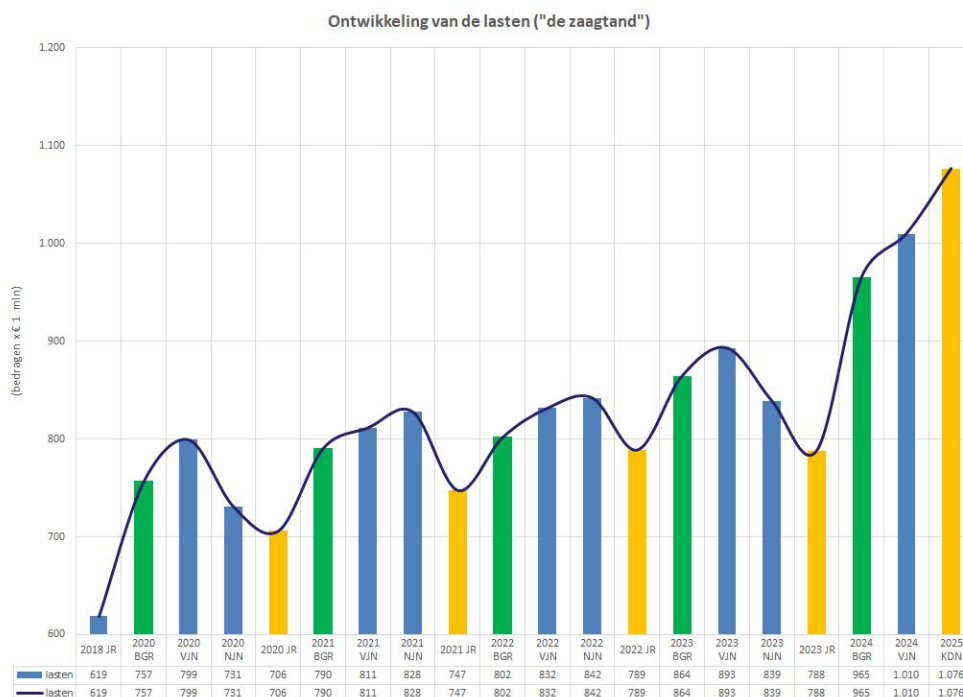
Lasten

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 bedoeld de mate waarin de organisatie in staat is om de lasten in de begroting 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.



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.

Na enkele jaren waarin een hoger ambitieniveau bij de najaarsnota (in €) te zien was ten opzichte van Voorjaarsnota zagen we in 2023 dat de lasten bij de najaarsnota naar beneden zijn bijgesteld ten opzichte van de voorjaarsnota. Desondanks laat ook de Jaarrekening 2023 zien dat we ondanks het aframen bij de najaarsnota nog steeds te ambitieus en optimistisch ramen, wat leidt tot een positief rekeningresultaat.

We zien dat de ambities bestuurlijk en vanuit PS blijven stijgen. Ter illustratie: de Begroting 2024 is € 101 mln hoger dan de Begroting 2023. In de Voorjaarsnota zien we nog eens een stijging van € 44,5 mln ten opzichte van de begroting. Daardoor stijgt het lastenniveau tot een recordhoogte van € 1.009,6 mln. Tegelijk zien we dat het werkelijk uitgegeven bedrag in de jaarrekening nauwelijks mee stijgt. Het verschil in lastenniveau tussen de Voorjaarsnota en het gerealiseerde lastenniveau in de Jaarrekening 2023 bedraagt € 221,6 mln. Als deze trend doorzet zal bij een groei van de begroting de realisatie in absolute termen steeds verder achterblijven. De tanden van de zaag worden dan steeds scherper.

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.

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.

Rente

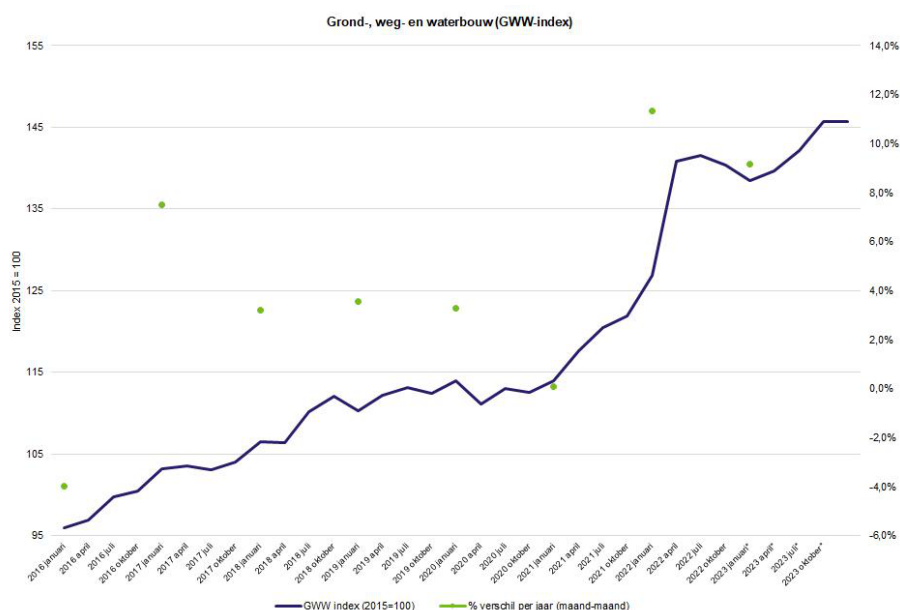
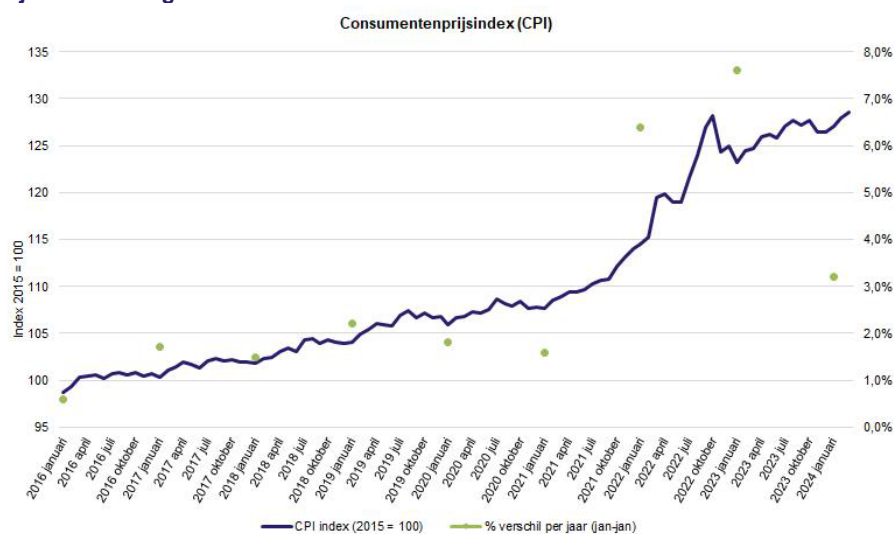
Afhankelijk van de financieringsbehoefte van de provincie in toekomstige jaren, zal de provincie meer of minder leningen moeten aantrekken. De hoeveelheid toekomstige rentekosten is dus sterk afhankelijk van de ramingen in de meerjarige begroting. In het coalitieakkoord is afgesproken dat we zo realistisch mogelijk willen begroten en daarbij rekening houden met de uitvoeringskracht van partners en eigen organisatie. Daarnaast is in het coalitieakkoord afgesproken dat we ons beleid herijken zodat structurele taken van structurele dekking worden voorzien en dat we de aanbevelingen opvolgen uit het [onderzoek naar de realisatiekracht](#).

De verwachting is dat deze afspraken ervoor zorgen dat de meerjarige begroting realistischer zal worden en dat lasten over een langere periode verspreid of verlaagd worden. Vooruitlopend op deze ontwikkeling, baseren we de berekening voor toekomstige rentekosten in de Voorjaarsnota op ervaringscijfers en inschattingen wat we in de periode van één collegeperiode realistisch gezien kunnen uitgeven. We hebben het bedrag dat we aan nieuwe leningen moeten aantrekken in het kader van de renteberekening nu gemaximeerd op € 300 mln voor 4 jaar, dus € 75 mln aan nieuwe leningen per afzonderlijk jaar. Dit is een wijziging van de systematiek waarmee de rente voorheen werd berekend. In eerdere P&C-producten volgde de renteberekening altijd automatisch vanuit de meerjarige begroting. Ter indicatie: wanneer we de berekening van de rentekosten op de hoeveelheid aan te trekken nieuwe leningen in de begroting hadden gevolgd, zouden we in 4 jaar voor € 1.1 miljard nieuwe leningen moeten aantrekken. Dat is vergelijkbaar met de omvang van de huidige begroting.

De volgende stap in het traject om realistischer begroten is om de toekomstige baten en lasten en investeringsuitgaven in de begroting dusdanig realistisch te rammen dat daar vanzelf ook een realistische financieringsvraag uit voortkomt. Voor nu is enkel de raming voor de rentekosten aangepast. Die is gebaseerd op een lagere leningenportefeuille dan in de geprognosticeerde balans is meegenomen.

Mocht de financieringsvraag uit de geprognosticeerde balans zich toch (deels) manifesteren, dan zou dat vanzelfsprekend tot hogere rentekosten leiden. Dus deze aanpak introduceert enig extra renterisico. De gesaldeerde rentekosten voor de periode 2025 tot en met 2028 worden € 54 mln lager ingeschat dan de raming die volgt wanneer de cijfers uit de meerjarige begroting in de kadernota gevolgd worden. We halen hiermee het begrotingsoptimisme uit de berekening van de toekomstige rentekosten. De lager ingeschatte rentekosten leiden ook tot een lagere schuldquote en een hogere solvabiliteit in vergelijking met eerdere projecties.

Prijzontwikkeling/indexatie



In 2021 en 2022 zijn de prijzen sterk gestegen. Hier zijn diverse oorzaken voor, waaronder het coronavirus (2021) en de oorlog in Oekraïne (2022). In de Kadernota 2024 is al meerjarig rekening gehouden met hogere indexcijfers op basis van onafhankelijke indexen. Bij de Voorjaarsnota 2023 en Kadernota 2024 is echter ook geconstateerd dat de werkelijke indexcijfers over het jaar 2022 enkele procentpunten hoger waren dan eerder geraamd. Dit betreft met name concessies voor het openbaar vervoer en de kosten voor beheer en onderhoud (grond-, weg- en waterbouw). Deze prijzen lijken zich nu te stabiliseren op basis van de laatste indexcijfers. Echter, zolang de prijzen niet dalen, heeft die hogere index over het achterliggende jaar een structureel nadelig effect. De prijzen blijven dan immers op een hoger niveau liggen, waardoor er voor hetzelfde geld (budget) minder ingekocht kan worden.

In deze Kadernota is, op basis van de recent gepubliceerde cijfers, rekening gehouden met de laatst bekende meerjarige indexen. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#).

Ter illustratie van de sterke stijging van de prijzen in de achterliggende periode is in onderstaande grafieken de ontwikkeling getoond van de consumentenprijsindex (CPI) en het indexcijfer voor de grond-, weg- en waterbouwsector (GWW).

Lange termijn inzicht Ambities

Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht dat deze Kadernota een meerjarig financieel perspectief schetst over een periode van 15 jaar. In deze Kadernota is dat het perspectief tot en met het jaar 2039. Een dergelijk perspectief vergroot het lange termijn inzicht. Daarmee kan het bijdragen aan de besluitvorming door Provinciale Staten over de uitvoering van beleid waarvan de financiële effecten soms pas op langere termijn zichtbaar worden.

In het vervolg van dit hoofdstuk geven we dit inzicht eerst op het totaal van de begroting. Dat doen we door de ontwikkeling te laten zien van de totale lasten, de totale baten en de inzet van de bestemmingsreserves. Hierbij maken we gebruik van diverse visualisaties om deze ontwikkeling inzichtelijk te maken.

Vervolgens wordt per ambitie inzicht gegeven in de opbouw en het verloop van de lasten en de baten. De lasten worden daarbij gespecificeerd naar de vier lastencategorieën (arbeidskosten, kapitaallasten, subsidies en inkomensoverdrachten, en overige lasten) en de baten zijn uitgesplitst naar algemene middelen, specifieke baten, en de (gesaldeerde) inzet van bestemmingsreserves. Vervolgens wordt in tabelvorm inzicht gegeven in deze ontwikkeling van lasten en baten per beleidsdoel per ambitie.

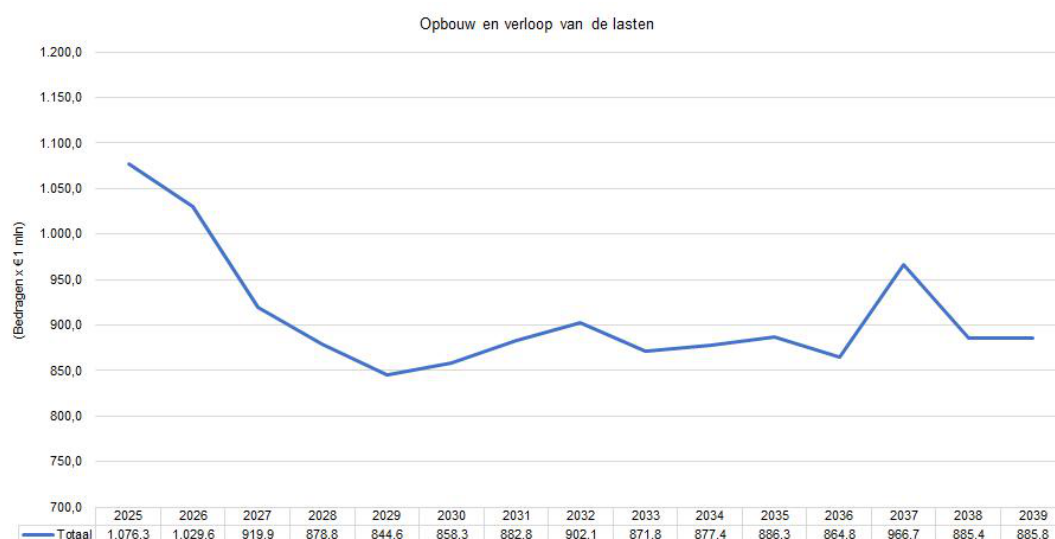
Algemene duiding ontwikkeling lastenniveau

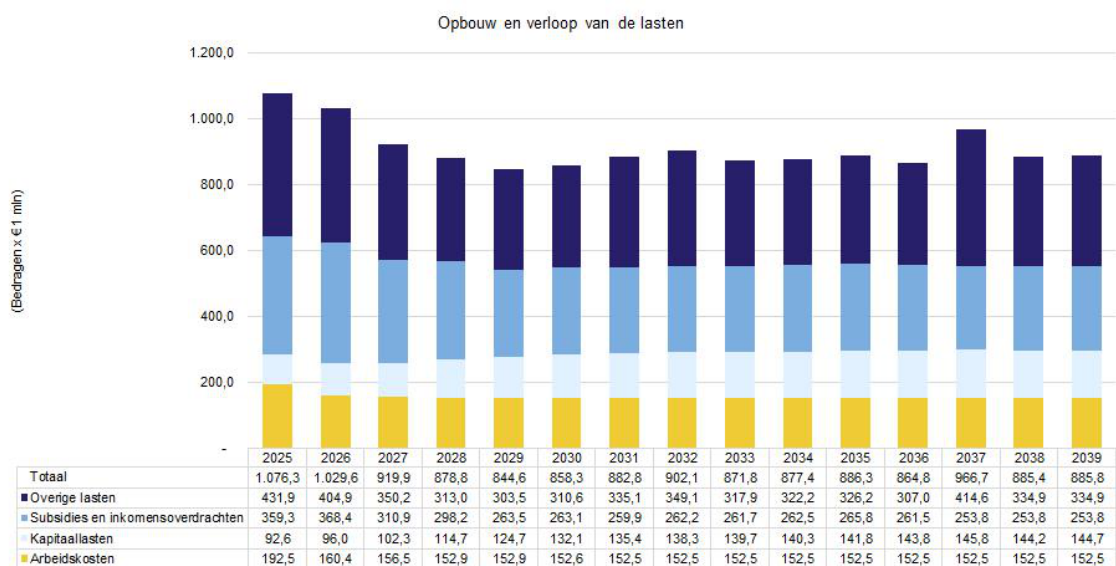
In algemene zin kan opgemerkt worden dat fluctuaties in de ontwikkeling van de lasten veelal samenhangen met daarmee corresponderende specifieke baten of de inzet van bestemmingsreserves. Daarmee bedoelen we dat als we vanuit het Rijk specifieke baten ontvangen voor een beperkt aantal jaren, dat dan ook voor een beperkt aantal jaren de lasten zijn geraamd. Een afname van het lastenniveau is dus veelal geen bezuiniging, maar een logisch gevolg van een afname van de daarmee corresponderende baten.

Dit geldt ook voor de inzet van middelen vanuit bestemmingsreserves. Deze reserves zijn veelal in het verleden gevormd om een specifiek doel/afpraak te realiseren waarvoor destijds extra middelen in de reserve zijn gestort. Als die middelen worden ingezet leidt dat tot een tijdelijk hoger lastenniveau in de begroting. Nadat het specifieke doel/afpraak is gerealiseerd, neemt het lastenniveau weer af.

Lange termijn doorkijk

Lasten

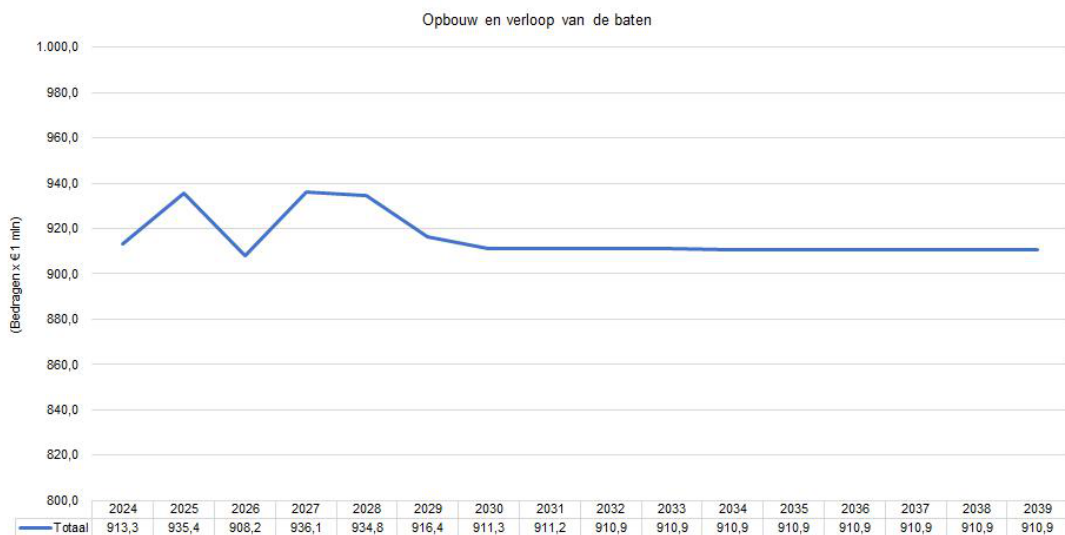


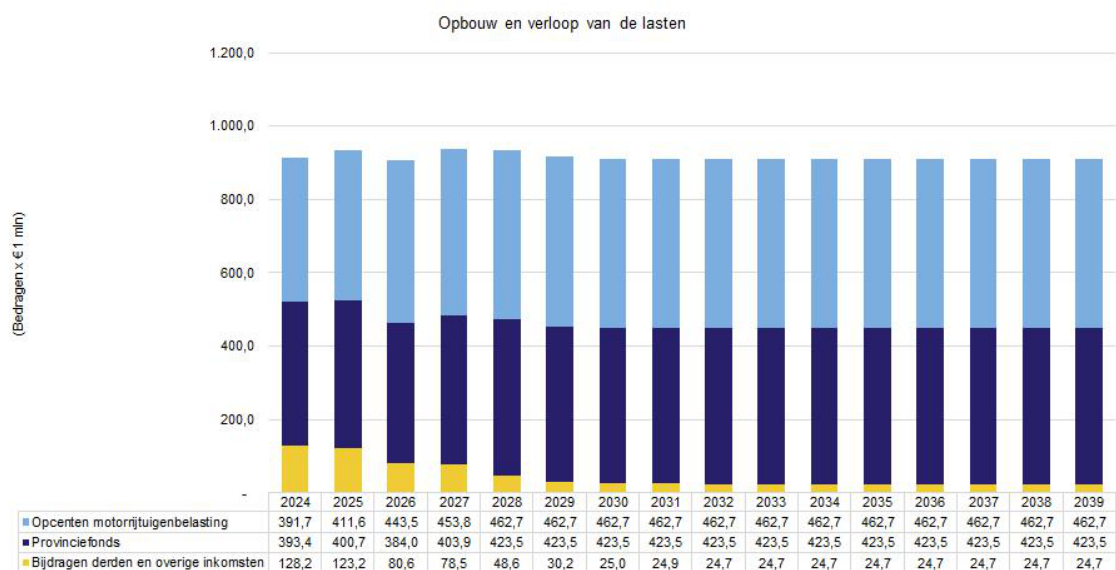


Toelichting:

In het verlengde van de Voorjaarsnota 2024, waarin een lasten niveau te zien is van boven de € 1 miljard, laat 2025 een lastenniveau zien van in totaal € 1.076,3 miljoen. Na deze periode zien we een geleidelijke afname van het lastenniveau tot onder de € 900 miljoen vanaf 2028. In de geprognosticeerde lasten in deze periode zit een sterke stijging in de kapitaallasten van circa € 93 miljoen in 2025 tot ruim € 145 miljoen in 2039. Daarentegen zien we sterke afname in de arbeidskosten van € 192,5 miljoen in 2025 naar circa € 153 miljoen vanaf 2027. Dit komt mede door de incidentele ophoging arbeidscapaciteit voor 2024 en 2025 zoals opgenomen in de Voorjaarsnota 2024. De piek in overige lasten in het jaar 2037 betreft het geprognosticeerde groot onderhoud aan de RijnlandRoute.

Baten





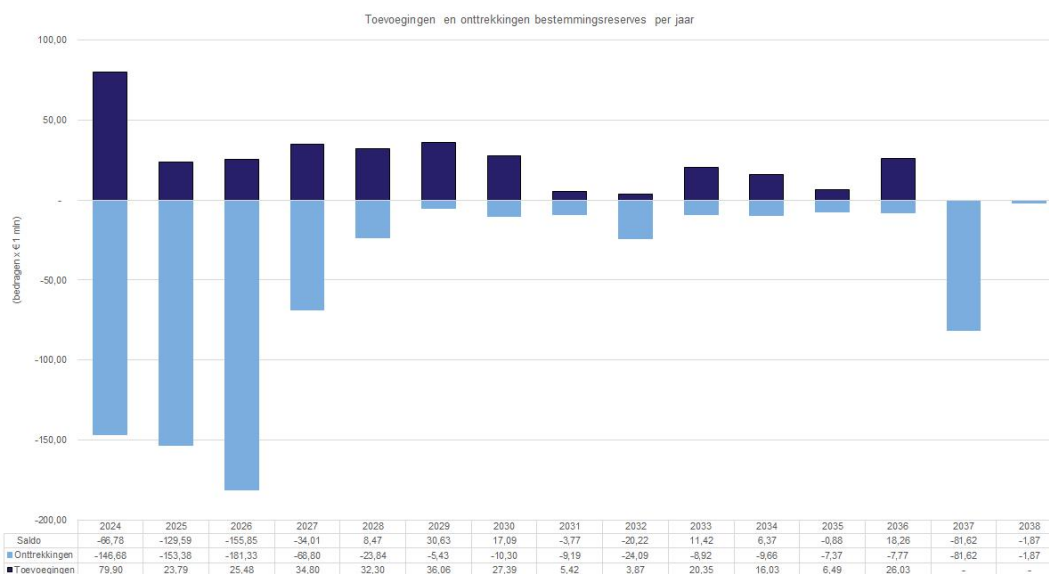
Toelichting:

In totaal laten de totale baten een relatief constant beeld zien met een batenniveau van boven de € 910 mln maar nooit hoger dan circa € 936 miljoen. Daarmee is het baten niveau constanter dan de geraamde lasten.

De grootste inkomstenbronnen van de provincie zijn de uitkering uit het provinciefonds en de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Deze inkomsten worden vanaf het jaar 2028 constant verondersteld, in lijn met het indexatiebeleid (zie voor een nadere toelichting hierop het onderdeel '[Grondslagen](#)'). Eerder in deze kadernota is echter toegelicht dat de omvang van deze inkomstenbronnen op de langere termijn onzeker is door ontwikkelingen op rijksniveau.

Er worden ook baten verantwoord in de ambities. Voorbeelden hiervan zijn verkoopopbrengsten, leges of de inzet van specifieke uitkeringen die we van het Rijk ontvangen. Daarbij is zichtbaar dat deze overige inkomsten de komende jaren fors afnemen. De verklaring hiervoor is dat dit vaak inkomsten betreft uit specifieke uitkeringen van het Rijk die een einddatum hebben. In de praktijk zal die afname zich naar verwachting niet in die mate voordoen, omdat het Rijk dan vaak weer nieuwe (specifieke) uitkeringen beschikbaar stelt. Die baten (en daarmee gepaard gaande lasten) kunnen echter pas geraamd worden als we er zeker van zijn dat we die ook zullen ontvangen.

Inzet van bestemmingsreserves

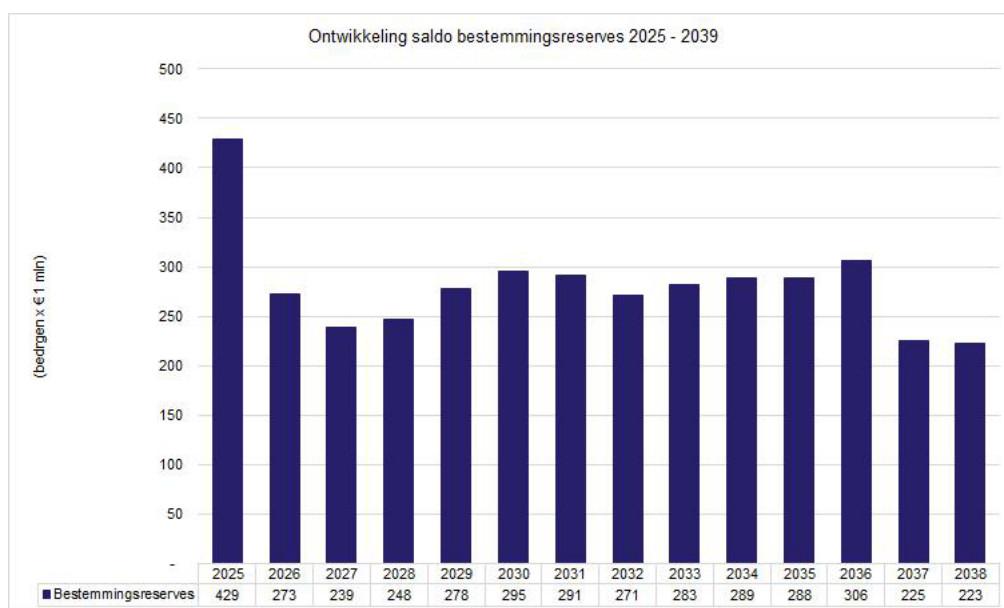


Toelichting:

Als er uit een bestemmingsreserve meer onttrokken wordt dan toegevoegd dan nemen de lasten en/of baten toe. Het saldo van de toevoegingen en onttrekkingen is als inzet op de ambitie terug te zien. Op de langere termijn is er een duidelijke daling van bestemmingsreserves te zien.

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

Saldo bestemmingsreserves



Toelichting

Bovenstaande grafiek maakt inzichtelijk dat de totale omvang van bestemmingsreserves van jaar tot jaar varieert maar een overwegend stijgend verloop heeft richting 2030 om daarna stabiel te blijven tot en met 2036. De toename in die jaren wordt verklaard door sparen voor groot onderhoud aan de RijnlandRoute rond 2037. De inzet van deze reserve zorgt vervolgens voor een lager niveau aan bestemmingsreserves vanaf 2037.

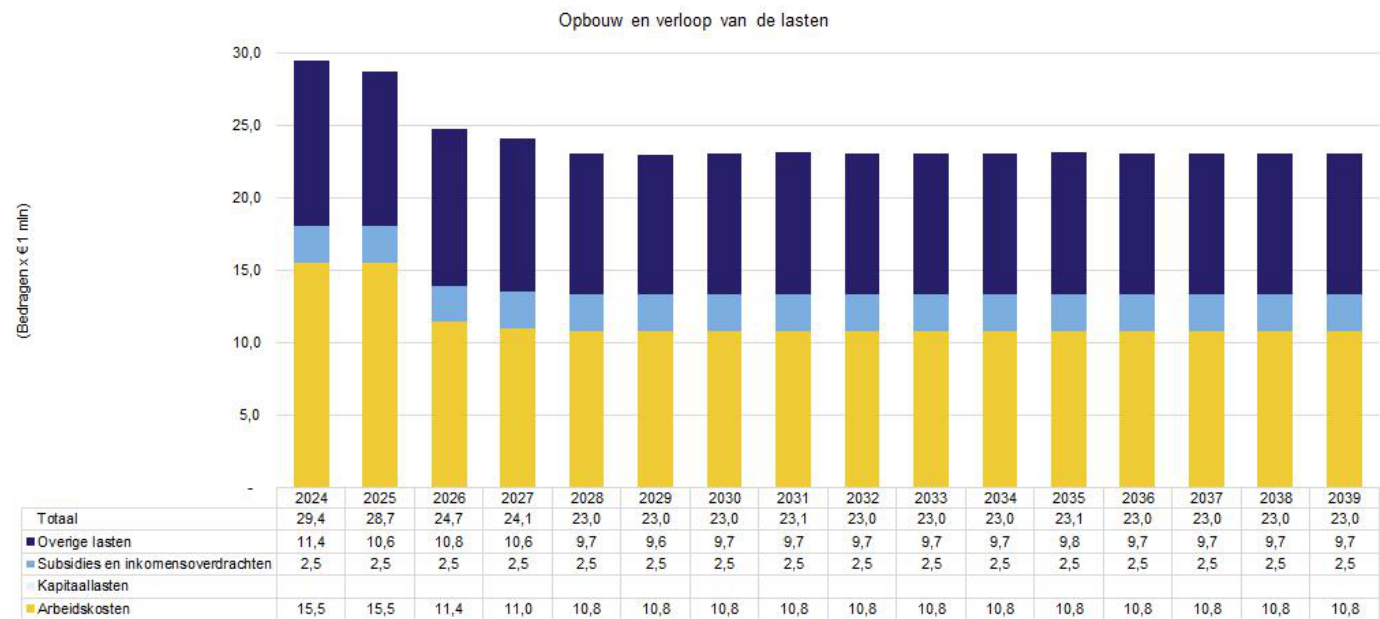
Voor verschillende bestemmingsreserves is de inzet van die middelen nog niet meerjarig in de begroting verwerkt, met name voor de periode ná 2027. Deze reserves houden daarom een constant saldo. Zodra er een realistisch beeld is bij het verwachte bestedingsritme wordt dit verwerkt via de reguliere planning- en controlcyclus. Bij het opstellen van de begroting 2025 worden de bestemmingsreserves weer beoordeeld, waarbij aandacht zal zijn voor het bestedingsritme en de looptijd van reserves die structureel onder het grensbedrag van € 1,5 mln komen. In de begroting 2025 zal ook de dekking worden verwerkt vanuit de Meicirculaire voor de Bikker-gelden, waardoor het nu negatieve saldo in de reserve Mobiliteit (vanaf 2036) wordt bijgesteld.

Een afname van het saldo aan bestemmingsreserves betekent ook dat de lasten in de begroting lager worden. Immers, als er geen middelen meer in de bestemmingsreserves beschikbaar zijn dan kunnen die ook niet meer ingezet worden ter dekking van daarmee corresponderende lasten.

Onderwerp (bedragen x € 1.000)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Beheerplannen Natura 2000 en PAS	7.528	6.028	4.528	3.028	1.528	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid	36.750	34.797	34.297	33.697	33.097	31.989	29.035	23.297	23.297	23.297	23.297	23.297	23.297	23.297	23.297
Egalisatiereserve beheer & onderhoud	110.532	65.028	69.248	95.887	128.031	150.364	148.146	131.495	146.049	156.354	162.785	188.783	107.203	105.372	103.541
Groene ambities	16.146	12.594	12.014	12.058	12.100	12.139	12.168	12.195	12.219	12.243	12.267	12.267	12.267	12.267	12.267
Interreg-cofinanciering EFRO	2.485	1.320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IODS	2.643	2.622	2.591	2.591	2.591	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561	2.561
Life Sciences & Health	3.315	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240	3.240
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater	27.665	26.697	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625	25.625
MIT MKB Innovatiestimulering topsectoren	5.287	287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mobiliteit	61.809	29.470	21.375	13.489	15.602	16.967	18.331	20.445	17.259	13.273	5.906	-1.860	-1.927	-1.993	-2.059
NatuurNetwerk Nederland	11.217	5.862	579	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329	329
Ontwikkelingsperspectief Grevelingen en Volkerak-Zoom	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Project duurzame ontwikkeling Zuidplaspolder	9.143	9.143	5.447	5.447	5.447	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406	1.406
Regionale netwerken in Zuid-Holland (RNIZ)	2.184	914	914	914	314	314	314	314	314	314	314	314	314	314	314
Reserve Ontwikkelopgave natuur	45.985	30.920	24.028	23.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028	22.028
Reserve UPG 40	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277
Restauratie & herbestemming monumenten	1.244	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
Versterking economie	15.654	11.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682	10.682
Warmteleiding Warmtelinq	52.012	15.012	7.012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	428.874	272.989	238.952	247.389	277.986	295.044	291.238	270.990	282.382	288.725	287.814	306.045	224.398	222.501	220.604

Ambitie 1 Samenwerken aan Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Opbouw en verloop van de baten



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	29.436	28.662	24.684	24.085	23.004	22.955	23.005	23.080	23.005	23.005	23.005	23.130	23.005	23.005	23.005	23.005
Baten	563	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
Totaal saldo lasten en baten	28.873	28.527	24.549	23.949	22.869	22.820	22.870	22.945	22.870	22.870	22.870	22.995	22.870	22.870	22.870	22.870
Totaal saldo reserves	28.873	28.527	24.549	23.949	22.869	22.820	22.870	22.945	22.870	22.870	22.870	22.995	22.870	22.870	22.870	22.870

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

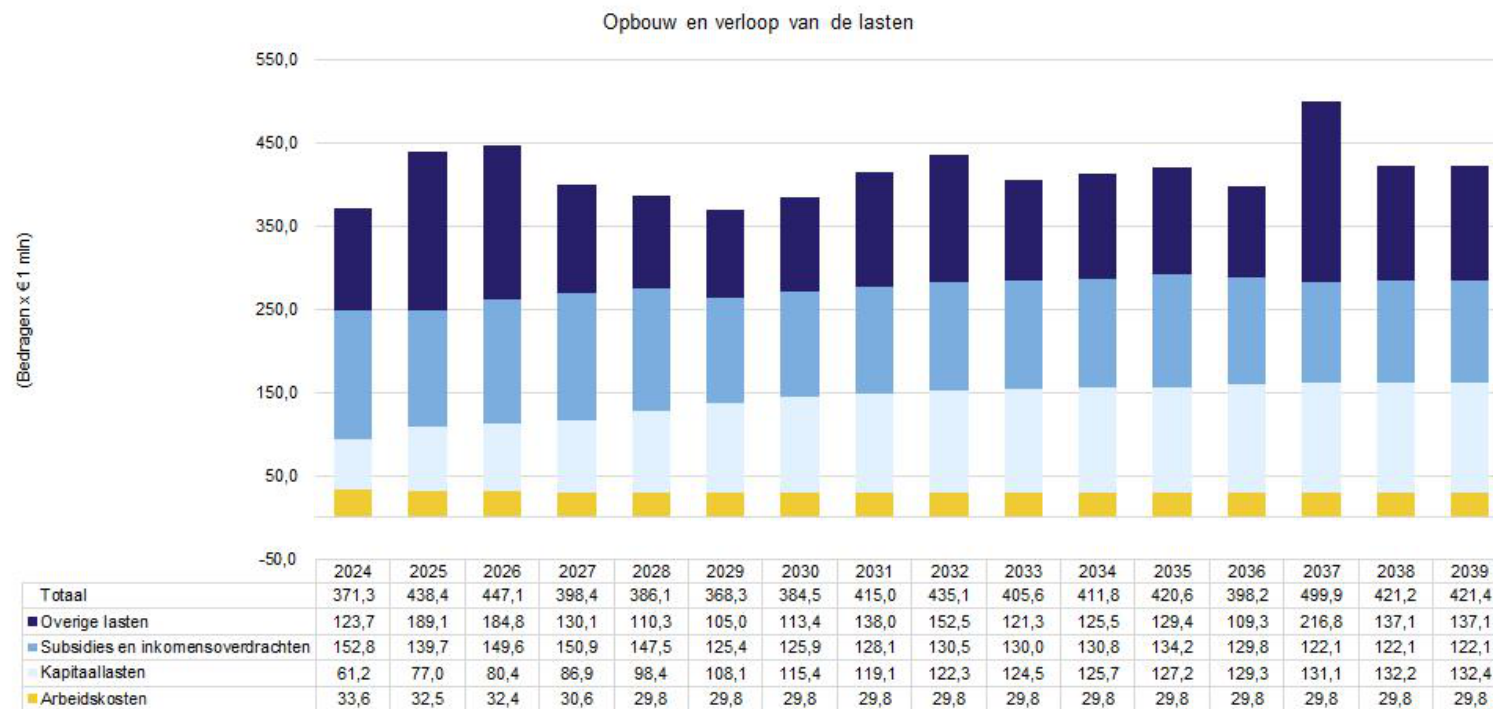
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 1-1 Krachtig openbaar bestuur																
1-1-1 Sterke decentrale overheden	2.698	2.621	2.602	2.508	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399
1-1-2 Daadkrachtig Provinciaal bestuur	24.788	24.155	20.149	19.707	18.642	18.642	18.642	18.642	18.642	18.642	18.642	18.767	18.642	18.642	18.642	18.642
Totaal beleidsdoel 1-1	27.486	26.776	22.751	22.215	21.040	21.040	21.041	21.041	21.041	21.041	21.041	21.166	21.041	21.041	21.041	21.041
Beleidsdoel 1-2 Sterke samenleving																
1-2-1 Maatschappelijke ontwikkelingen	1.950	1.886	1.933	1.870	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964
Totaal beleidsdoel 1-2	1.950	1.886	1.933	1.870	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964
Totaal Lasten	29.436	28.662	24.684	24.085	23.004	23.004	23.005	23.005	23.005	23.005	23.005	23.130	23.005	23.005	23.005	23.005
Baten																
Beleidsdoel 1-1 Krachtig openbaar bestuur																
1-1-2 Daadkrachtig Provinciaal bestuur	-563	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal beleidsdoel 1-1	-563	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal Baten	-563	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Saldo lasten en baten Ambitie 1	28.873	28.527	24.549	23.949	22.869	22.820	22.870	22.945	22.870	22.870	22.870	22.995	22.870	22.870	22.870	22.870

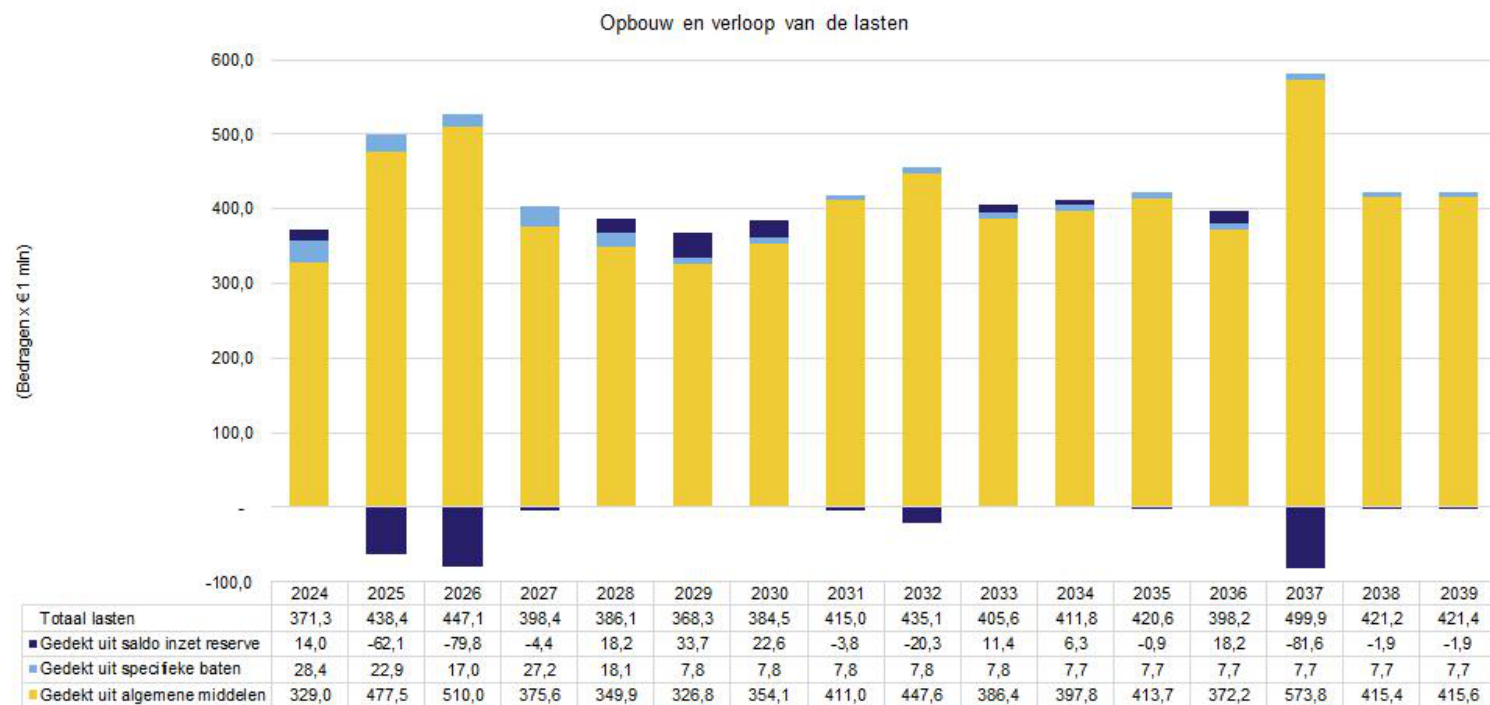
Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland

Verloop lasten en baten





Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	371.319	438.409	447.171	398.468	386.096	368.341	384.558	415.040	435.127	405.609	411.870	420.583	398.219	499.925	421.266	421.437
Baten	28.369	22.930	16.985	27.213	18.059	7.807	7.807	7.807	7.807	7.807	7.741	7.741	7.740	7.740	7.740	7.740
Totaal saldo lasten en baten	342.949	415.479	430.186	371.254	368.037	360.534	376.750	407.233	427.320	397.802	404.130	412.842	390.479	492.185	413.526	413.697

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Toevoeging aan reserve	51.162	5.373	2.663	8.803	31.658	36.021	27.352	5.390	3.846	20.322	16.006	6.462	26.029	0	0	0
Onttrekking aan reserve	65.150	67.458	82.458	13.179	13.504	2.364	4.762	9.197	24.121	8.953	9.687	7.397	7.797	81.647	1.897	1.897
Totaal saldo reserves	-13.988	-62.086	-79.795	-4.376	18.154	33.657	22.589	-3.808	-20.275	11.368	6.318	-935	18.231	-81.647	-1.897	-1.897
Totaal saldo reserves	328.961	353.394	350.391	366.879	386.190	394.191	399.340	403.425	407.045	409.171	410.448	411.907	408.711	410.538	411.629	411.800

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen																
2-1-1 Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	8.780	10.911	10.601	10.047	10.020	10.020	10.021	10.021	10.021	10.021	10.021	13.801	7.875	7.875	7.875	7.875
2-1-2 Adequaate en duurzame aanbod openbaar vervoer	149.943	138.214	133.533	152.767	153.302	153.302	128.366	128.366	128.339	128.323	126.654	126.712	126.307	126.384	126.384	126.406
2-1-3 Duurzame en efficiënt goederenvervoer	2.291	3.617	3.559	4.529	1.715	1.715	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115	1.115
2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI)	21.136	18.555	38.123	18.324	20.727	20.727	32.610	32.610	40.391	40.947	43.775	44.142	45.968	38.773	39.069	39.433
2-1-5 Realisatie provinciale infrastructuurprojecten (PZI)	29.415	36.887	38.540	40.658	44.366	44.366	49.478	49.478	50.334	49.594	49.127	48.180	47.459	46.926	46.212	44.586
2-1-6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart	970	3.589	697	507	499	499	499	499	499	499	499	499	499	499	499	499
Totaal beleidsdoel 2-1	212.535	211.773	225.053	226.832	230.630	230.630	222.089	222.089	230.699	230.498	231.191	234.449	229.224	221.571	221.153	219.914

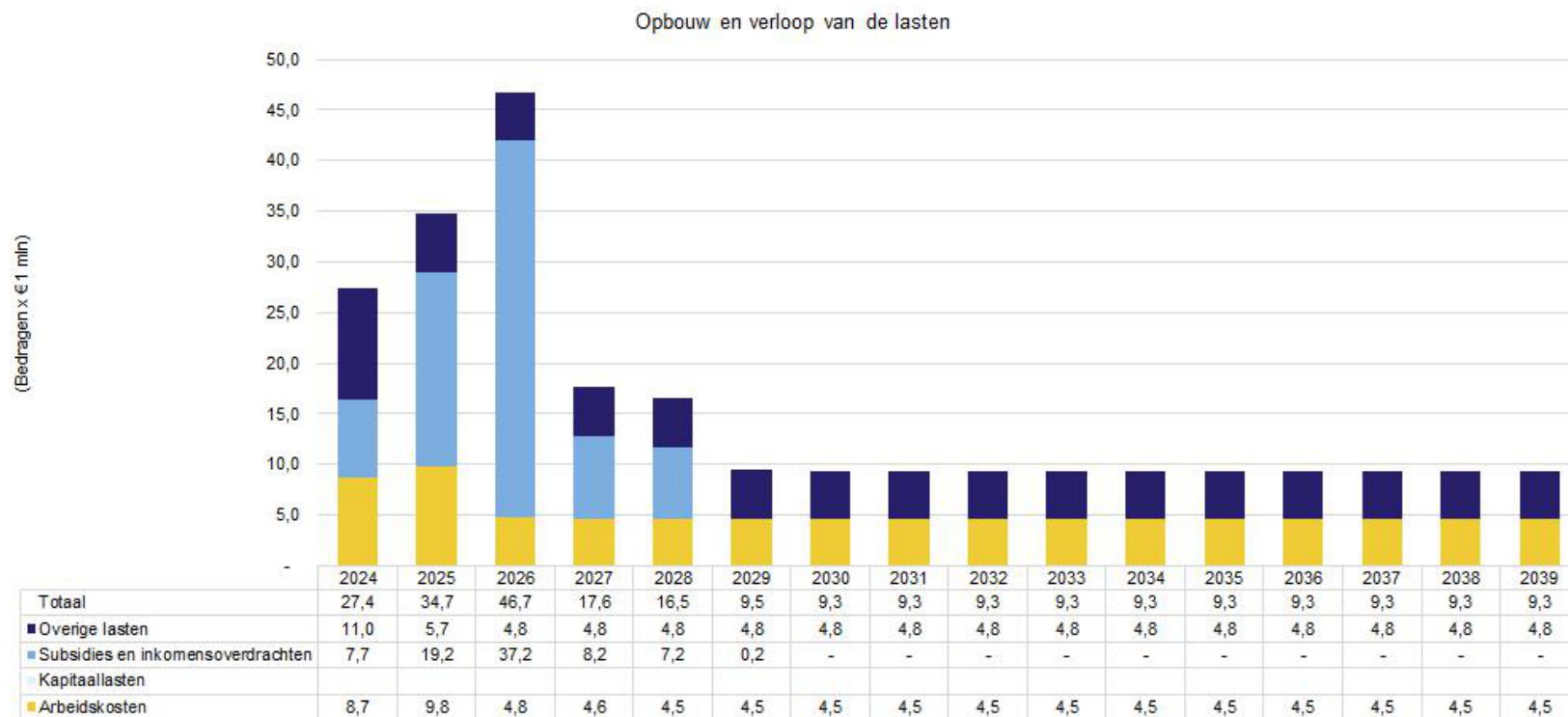
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Beleidsdoel 2-2 Goedfunctionerende provinciale infrastructuur																
2-2-1 Beheer en onderhoud op orde en duurzaam	158.783	226.637	222.118	171.636	155.466	155.466	162.468	162.468	204.428	175.111	180.679	186.134	168.995	278.354	200.113	201.523
Totaal beleidsdoel 2-2	158.783	226.637	222.118	171.636	155.466	155.466	162.468	162.468	204.428	175.111	180.679	186.134	168.995	278.354	200.113	201.523
Totaal Lasten	371.319	438.409	447.171	398.468	386.096	386.096	384.558	384.558	435.127	405.609	411.870	420.583	398.219	499.925	421.266	421.437
Baten																
Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen																
2-1-1 Stimuleren transitie naar duurzaam, veilig en slim personenvervoer	-1.543	-1.501	-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 Adequaate en duurzaam aanbod openbaar vervoer	-9.043	-9.341	-6.419	-20.298	-11.143	-11.143	-891	-891	-891	-891	-825	-825	-825	-825	-825	-825
2-1-3 Duurzaam en efficiënt goederenvervoer	-100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-1-4 Voorbereiding provinciale infrastructuurprojecten en -subsidies (PZI)	-4.989	-75	-320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 2-1	-15.676	-10.917	-7.994	-21.553	-12.398	-12.398	-2.146	-2.146	-2.146	-2.146	-2.080	-2.080	-2.080	-2.080	-2.080	-2.080
Beleidsdoel 2-2 Goedfunctionerende provinciale infrastructuur																
2-2-1 Beheer en onderhoud op orde en duurzaam	-12.694	-12.014	-8.990	-5.660	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.660	-5.660	-5.660	-5.660
Totaal beleidsdoel 2-2	-12.694	-12.014	-8.990	-5.660	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.661	-5.660	-5.660	-5.660	-5.660
Totaal Baten	-28.369	-22.930	-16.985	-27.213	-18.059	-18.059	-7.807	-7.807	-7.807	-7.807	-7.741	-7.741	-7.740	-7.740	-7.740	-7.740
Saldo lasten en baten Ambitie 2	342.949	415.479	430.186	371.254	368.037	360.534	376.750	407.233	427.320	397.802	404.130	412.842	390.479	492.185	413.526	413.697

Toelichting

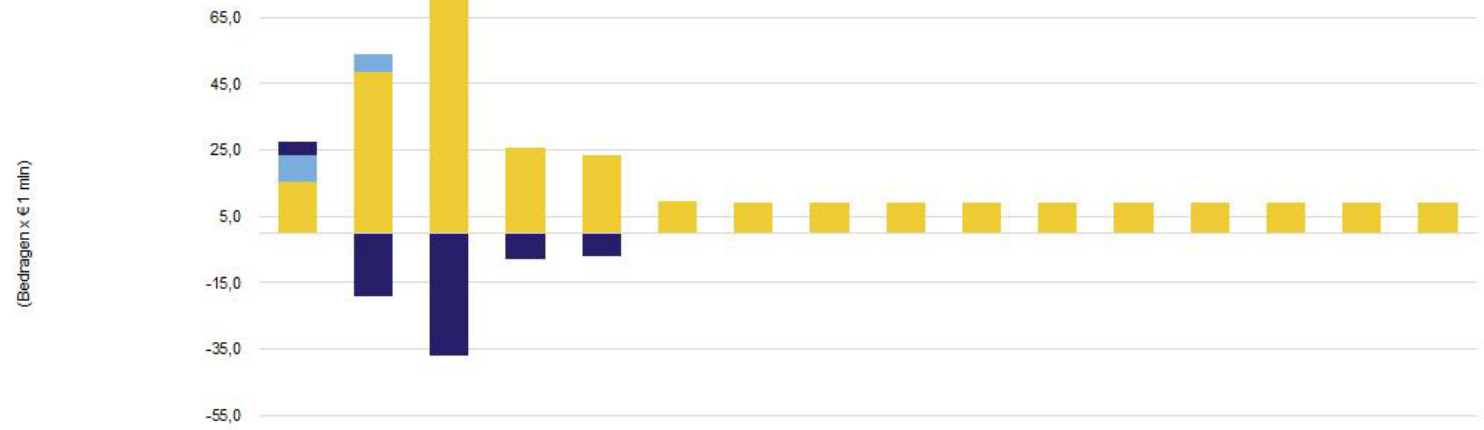
Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota. De mutaties in relatie tot het PZI zijn verwerkt in de Voorjaarsnota 2024.

Ambitie 3 Schone energie voor iedereen

Verloop lasten en baten



Opbouw en verloop van de baten



	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Totaal lasten	27,4	34,7	46,7	17,6	16,5	9,5	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
■ Gedekt uit saldo inzet reserve	4,0	-19,1	-37,0	-8,0	-7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
■ Gedekt uit specifieke baten	7,9	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
■ Gedekt uit algemene middelen	15,4	48,8	83,7	25,6	23,5	9,5	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3

Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	27.367	34.714	46.742	17.577	16.509	9.497	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347
Baten	7.942	4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	19.425	29.736	46.742	17.577	16.509	9.497	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347
Toevoeging aan reserve	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	4.000	19.050	37.000	8.000	7.012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-4.000	-19.050	-37.000	-8.000	-7.012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	15.425	10.686	9.742	9.577	9.497	9.497	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 3-1 Energietransitie																
3-1-1 Duurzame opwek electriciteit	8.690	8.356	2.712	2.653	2.624	2.624	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625	2.625
3-1-2 Lokale initiatieven en inclusieve energietransitie	1.574	1.405	1.400	1.383	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375
3-1-3 Warmte transitie in de gebouwde omgeving en glastuinbouw	9.908	21.177	39.116	10.074	9.065	9.065	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053	2.053
3-1-4 Klimaatneutrale en circulaire industrie	5.915	2.952	2.697	2.679	2.669	2.669	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519	2.519
3-1-5 Duurzaam energiesysteem	1.280	825	817	789	775	775	775	775	775	775	775	775	775	775	775	775
Totaal beleidsdoel 3-1	27.367	34.714	46.742	17.577	16.509	16.509	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347
Totaal Lasten	27.367	34.714	46.742	17.577	16.509	16.509	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347

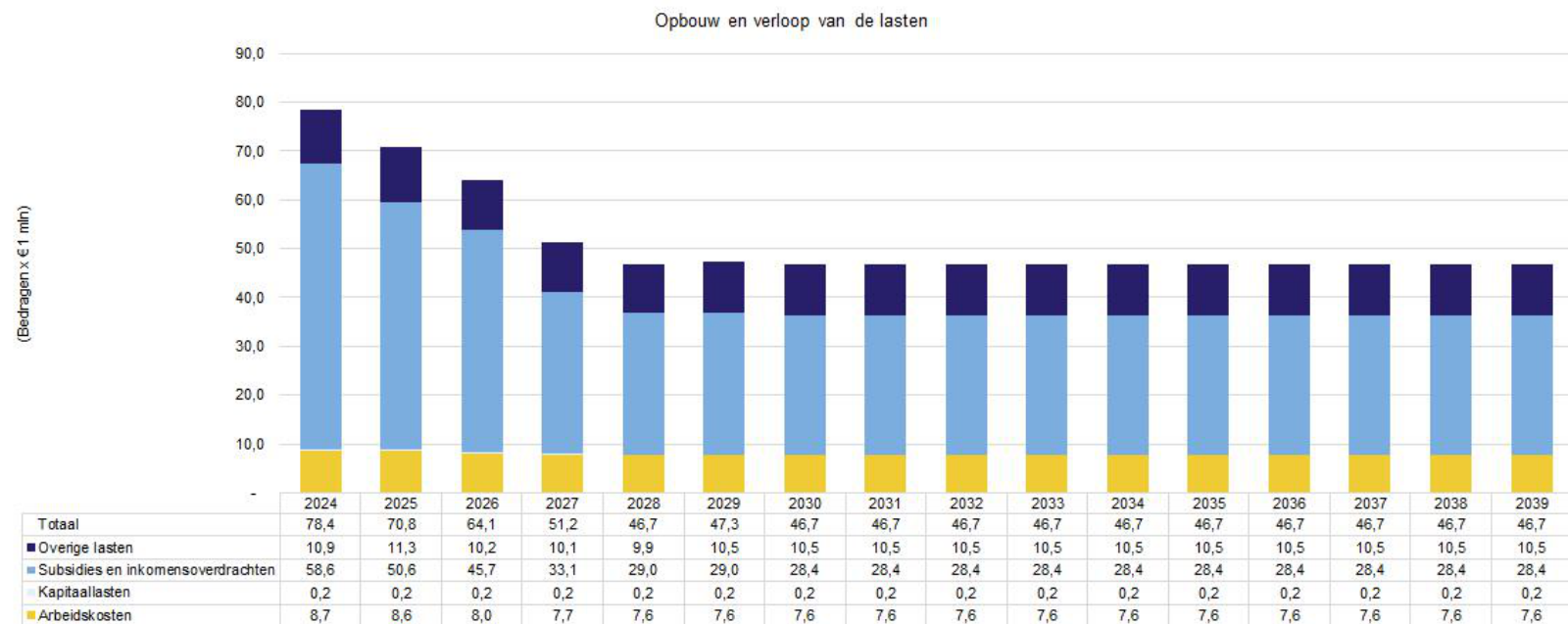
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Baten																
Beleidsdoel 3-1 Energietransitie																
3-1-1 Duurzame opwek electriciteit	-4.207	-4.978	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	-3.736	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 3-1	-7.942	-4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-7.942	-4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo lasten en baten Ambitie 3	19.425	29.736	46.742	17.577	16.509	9.497	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347	9.347

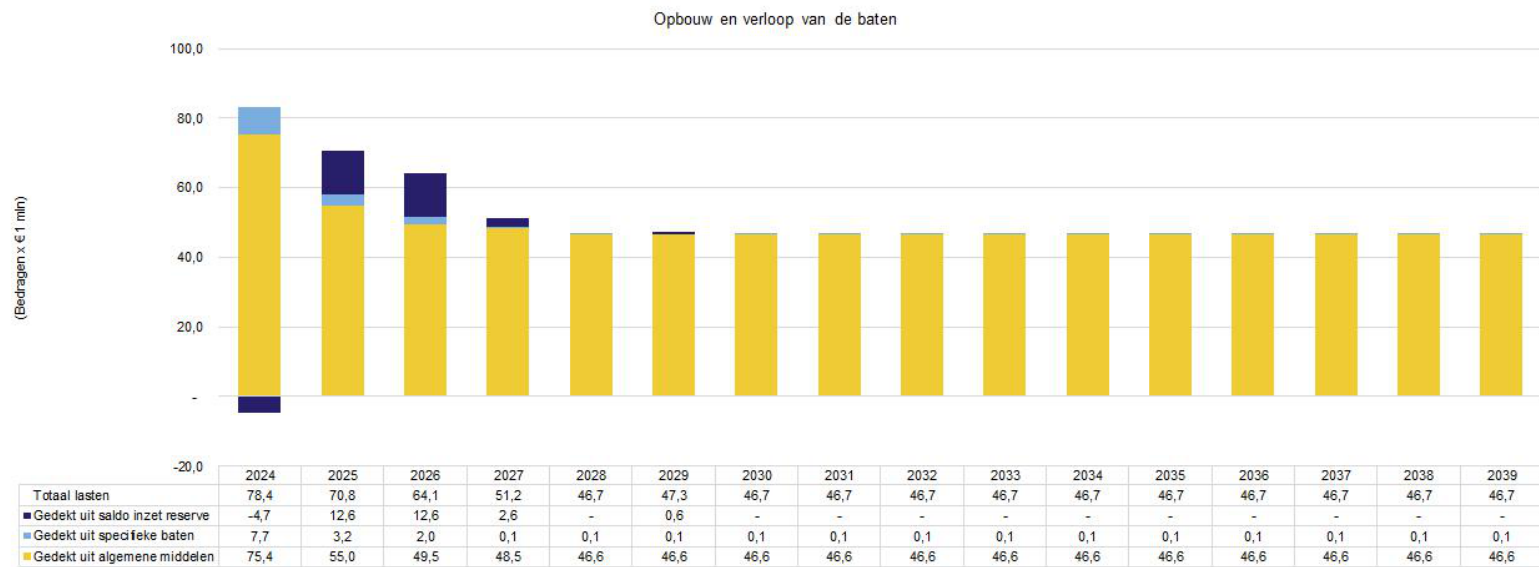
Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Ambitie 4 Een welvarend Zuid-Holland

Verloop lasten en baten





Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	78.412	70.759	64.105	51.234	46.690	47.290	46.689	46.688	46.687	46.686	46.684	46.684	46.682	46.681	46.679	46.677
Baten	7.720	3.163	2.007	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Totaal saldo lasten en baten	70.693	67.596	62.098	51.146	46.602	47.202	46.601	46.600	46.599	46.598	46.596	46.596	46.594	46.593	46.591	46.589
Toevoeging aan reserve	18.307	993	600	600	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	13.632	13.619	13.230	3.207	600	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	4.675	-12.626	-12.630	-2.607	0	-600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	75.368	54.970	49.468	48.539	46.602	46.602	46.601	46.600	46.599	46.598	46.596	46.596	46.594	46.593	46.591	46.589

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat																
4-1-1 Innovatie economie	30.073	24.607	22.250	12.000	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703	8.703
4-1-2 Transitie van de tuinbouwketen	2.566	947	922	905	896	896	896	896	896	896	896	896	896	896	896	896
4-1-3 Transitie van het havenindustriële complex	2.348	2.291	677	663	406	406	406	406	406	406	406	406	406	406	406	406
4-1-4 Digitale economie	1.535	1.516	1.511	1.494	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485	1.485
4-1-5 Circulair Zuid-Holland	3.749	3.151	2.653	2.613	2.593	2.593	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594	2.594
4-1-6 Toekomstbestendige ruimte voor ondernemen	8.137	8.270	7.574	7.028	6.627	6.627	6.625	6.625	6.623	6.622	6.621	6.620	6.619	6.618	6.616	6.614
4-1-7 Human capital	2.025	2.287	2.078	1.336	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331
Totaal beleidsdoel 4-1	50.432	43.070	37.667	26.038	22.041	22.041	22.039	22.039	22.037	22.036	22.035	22.034	22.033	22.032	22.030	22.028
Beleidsdoel 4-2 Erfgoed en Cultuur																
4-2-1 Erfgoed beschermen in de omgeving	902	848	843	824	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815
4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat	11.128	11.485	10.594	9.437	8.928	8.928	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929	8.929
4-2-3 Provinciale erfgoedlijnen zichtbaar en beleefbaar	5.361	4.942	4.598	4.572	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564	4.564
4-2-4 Archeologie beschermen en zichtbaar	1.509	1.484	1.478	1.455	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443	1.443
4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken	9.079	8.931	8.926	8.907	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898	8.898
Totaal beleidsdoel 4-2	27.980	27.690	26.438	25.195	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649	24.649
Totaal Lasten	78.412	70.759	64.105	51.234	46.690	46.690	46.689	46.689	46.687	46.686	46.684	46.684	46.682	46.681	46.679	46.677

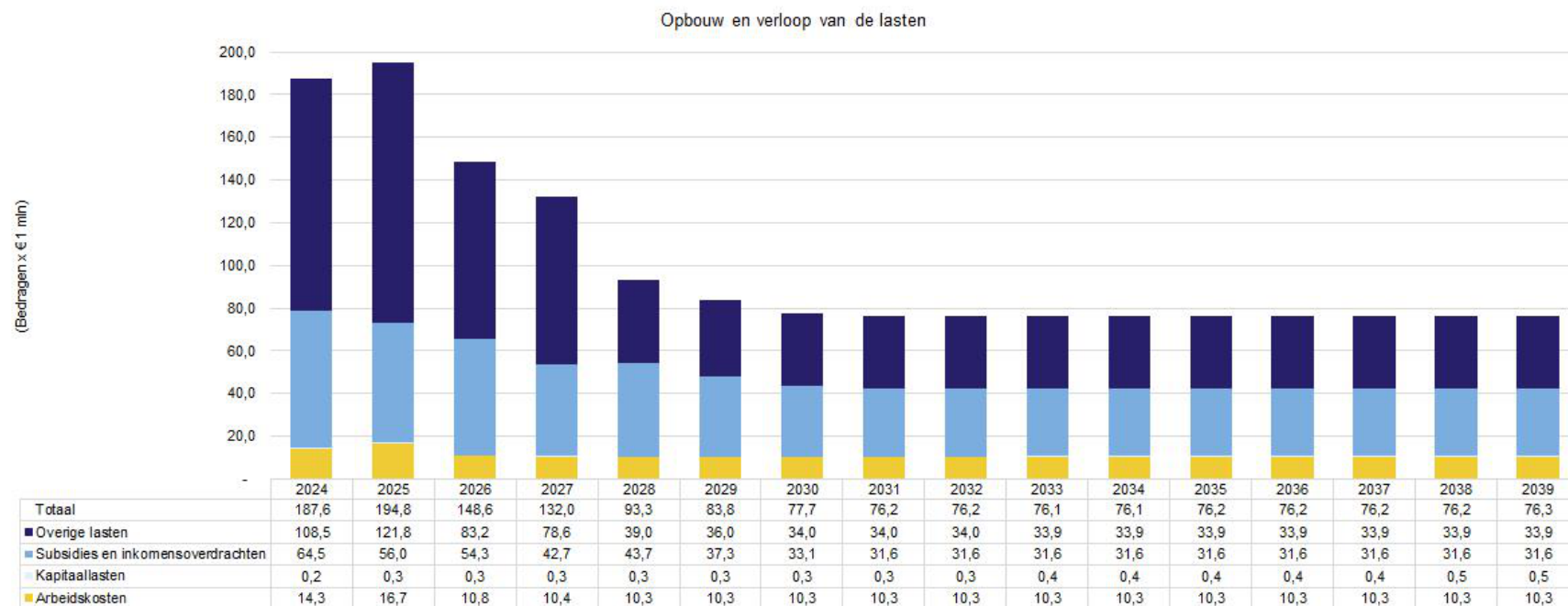
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Baten																
Beleidsdoel 4-1 Toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat																
4-1-1 Innovatie economie	-7.518	-3.066	-1.919	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-1-3 Transitie van het havenindustrieel complex	-100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 4-1	-7.618	-3.066	-1.919	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 4-2 Erfgoed en Cultuur																
4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat	-14	-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	-102	-97	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88
Totaal Baten	-7.720	-3.163	-2.007	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88	-88
Saldo lasten en baten Ambitie 4	70.693	67.596	62.098	51.146	46.602	47.202	46.601	46.600	46.599	46.598	46.596	46.596	46.594	46.593	46.591	46.589

Toelichting

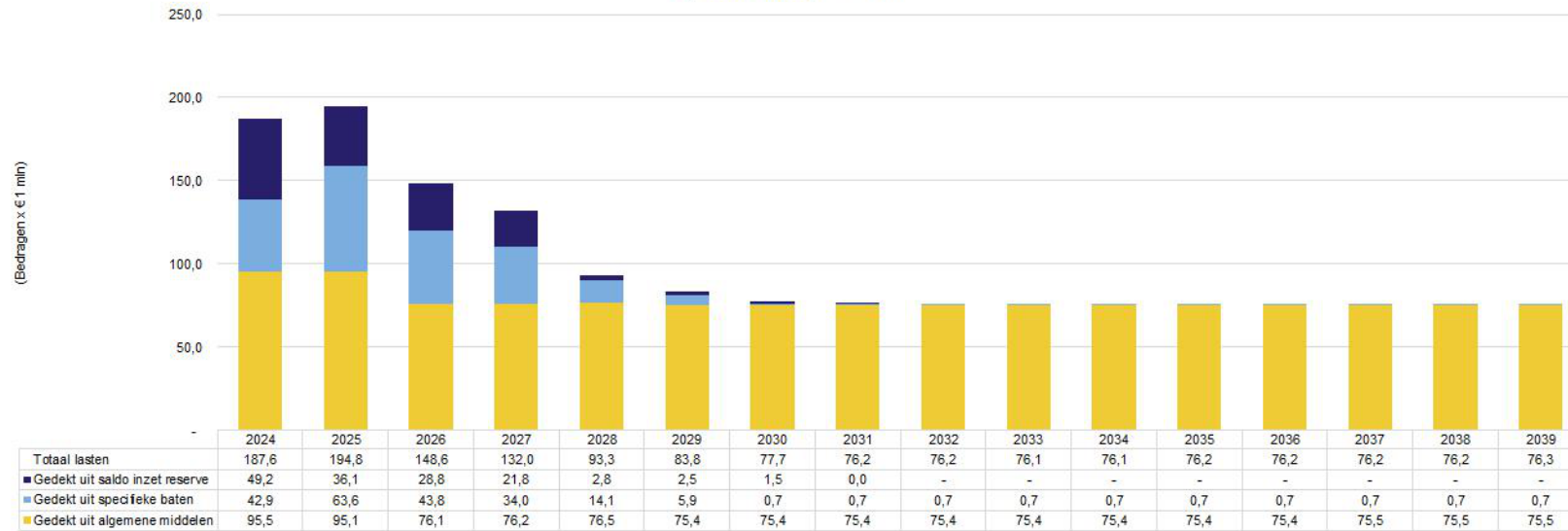
Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Ambitie 5 Versterken natuur in Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Opbouw en verloop van de baten



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	187.598	194.830	148.638	132.037	93.279	83.812	77.665	76.169	76.151	76.127	76.139	76.162	76.177	76.208	76.229	76.256
Baten	42.935	63.627	43.796	34.045	14.058	5.927	743	743	743	743	743	743	743	743	743	743
Totaal saldo lasten en baten	144.663	131.203	104.842	97.991	79.221	77.884	76.922	75.426	75.408	75.384	75.396	75.419	75.434	75.465	75.486	75.513
Toevoeging aan reserve	6.595	13.586	18.386	21.571	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	55.803	49.661	47.141	43.375	2.750	2.500	1.530	28	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-49.207	-36.075	-28.755	-21.803	-2.750	-2.500	-1.530	-28	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	95.456	95.128	76.087	76.188	76.471	75.384	75.392	75.398	75.408	75.384	75.396	75.419	75.434	75.465	75.486	75.513

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Nieuwe natuur realiseren	82.467	100.602	67.279	61.745	24.097	24.097	9.362	9.362	9.349	9.357	9.370	9.393	9.407	9.439	9.459	9.487
5-1-2 Beschermen en versterken bestaande natuur en soorten	70.346	49.791	49.486	46.588	49.113	49.113	49.113	49.113	47.613	47.580	47.580	47.580	47.580	47.580	47.580	47.580
5-1-3 Natuurinclusieve transitie	938	1.121	697	681	674	674	674	674	674	674	674	674	674	674	674	674
5-1-4 Stikstofreductie	5.688	7.773	2.944	1.911	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896
Totaal beleidsdoel 5-1	159.440	159.287	120.406	110.926	75.779	75.779	61.045	61.045	59.531	59.507	59.519	59.542	59.557	59.588	59.609	59.636
Beleidsdoel 5-2 Transitie landbouw																
5-2-1 Toekomstbestendige en natuurinclusieve landbouw	19.774	26.146	21.134	14.166	11.857	11.857	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977
Totaal beleidsdoel 5-2	19.774	26.146	21.134	14.166	11.857	11.857	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977	10.977
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-1 Waterveiligheid en wateroverlast	2.968	3.801	3.083	3.048	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359	2.359
5-3-2 Waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid	5.417	5.597	4.016	3.897	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284	3.284
Totaal beleidsdoel 5-3	8.385	9.398	7.099	6.945	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643	5.643
Totaal Lasten	187.598	194.830	148.638	132.037	93.279	93.279	77.665	77.665	76.151	76.127	76.139	76.162	76.177	76.208	76.229	76.256

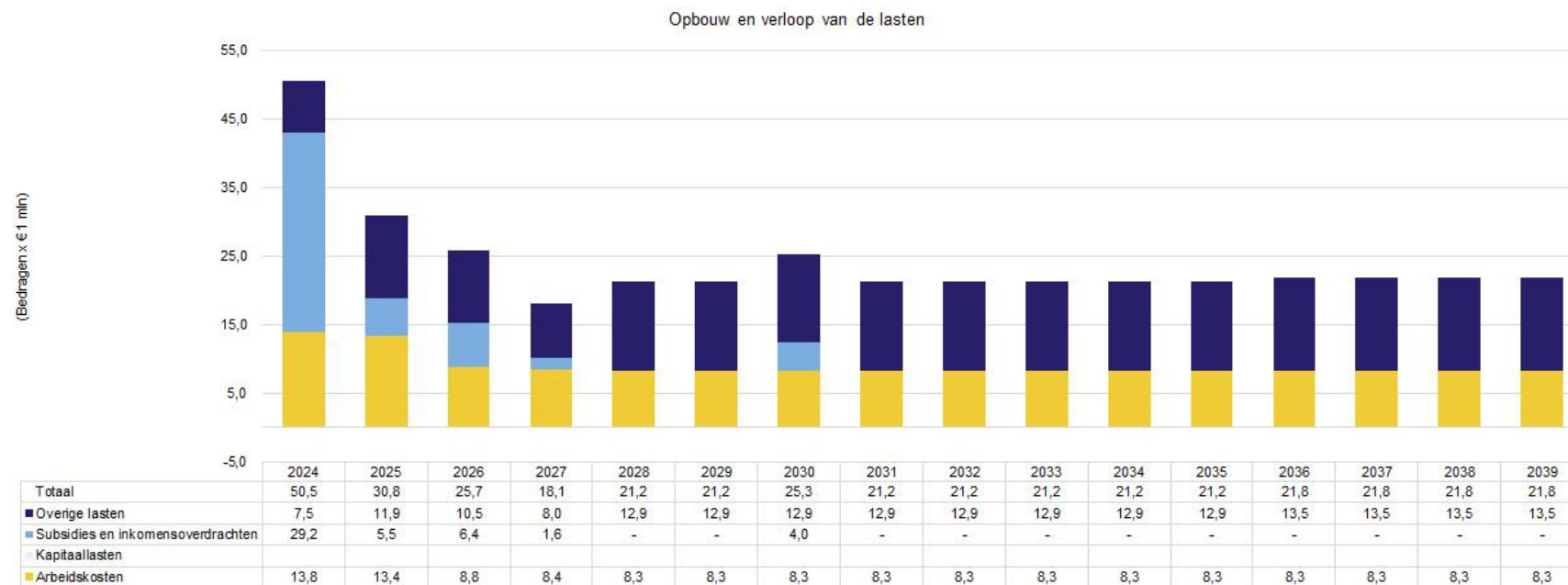
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Baten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Nieuwe natuur realiseren	-15.174	-49.308	-29.550	-30.618	-12.875	-12.875	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-1-2 Beschermen en versterken bestaande natuur en soorten	-18.332	-3.398	-6.472	-977	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313
Totaal beleidsdoel 5-1	-33.506	-52.706	-36.022	-31.595	-13.188	-13.188	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313
Beleidsdoel 5-2 Transitie landbouw																
5-2-1 Toekomstbestendige en natuurinclusieve landbouw	-8.102	-10.341	-7.194	-1.949	-440	-440	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 5-2	-8.102	-10.341	-7.194	-1.949	-440	-440	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-2 Waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid	-1.327	-580	-580	-502	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430
Totaal beleidsdoel 5-3	-1.327	-580	-580	-502	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430
Totaal Baten	-42.935	-63.627	-43.796	-34.045	-14.058	-14.058	-743	-743	-743	-743	-743	-743	-743	-743	-743	-743
Saldo lasten en baten Ambitie 5	144.663	131.203	104.842	97.991	79.221	77.884	76.922	75.426	75.408	75.384	75.396	75.419	75.434	75.465	75.486	75.513

Toelichting

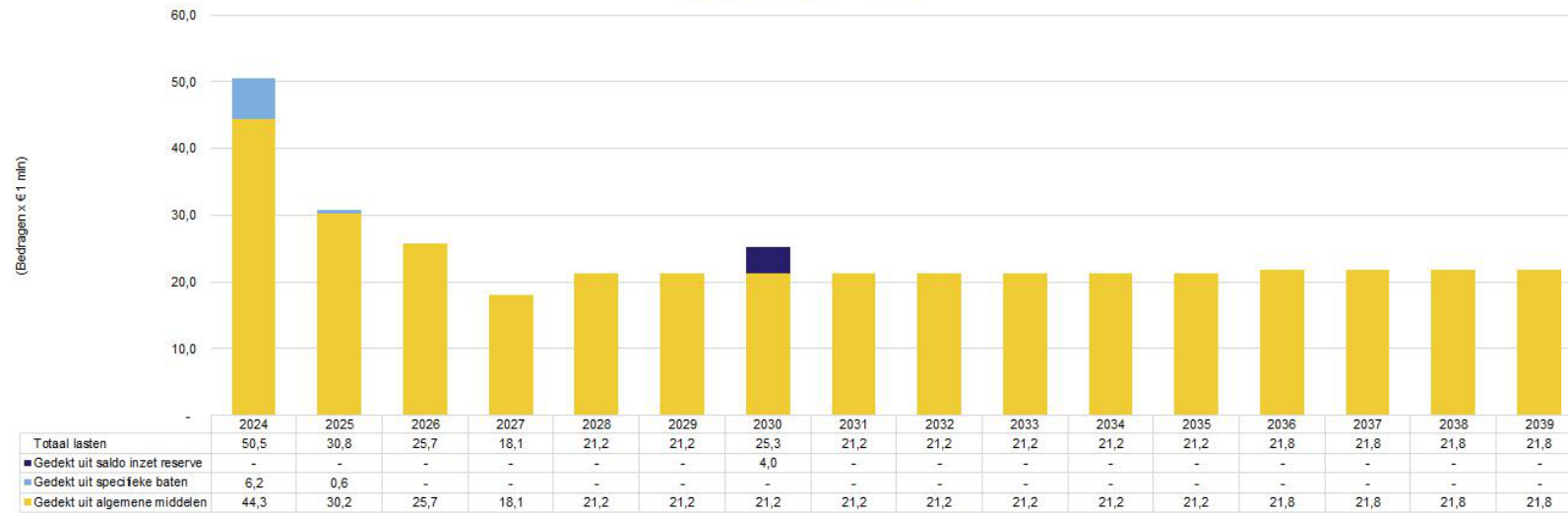
Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Ambitie 6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland

Verloop lasten en baten



Opbouw en verloop van de baten



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	50.480	30.812	25.727	18.110	21.231	21.232	25.273	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.790	21.790	21.790	21.790
Baten	6.160	641	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	44.320	30.171	25.727	18.110	21.231	21.232	25.273	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.790	21.790	21.790	21.790
Toevoeging aan reserve	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	0	0	0	0	0	0	4.041	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	0	0	0	0	0	0	-4.041	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	44.320	30.171	25.727	18.110	21.231	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.790	21.790	21.790	21.790

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 6-1 Wonen																
6-1-1 Voldoende betaalbare huisvesting voor iedereen	36.304	19.074	12.459	9.868	13.071	13.071	13.071	13.071	13.071	13.071	13.071	13.071	13.629	13.629	13.629	13.629
6-1-2 Toekomstbestendig bouwen	3.085	721	567	555	548	548	549	549	549	549	549	549	549	549	549	549
Totaal beleidsdoel 6-1	39.388	19.795	13.026	10.423	13.619	13.619	13.619	13.619	13.620	13.620	13.620	13.620	14.178	14.178	14.178	14.178
Beleidsdoel 6-2 Ruimte en landschap																
6-2-1 Ruimtelijke strategie	6.143	6.576	8.301	3.366	3.329	3.329	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330	3.330
6-2-2 Regie op evenwichtige toedeling functies en/of locatie	4.948	4.441	4.400	4.321	4.283	4.283	8.324	8.324	4.283	4.283	4.283	4.283	4.283	4.283	4.283	4.283
Totaal beleidsdoel 6-2	11.092	11.017	12.701	7.687	7.612	7.612	11.653	11.653	7.613	7.613	7.613	7.613	7.613	7.613	7.613	7.613
Totaal Lasten	50.480	30.812	25.727	18.110	21.231	21.231	25.273	25.273	21.232	21.232	21.232	21.232	21.790	21.790	21.790	21.790
Baten																
Beleidsdoel 6-1 Wonen																
6-1-1 Voldoende betaalbare huisvesting voor iedereen	-5.617	-641	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-1-2 Toekomstbestendig bouwen	-350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 6-1	-5.967	-641	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

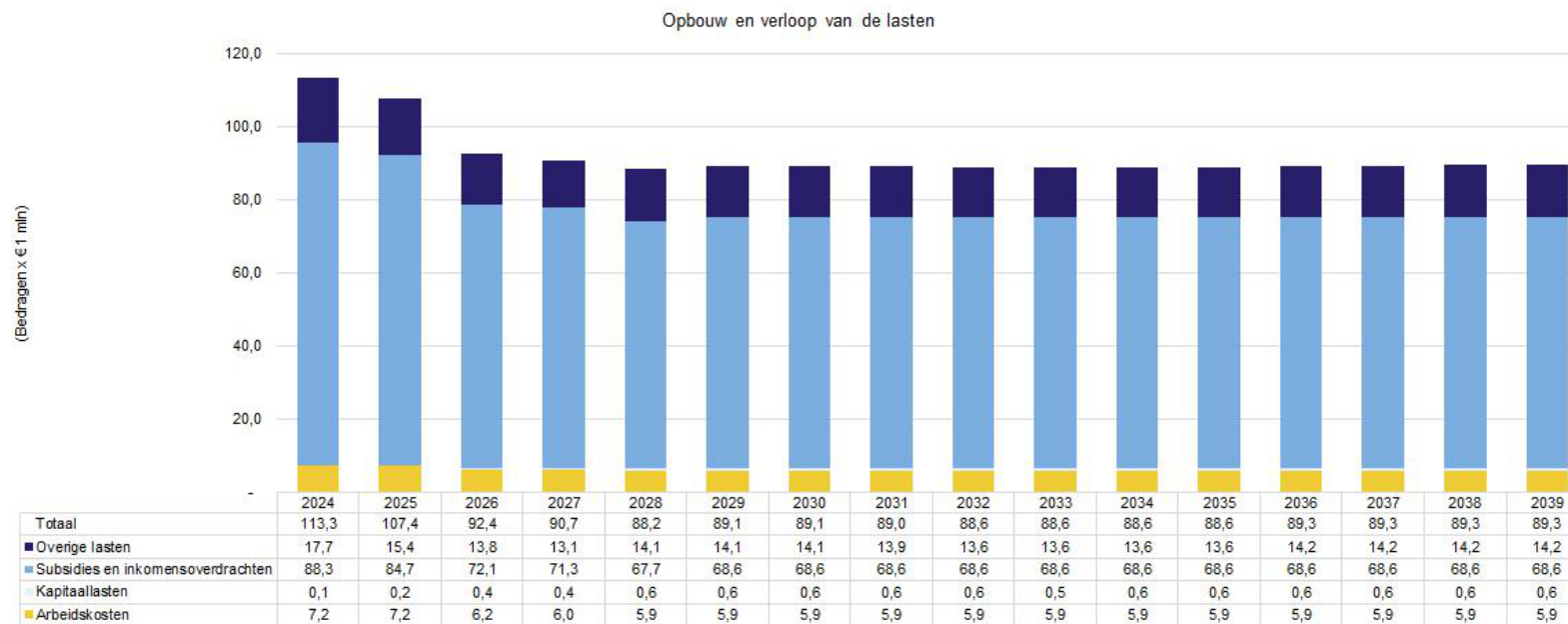
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Beleidsdoel 6-2 Ruimte en landschap																
6-2-2 Regie op evenwichtige toedeling functies en/of locatie	-193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 6-2	-193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-6.160	-641	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo lasten en baten Ambitie 6	44.320	30.171	25.727	18.110	21.231	21.232	25.273	21.232	21.232	21.232	21.232	21.232	21.790	21.790	21.790	21.790

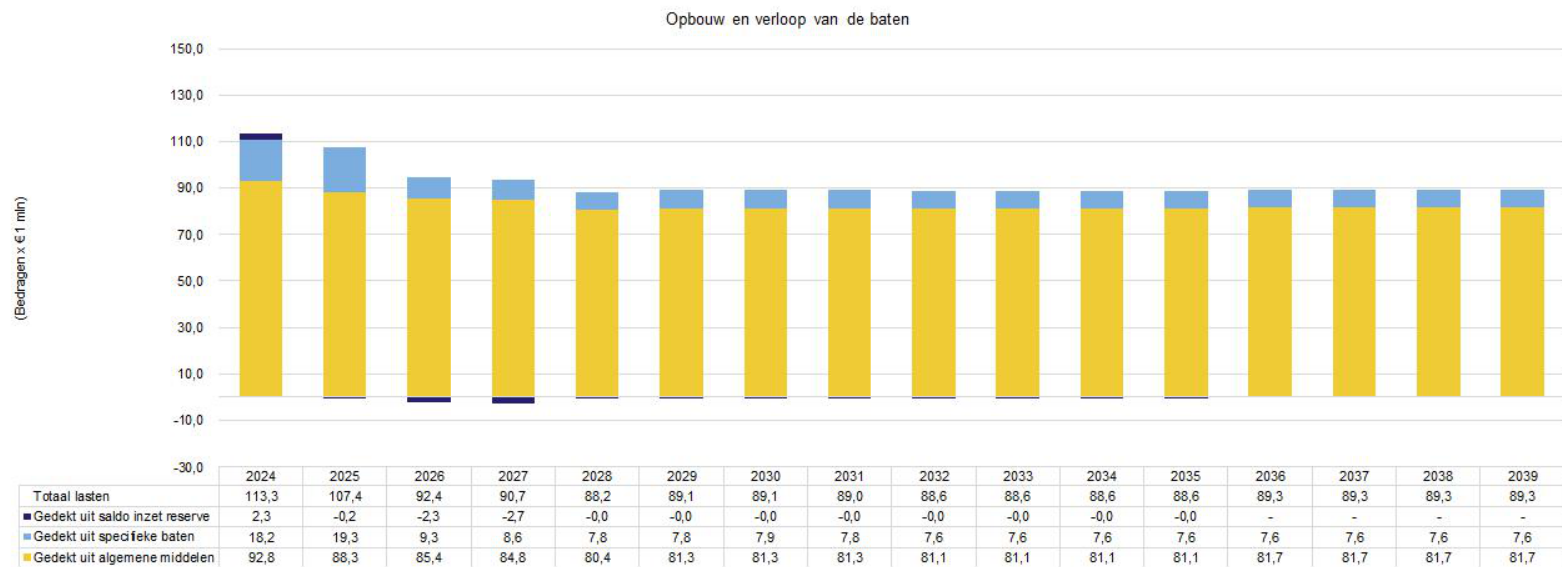
Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland

Verloop lasten en baten





Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	113.313	107.401	92.435	90.739	88.217	89.116	89.145	89.007	88.612	88.609	88.610	88.616	89.271	89.279	89.283	89.288
Baten	18.196	19.313	9.326	8.649	7.825	7.830	7.870	7.767	7.555	7.555	7.555	7.555	7.555	7.555	7.555	7.555
Totaal saldo lasten en baten	95.117	88.088	83.109	82.090	80.392	81.286	81.275	81.239	81.057	81.054	81.055	81.062	81.716	81.724	81.728	81.734
Toevoeging aan reserve	3.833	3.838	3.828	3.821	45	41	39	30	26	24	24	24	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	6.171	3.627	1.532	1.072	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	-2.339	211	2.296	2.749	45	41	39	30	26	24	24	24	0	0	0	0
Totaal saldo reserves	92.779	88.300	85.405	84.839	80.437	81.327	81.314	81.269	81.083	81.079	81.079	81.086	81.716	81.724	81.728	81.734

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-1 Luchtkwaliteit en verminderen geurhinder	1.051	988	985	973	1.168	1.168	1.168	1.168	1.068	1.068	1.068	1.068	1.720	1.720	1.720	1.720
7-1-2 Verminderen van geluidhinder	589	577	574	563	558	558	558	558	558	558	558	558	558	558	558	558
7-1-3 Externe veiligheid	799	582	578	565	558	558	558	558	448	448	448	448	448	448	448	448
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteit bodem- en grondwater-systeem	7.753	4.485	4.599	3.942	2.032	2.032	2.077	2.077	1.761	1.761	1.761	1.761	1.761	1.761	1.761	1.761
7-1-5 Vergunningverlening toezicht en handhaving (VTH) van milieuwetgeving	63.510	63.491	62.521	62.466	62.607	62.607	62.607	62.607	62.604	62.604	62.604	62.604	62.604	62.604	62.604	62.604
7-1-6 Gezondheid en welzijn	1.473	1.396	1.392	1.377	920	920	920	920	920	920	920	920	920	920	920	920
Totaal beleidsdoel 7-1	75.174	71.519	70.650	69.887	67.842	67.842	67.888	67.888	67.359	67.358	67.358	67.358	68.010	68.010	68.010	68.010
Beleidsdoel 7-2 Bevorderen recreatie duurzame toerisme en sport																
7-2-1 Recreatie, sport en bewegen	22.612	18.527	16.029	15.475	16.319	16.319	17.202	17.202	17.197	17.195	17.196	17.202	17.205	17.213	17.216	17.222
7-2-2 Toerisme en recreatie in balans	2.303	2.983	2.378	2.361	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352
Totaal beleidsdoel 7-2	24.915	21.510	18.407	17.836	18.672	18.672	19.554	19.554	19.550	19.547	19.548	19.554	19.557	19.565	19.569	19.574
Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat																
7-3-1 Beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling	10.769	12.135	1.741	1.439	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431	1.431
7-3-2 Klimaatadaptatie	2.455	2.237	1.637	1.577	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272
Totaal beleidsdoel 7-3	13.224	14.372	3.378	3.016	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703	1.703
Totaal Lasten	113.313	107.401	92.435	90.739	88.217	88.217	89.145	89.145	88.612	88.609	88.610	88.616	89.271	89.279	89.283	89.288

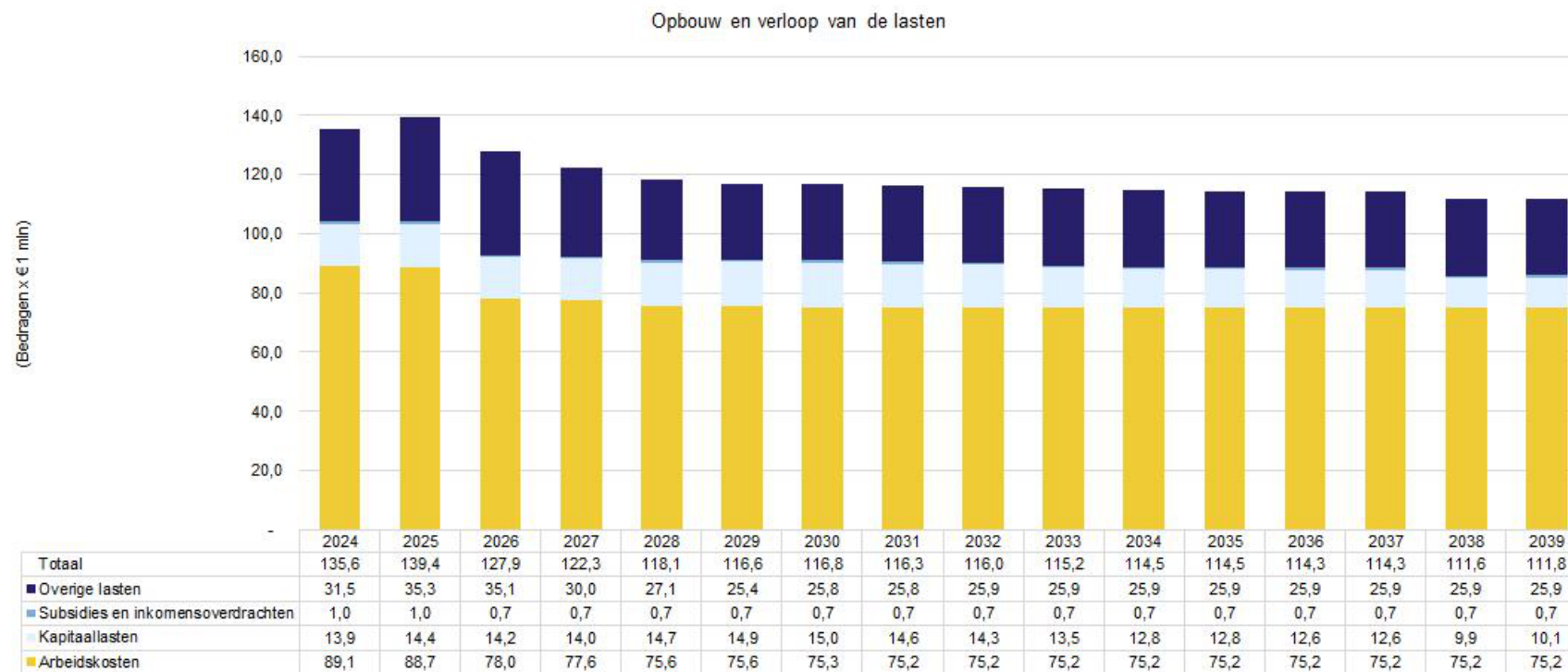
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Baten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-1 Luchtkwaliteit en verminderen geurhinder	-84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteit bodem- en grondwatersysteem	-4.544	-2.071	-1.529	-1.094	-271	-271	-316	-316	0	0	0	0	0	0	0	0
7-1-5 Vergunningverlening toezicht en handhaving (VTH) van milieuwetgeving	-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	-7.400
Totaal beleidsdoel 7-1	-12.028	-9.471	-8.929	-8.494	-7.671	-7.671	-7.716	-7.716	-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	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155
Totaal beleidsdoel 7-2	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155
Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen het effect van klimaat																
7-3-1 Beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling	-6.013	-9.688	-243	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 7-3	-6.013	-9.688	-243	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-18.196	-19.313	-9.326	-8.649	-7.825	-7.825	-7.870	-7.870	-7.555	-7.555	-7.555	-7.555	-7.555	-7.555	-7.555	-7.555
Saldo lasten en baten Ambitie 7	95.117	88.088	83.109	82.090	80.392	81.286	81.275	81.239	81.057	81.054	81.055	81.062	81.716	81.724	81.728	81.734

Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Overzicht Organisatie

Verloop lasten en baten



Opbouw en verloop van de baten



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten	135.565	139.440	127.926	122.285	118.068	116.580	116.761	116.287	116.005	115.193	114.530	114.473	114.348	114.344	111.630	111.843
Baten	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389	3.389
Totaal saldo lasten en baten	132.176	136.051	124.537	118.896	114.679	113.191	113.372	112.898	112.616	111.804	111.141	111.084	110.959	110.955	108.241	108.454
Totaal saldo reserves	132.176	136.051	124.537	118.896	114.679	113.191	113.372	112.898	112.616	111.804	111.141	111.084	110.959	110.955	108.241	108.454

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2024	Stand Kadernota 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Lasten																
Duurzame organisatie																
Een duurzame informatievoorziening en digitalisering	29.771	33.948	33.122	27.719	25.272	25.272	24.081	24.081	23.463	23.667	23.523	23.472	23.302	23.322	23.143	23.153
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap en wendbaar daadkrachtige organisatie	81.914	82.102	71.327	70.995	69.013	69.013	68.863	68.863	68.854	68.854	68.854	68.854	68.961	68.961	68.961	68.961
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	18.903	18.477	18.514	18.658	18.625	18.625	18.660	18.660	18.530	17.514	16.996	16.989	17.035	17.010	14.475	14.678
Een solide financieel en juridisch beleid	3.067	3.004	3.054	3.004	3.248	3.248	3.248	3.248	3.248	3.248	3.248	3.248	3.142	3.142	3.142	3.142
Inkoop en subsidies	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386	386
Communicatie	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523	1.523
Totaal Lasten	135.565	139.440	127.926	122.285	118.068	118.068	116.761	116.761	116.005	115.193	114.530	114.473	114.348	114.344	111.630	111.843
Baten																
Duurzame organisatie																
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap en wendbaar daadkrachtige organisatie	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331	-331
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787
Een solide financieel en juridisch beleid	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231	-231
Communicatie	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40
Totaal Baten	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389	-3.389
Saldo lasten en baten Organisatie	132.176	136.051	124.537	118.896	114.679	113.191	113.372	112.898	112.616	111.804	111.141	111.084	110.959	110.955	108.241	108.454

Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Bijlagen

Bijlage 1 Prognose gereedmelding investeringen

De provincie Zuid-Holland investeert jaarlijks vele miljoenen euro's. Hierbij kan gedacht worden aan (vaar)wegen, bushaltes en andere openbaar vervoer voorzieningen, en fietspaden. Maar ook in de eigen gebouwen van de provincie, zoals het provinciehuis of de steunpunten. Een groot deel van deze investeringen worden op de balans verantwoord onder de materiële vaste activa. Daarnaast investeert de provincie ook in andere categorieën, zoals immateriële vaste activa (waaronder kosten van onderzoek en ontwikkeling) 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 2024 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 2024	Mutaties KDN 2025	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	Raming 2039
Uitgaven																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	754.101	0	0	165.382	231.232	393.398	398.980	354.945	120.969	93.466	63.756	48.005	50.105	76.013	43.352	43.352	43.352
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	0	0	0	7.185	0	9.005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie	13.876	0	0	19.101	8.588	10.062	10.233	7.366	6.595	6.494	6.806	5.759	8.236	6.906	6.675	7.342	10.503
- Overzicht Algemene middelen	4.675	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	772.652	0	0	191.668	239.819	412.464	409.212	362.311	127.563	99.960	70.561	53.763	58.341	82.918	50.027	50.694	53.854
Inkomsten																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	- 515.916	0	0	-77.794	-4.429	-32.311	-31.693	-92.859	-1.000	-800	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	- 515.916	0	0	-77.794	-4.429	-32.311	-31.693	-92.859	-1.000	-800	0	0	0	0	0	0	0
Totaal investeringskredieten	256.737	0	0	113.874	235.390	380.153	377.520	269.452	126.563	99.160	70.561	53.763	58.341	82.918	50.027	50.694	53.854

Toelichting

Er hebben geen mutaties plaatsgevonden in de Kadernota.

Bijlage 2 Subsidies

Ambitie 2

Begrotingssubsidies 2025 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
2.1	Vereniging Fietsersbond	43.000		
2.1	Prorail Utrecht t.b.v. project viersporig Schiedam	966.133		
2.1	Ministerie van I&W t.b.v. innovatieve aanpak A15	180.930		
2.1	Damen Financial Participations B.V t.b.v. veerdienst Maassluis-Rozenburg	0		
2.1	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid t.b.v. bijdrage mobiliteitsmanagement A20 NKG	400.000		
2.1	Gemeente Rotterdam t.b.v. oeververbinding kwartiermakerfase	200.000		
2.1	Qbuzz t.b.v. emissie loze busvloot	3.660.000		
2.1	Qbuzz t.b.v. ERTMS	18.404.884		
2.1	Stichting CROW t.b.v. programma KpBB	420.876		
2.1	Stichting CROW t.b.v. programma KpVV	659.520		
2.1	River Operations South Holland B.V. t.b.v. exploitatie veerdienst Maassluis-Rozenburg	3.085.188	2.138.972	2.138.972
Totaal		28.020.531	2.138.972	2.138.972

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan River Operations South Holland B.V. t.b.v. exploitatie veerdienst Maassluis-Rozenburg voor een bedrag van € 2.138.972 (beleidsdoel 2-1)

River Operations South Holland B.V. exploiteert de veerdienst Maassluis-Rozenburg op grond van de tijdelijke exploitatieovereenkomst met de provincie tot het moment dat er door middel van een Europese aanbesteding een nieuwe exploitant kan worden gecontracteerd. Daarvoor is door PS op 5 juli 2023 en 31 januari 2024 een subsidie van € 1.617.000 beschikbaar gesteld voor River Operations South Holland B.V. voor de exploitatie van de veerdienst Maassluis-Rozenburg in de periode van 1 januari 2025 tot en met 9 juli 2025. Deze exploitatiebijdrage wordt voor 2025 geïndexeerd, op basis van de voorlopige LBI index (d.d. december 2023) met 5,22% (€ 84.472) en komt daarmee uit op € 1.701.472. Bij de verlening wordt gewerkt met een voorlopige LBI Bus Diesel Index, die door DOVA, het samenwerkingsverband van vervoerautoriteiten, wordt berekend. Na afloop van het subsidiejaar wordt deze met een definitieve index gecorrigeerd.

€ 200.000 wordt gereserveerd voor de opbrengstgarantie in 2025 conform de besluitvorming van PS op 31 januari 2024. € 400.000 wordt conform de besluitvorming van PS op 31 januari 2024 gereserveerd voor eventuele aanvullende reparaties en tegenvallende brandstofkosten (beide posten voor de gehele contractduur). Hiervan wordt € 162.500 gealloceerd voor 2024 en € 237.500 voor 2025. De subsidie wordt gedekt vanuit Beleidsdoel 2-1 Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen. De reserveringen voor de opbrengstgarantie en eventuele aanvullende reparaties en tegenvallende brandstofkosten worden gedekt uit de reserve Mobiliteit.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 2-1-2 Adequaats en duurzaam aanbod openbaar vervoer. Dit draagt bij aan een sociaal, veilig, betrouwbaar, betaalbaar, beschikbaar en comfortabel vervoer van reizigers uitgevoerd door de exploitant van veer Maassluis-Rozenburg.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument.

De exploitatie van de veerdienst geschiedt op basis van de tijdelijke exploitatieovereenkomst met Damen voor de

veerdienst Maassluis-Rozenburg, waarin ook de (geïndexeerde) subsidieverstrekking is vastgelegd voor de komende jaren. Er zijn daarom geen alternatieven voor het instrument subsidieverlening
 Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 2.138.972 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 4

Begrotingssubsidies 2025 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
4.1	InnovationQuarter t.b.v. duurzaam versterken van de economische structuur en het ontsluiten van het innovatieve vermogen in Zuid-Holland	3.150.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland	170.000		
4.1	Stichting Greenport Aalsmeer	85.000		
4.1	Stichting Greenport Duin- en Bollenstreek	100.000		
4.1	Stichting Greenport regio Boskoop	100.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland (innovatiepact)	100.000		
4.1	Stichting Greenports Nederland	125.000		
4.1	Erasmus MC Rotterdam t.b.v. incubatorprogramma			
4.1	Stichting NL Space Campus t.b.v. het door ontwikkelen van de fysieke omgeving van de campus	250.000		
4.1	Economic Board Zuid-Holland t.b.v. het versterken en vernieuwen van de regionale economie	0		
4.1	Coöperatie Campus@Sea U.A. t.b.v. samenwerkingsovereenkomst	170.000		
4.1	Gemeente Den Haag t.b.v. Zorginnovatiehub	250.000		
4.1	YES!Delft t.b.v. ondersteunen en begeleiden van startups	250.000		
4.1	Regmed XB t.b.v. ontwikkelen regeneratieve geneeskunde	225.000		
4.2	Het Cultuurfonds t.b.v. monumenten	650.000		
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. bijdrage in de loonontwikkeling	178.000		
4.2	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP) t.b.v. project Gershwin	49.500		
4.2	Museum Prinsenhof t.b.v. verbouwing en vernieuwing	2.000.000		
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. themafonds cultuurparticipatie	16.000		
4.2	Erfgoedhuis Zuid-Holland	2.263.565		
4.2	Stichting molenviergang Aarlanderveen	28.495		
4.2	Kunstgebouw	1.822.204		
4.2	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP)	43.169		
4.2	Zuid-Hollandse Popunie	178.828		
4.2	Bevrijdingsfestival	28.546		
4.2	Bevrijdingsfestival Den Haag	28.546		
4.2	Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland	349.913		
4.2	Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West	20.000	20.880	20.880

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
4.2	Probiblio	5.421.411		
4.2	Prins Bernhard Cultuurfonds (PBCF) t.b.v. het op te richten themafonds cultuurparticipatie Zuid-Holland	124.000		
4.2	Het Kunstgebouw t.b.v. penvoerderschap Cultuureducatie met Kwaliteit 2025-2028		1.024.000	1.024.000
Totaal		18.177.177	1.044.880	1.044.880

Toelichting begrotingssubsidies

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

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

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

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

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 20.880 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Het Kunstgebouw t.b.v. penvoerderschap Cultuureducatie met Kwaliteit 2025-2028 voor een bedrag van € 1.024.000 (beleidsdoel 4-2)

Provincie Zuid-Holland wil dat alle inwoners van Zuid-Holland cultuur en erfgoed kunnen maken en beleven. Daarom investeert de provincie in het versterken van cultuurparticipatie en -educatie.

Het rijk heeft voor de periode 2025-2028 middelen beschikbaar voor het programma cultuureducatie met kwaliteit (CmK). Het gaat om een matchingsprogramma van rijk en gemeenten. 32 Zuid-Hollandse gemeenten met gezamenlijk 1.503.531 inwoners doen onder penvoering van Kunstgebouw aan dit programma mee. Met een rijksbijdrage van 0,85 cent per inwoner is hiervoor €1.278.001 per jaar beschikbaar (totaal voor 2025-2028 is dat €5.112.005). Dit bedrag wordt door de deelnemende gemeenten gematcht met eenzelfde bedrag. Het totaal komt dus op $2 \times € 1.278.001 = € 2.556.002$ per jaar. 10% Van dit bedrag zijn uitvoeringskosten voor het penvoerderschap. Dat is in € 256.000 per jaar. De provincie neemt deze uitvoeringskosten ($4 \times € 256.000 = € 1.024.000$) op zich. Dit past bij de rol en ambitie van de provincie op het terrein van cultuurparticipatie en -educatie. De subsidie wordt gedekt door beleidsdoel 4-2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-5 Cultuurparticipatie en bibliotheken. Deze subsidie draagt bij aan uitvoeringskosten van het penvoerderschap van Kunstgebouw voor het programma Cultuureducatie met Kwaliteit (2025-2028) voor 32 gemeenten. Hierdoor komt het gehele beschikbare bedrag van rijk en gemeenten samen voor Cultuureducatie met Kwaliteit ten goede aan cultuureducatie in de scholen. Samen cultuur 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 bij het Kunstgebouw, maar vraagt Kunstgebouw om het penvoerderschap van 32 gemeenten op zich te nemen voor het programma Cultuureducatie met Kwaliteit voor de periode 2025-2028 en betaalt de uitvoeringskosten daarvan.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.024.000 en deze op te nemen in de begroting.

Boekjaar- en projectsubsidies 2025 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Subsidie-regeling-nummer	Titel van regeling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
4.1	1.6.65	Subsidieregeling MKB innovatiestimulering topsectoren Zuid-Holland	10.666.666		
4.1	1.6.86	Subsidieregeling Campussen Zuid-Holland	2.500.000		
4.1	1.6.64	Subsidieregeling Cofinanciering EFRO Zuid-Holland (interreg)	2.350.000		2.350.000
4.1	1.6.85	Subsidieregeling regionale netwerken voor innovatie Zuid-Holland	1.500.000		
4.1	1.6.103	Subsidieregeling MKB-Deals Zuid-Holland	2.500.000		2.500.000
4.1	1.6.112	Subsidieregeling circulair Zuid-Holland	1.000.000		
4.1	1.6.113	Subsidieregeling cofinanciering EFRO 2022-2027 Zuid-Holland	5.000.000		
4.1	1.6.89	Subsidieregeling deelakkoorden human capital Zuid-Holland	8.800.000		8.800.000
4.1	1.6.100	Subsidieregeling Verduurzaming bedrijventerreinen Zuid-Holland	2.000.000		
4.1	1.6.82	Subsidieregeling Planvorming Detailhandel Zuid-Holland	350.000		
4.1	1.6.47	Subsidieregeling planvorming bedrijventerreinen Zuid-Holland 2017	0		
4.1	1.6.124	Subsidieregeling planvorming Bedrijventerreinen Zuid Holland 2024	500.000		
4.2	1.6.36	Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013	4.200.000	4.150.000	4.150.000
4.2	1.6.90	Subsidieregeling Erfgoedlijnen Zuid-Holland 2020	3.823.471	3.728.471	3.728.471
4.2	1.6.46	Subsidieregeling molens Zuid-Holland 2013	4.590.000	1.625.000	1.625.000
4.2	1.6.92	Subsidieregeling Publieksbereik Archeologie Zuid-Holland 2020	200.000		
Totaal			49.980.137	9.503.471	37.778.471

Toelichting boekjaar- en projectsubsidies

Voor 1.6.36 Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 een hoofdplafond voor een bedrag van € 4.150.000 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. Om rijksmonumenten in Zuid-Holland te behouden en de restauratieachterstand in te lopen worden subsidies verleend voor de restauratie van rijksmonumenten (paragraaf 2 Restauratie rijksmonumenten). Bovendien wil de provincie de leegstand van rijksmonumenten tegengaan door herbestemming te bevorderen. Leegstand leidt immers tot verval. Daarom worden ook subsidies verleend voor duurzaamheidsmaatregelen en toegankelijkheidsmaatregelen ten behoeve van de herbestemming van rijksmonumenten (paragraaf 3 Herbestemming rijksmonumenten). Voor paragraaf 2

Restauratie rijksmonumenten uit de Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 wordt € 1,2 mln. van de gedecentraliseerde middelen van het Rijk t.b.v. de restauratie van rijksmonumenten ingezet. Vanuit provinciale middelen wordt € 2,95 mln. beschikbaar gesteld voor de Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013. Het totale subsidieplafond komt daarmee op € 4,15 mln., waarvan € 3,45 mln. voor paragraaf 2 Restauratie rijksmonumenten, € 0,25 mln. voor paragraaf 3 Herbestemming rijksmonumenten en € 0,45 mln. voor paragraaf 4 Groot onderhoud daken agrarische rijksmonumenten. Dekking vindt plaats binnen de bestaande middelen in de begroting voor cultuur en erfgoed; beleidsdoel 4-2.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat. Dit draagt bij aan het beleefbaar maken en behouden van erfgoed in de vorm van restauratie en herbestemming van rijksmonumenten, waardoor meer publiek betrokken kan worden bij Zuid-Hollands erfgoed, en wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 is een geschikt instrument voor het behoud van rijksmonumenten. Dit blijkt ook uit de evaluatie van de regeling door de Randstedelijke Rekenkamer uit 2018, die aangeeft dat de regeling doeltreffend is.

gevraagd wordt aan provinciale staten om het hoofdplafond vast te stellen op € 4.150.000 en deze op te nemen in de begroting.

Voor 1.6.90 Subsidieregeling erfgoedlijnen Zuid-Holland 2020 een plafond van € 3.728.471 (beleidsdoel 4-2)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. Met de erfgoedlijnen wil de provincie haar erfgoed ontwikkelen tot goed bekende en bereikbare recreatief/toeristische attracties. Dit doet de provincie in co-creatie met vele partijen. Voor de erfgoedlijnen is een totaal budget beschikbaar van € 4.123.471. Dit budget bestaat uit:

- € 1.123.471 voor restauratie van rijksmonumenten binnen de erfgoedlijnen (gedecentraliseerde rijksmiddelen / structureel)
- € 3.000.000 ontwikkelbudget erfgoedlijnen (structureel)

Van de beschikbare middelen voor erfgoedlijnen wordt € 3.728.471 ingezet voor subsidies, € 300.000 voor opdrachten en € 95.000 voor de verhoging van het budget van de Nederlandse Limes Samenwerking (NLS). Dekking vindt aldus plaats binnen de in de begroting beschikbare middelen 2025 voor erfgoedlijnen en restauratie erfgoedlijnen beleidsdoel 4-2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2.-3 Provinciale erfgoedlijnen zichtbaar en beleefbaar. Het beleefbaar maken en behouden van de erfgoedlijnen draagt er aan bij dat meer publiek betrokken kan worden bij Zuid-Hollands erfgoed, wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie blijkt het meest geëigende instrument. De subsidieregeling erfgoedlijnen 2020 is een geschikt instrument om uitvoering te geven aan de ontwikkeling van erfgoedlijnen. Dit blijkt uit de evaluatie van de subsidieregelingen m.b.t. erfgoed (eind 2018 en eind 2020). Met de subsidieregeling kunnen uitsluitend subsidies worden verleend aan projecten uit het Maatregelenpakket erfgoedlijnen. Het Maatregelenpakket erfgoedlijnen wordt opgesteld op basis van de adviezen van de erfgoedtafels waarin zo'n 300 externe partijen participeren.

gevraagd wordt aan provinciale staten om het plafond vast te stellen op € 3.728.471 en deze op te nemen in de begroting.

Voor 1.6.46 Subsidieregeling molens Zuid-Holland 2013 een hoofdplafond voor een bedrag van € 1.625.000 (beleidsdoel 4-2)

De provincie draagt zorg voor het onderhouden en laten draaien van historische windmolens. Ze doet dit om te zorgen voor een beter beschermd, benut, en beleefbaar cultureel erfgoed.

De provincie keert draaipremies (paragraaf 2, € 90.000 structureel) uit om te stimuleren dat er gedraaid wordt met de molens. Stilstand is namelijk achteruitgang, daarnaast verlevendigt een draaiende molens het omringende landschap aanzienlijk. De vrijwilligers die de molens in beweging brengen, stellen de molens open voor bezoek, zodat de monumenten optimaal beleefd kunnen worden en inzichtelijk wordt gemaakt voor welk doel ze ooit zijn gebouwd. De middelen voor de onderhoudssubsidies (paragraaf 3) bedraagt € 1.035.000. Om toekomstige restauraties te voorkomen en het behoud van rijksmonumenten te garanderen, wordt ingezet op onderhoud van molens. De provincie kan het onderhoud van historische windmolens verbinden aan de kwaliteit van de leefomgeving. Monumenten vertellen het verhaal van onze geschiedenis en geven identiteit aan de omgeving. Dat geldt in het bijzonder voor historische windmolens. Dat zijn iconen van Zuid-Holland. Onze provincie telt 225 complete molens, maar liefst een vijfde van het Nederlandse molenbestand. Ze zijn blikvangers in het landschap en op buitenlandse toeristen hebben zij een grote aantrekkingskracht. Voor hen zijn molens en Holland vrijwel synoniem. Voor ons zijn ze zo vanzelfsprekend dat we bijna vergeten dat we er wat voor moeten doen om ze in goede staat te houden en verder te benutten. De onderhoudssubsidie wordt voor een periode van zes jaar beschikbaar gesteld en sluit aan op de Subsidieregeling Instandhouding Rijksmonumenten (SIM) van het rijk. Omdat voor het bepalen van het subsidieplafond het jaar van beschikken bepalend is, dient ieder jaar het plafond voor de onderhoudssubsidie te worden aangepast aan het aantal molens waarvan het 6-jaarlijkse cyclus zich in het laatste jaar bevindt. Een nieuwe subsidieaanvraag dient namelijk het jaar voorafgaande aan een nieuwe cyclus te worden aangevraagd. Voor 2025 gaat het om circa 45 molens die weer een nieuwe aanvraag zullen doen voor de periode 2026-2031. Daarom wijkt het plafond in 2025 af van het plafond in 2024, het jaar waarin veel meer molens een nieuwe aanvraag deden.

Om toekomstige restauraties te voorkomen en het behoud van rijksmonumenten te garanderen, wordt ingezet op groot onderhoud van molens. De provincie kan het onderhoud van historische windmolens verbinden aan de kwaliteit van de leefomgeving. Monumenten vertellen het verhaal van onze geschiedenis en geven identiteit aan de omgeving. Dat geldt in het bijzonder voor historische windmolens. Dat zijn iconen van Zuid-Holland. Onze provincie telt 225 complete molens, maar liefst een vijfde van het Nederlandse molenbestand. Ze zijn blikvangers in het landschap en op buitenlandse toeristen hebben zij een grote aantrekkingskracht. Voor hen zijn molens en Holland vrijwel synoniem. Voor ons zijn ze zo vanzelfsprekend dat we bijna vergeten dat we er wat voor moeten doen om ze in goede staat te houden en verder te benutten.

Voor groot onderhoud (paragraaf 4) zijn € 500.000 aan middelen beschikbaar gesteld. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare structurele middelen van beleidsdoel 4-2 Erfgoed en cultuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-2-2 Rijksmonumenten en historische molens in goede staat. De subsidie draagt bij aan het behoud van monumentale molens in de provincie. Door het beschikbaar stellen van ondersteunende subsidies en draaipremies blijven de molens in goede staat en wordt het draaien met deze categorie erfgoed gestimuleerd, alsmede de vrijwilligers die de molens openstellen voor publiek. Het beleefbaar maken van de molens draagt bij aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat.

Het beschikbaar stellen van onderhoudssubsidies en draaipremies zijn geschikte en effectieve instrumenten om het molenbehoud te ondersteunen en te stimuleren. Dit blijkt onder meer uit de evaluatie van de regeling door de Randstedelijke Rekenkamer uit 2018, die aangeeft dat de regeling doeltreffend is en het feit dat 97% van het Zuid-Hollandse molenbestand gebruik maakt van deze financiële middelen.

Gevraagd wordt aan provinciale staten om het hoofdplafond vast te stellen op € 1.625.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 5

Begrotingssubsidies 2025 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
5.1	Faunabeheer eenheid Zuid-Holland	800.000	800.000	800.000
5.1	Stichting Natuurmonumenten t.b.v. het gebied Meijegraslanden	300.000		
5.1	Nationaal Park Hollandse Duinen t.b.v. uitvoering samenwerkingsovereenkomst	121.000		
5.1	Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooen t.b.v. realisatie en beheer	2.300.000	3.000.000	3.000.000
5.1	Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland t.b.v. ontwikkelen verdienmodel	80.000		
5.1	Vereniging Natuurmonumenten t.b.v. peilscheidingen Nieuwkoopse plassen-Meijegraslanden	185.498		
5.1	Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten- Rozenburg t.b.v. bosuitbreiding in recreatiegebied de Uitwaayer	500.000		
5.2	Coöperatie Hoeve Biesland BA t.b.v. Boeren voor Natuur	60.000		
5.2	Stichting Wij.land t.b.v. Lerend Innovatienetwerk Veenweiden 2024-2025	150.000		
5.2	Gemeente Woerden t.b.v. bestuurlijk kennisevent VNG Congres	50.000		
5.2	Stichting Landschap Noord-Holland t.b.v. project Proefveld Wilgen in Business	50.000		
5.2	Veenweide Innovatie Centrum t.b.v. Projecten KIEM en JUMP	310.142		
5.3	Gemeente Westland t.b.v. toezicht en beheer Zandmotor	118.912		
Totaal		5.025.552	3.800.000	3.800.000

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan Faunabeheereenheid Zuid-Holland voor een bedrag van € 800.000 (beleidsdoel 5-1)

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

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

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

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 800.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooon t.b.v. realisatie en beheer voor een bedrag van € 3.000.000 (beleidsdoel 5-1)

De provincie heeft in 2006 van het Rijk in het kader van de Planologische Kern Beslissing Plan Mainport Rotterdam (de 2e Maasvlakte) de opdracht gekregen om een circa 600 hectare groot natuur- en recreatiegebied in de gemeente Albrandswaard te ontwikkelen: het Buitenland van Rhooon. De provincie heeft daartoe een taakstellend geïndexeerd budget van het Rijk ter beschikking gesteld gekregen. Het in 2018 door GS vastgestelde Streefbeeld Buitenland van Rhooon is het kader voor de inrichtings- en beheermaatregelen, waarbij de realisering van hoogwaardige akkernatuur centraal staat. Middels een samenwerkingsovereenkomst (SOK) is afgesproken dat de Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooon (GC) de maatregelen uitvoert. Dit betekent dat de GC zowel lijnvormige natuurstructuren (brede natuurvriendelijke oevers, heggen, bomendijken, akkerranden etc.) als vlakvormige elementen realiseert (hoogstamboomgaarden, bloemrijke graslanden, florarijke akkers en vogelakkers). De natuurstructuren en -elementen worden verweven met percelen met natuur inclusieve landbouw en beleefbaar gemaakt door een netwerk van wandel- en fietspaden en diverse kleinschalige recreatieve voorzieningen. Eind 2026 moeten de inrichting zijn afgerond. In de SOK is bepaald dat de GC jaarlijks een subsidie kan aanvragen ten behoeve van de Streefbeeld-maatregelen. De subsidie 2024 is bedoeld voor de aanleg en beheer van de natuurmaatregelen, de landbouwmaatregelen (waaronder versterken regionale afzet en terugdringen gewasbeschermingsmiddelen), advies en begeleiding natuur inclusieve landbouw, recreatiemaatregelen, beheer belevingsplekken & struinroutes en monitoring, inclusief de bijbehorende advies- en organisatiekosten.

De dekking wordt gevonden in de middelen die in de begroting bij beleidsprestatie 5-1-1 Nieuwe natuur realiseren reeds zijn opgenomen.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 5-1-1 Nieuwe natuur realiseren. Dit draagt bij aan de versterking van populaties van kwetsbare akkervogels en akkerflora en aan een robuuste buffer van het aangrenzende Natura 2000-gebied Oude Maas.

Als alternatief voor het instrument subsidie is opdrachtverstrekking overwogen. Subsidie is gebleken hiervoor de beste optie te zijn. Met het aangaan van de SOK heeft de provincie gekozen voor de gebiedscoöperatie als uitvoerende partij. In de SOK is bepaald dat de GC jaarlijks een subsidie kan aanvragen ten behoeve van de Streefbeeld-maatregelen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 3.000.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 7

Begrotingssubsidies 2025 in vergelijking met 2024 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
7.1	Universiteit Leiden t.b.v. Programma Healthy Society	600.000		
7.2	Stichting Wandelnet	191.472		
7.2	Stichting Landelijk Fietsplatform	191.472		
7.2	Gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch	67.000	67.000	67.000
7.2	Gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch	413.552	433.816	433.816
7.2	Gemeente Pijnacker-Nootdorp t.b.v. het beheer recreatiegebied de Dobbeplas en Groene Keijzer	320.129	335.815	335.815
7.2	Natuur- en recreatieschap IJsselmonde t.b.v. het beheer recreatiegebied	406.053	425.950	425.950
7.2	Coöperatief Beheer Groengebieden Midden Delfland (CBG), de rechtsopvolger van het recreatieschap Midden Delfland t.b.v. het	135.424	142.060	142.060

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2024	Kadernota 2025	Maximaal te subsidiëren 2025
	beheer recreatiegebied			
7.2	Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland t.b.v. het beheer recreatiegebied	2.042.864	2.142.964	2.142.964
7.2	Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten- Rozenburg t.b.v. het beheer recreatiegebied	1.092.911	1.146.464	1.146.464
7.2	Voet en fietsveren gemeente Kaag en Braassem, gemeente Krimpenerwaard en gemeente Ridderkerk	69.000	69.000	69.000
7.2	Stichting Gezond Natuur Wandelen Nederland t.b.v. het ondersteunen en opleiden van (nieuwe) vrijwilligers	150.000		
7.2	Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur		867.091	867.091
7.2	Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groene Motor		1.037.765	1.037.765
Totaal		5.679.877	6.667.925	6.667.925

Toelichting begrotingssubsidies

De begrotingssubsidie aan gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch voor een bedrag van € 67.000 (beleidsdoel 7-2)

Op 14 februari 2013 hebben provincie, gemeente Dordrecht en het Waterschap Hollandse Delta de Wijzigingsovereenkomst Nieuwe Dordtse Biesbosch getekend, met daarin afspraken over realisatie en beheer van natuur- en recreatiegebieden in het kader van het programma Recreatie om de Stad (Rods). De geplande gebieden zijn inmiddels gerealiseerd. Conform de Wijzigingsovereenkomst draagt de provincie 28 procent bij aan de structurele kosten voor het recreatiebeheer. In de Wijzigingsovereenkomst is hiervoor geen eindtermijn opgenomen. In het jaar 2020 heeft de provincie de beheerkosten definitief vastgesteld. De voorgestelde subsidie geeft invulling aan de gemaakte afspraken uit de Wijzigingsovereenkomst. De subsidie wordt financieel gedekt uit de reserve Groene Ambities welke in de begroting is opgenomen 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende 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 begrotingssubsidie aan gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 433.816 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied Parkschap De Biesbosch. De subsidie wordt verstrekt aan de gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van het recreatieschap Parkschap De Biesbosch. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Parkschap De Biesbosch.

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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 433.816 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan gemeente Pijnacker-Nootdorp t.b.v. Dobbeplass voor een bedrag van € 335.815 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied De Dobbeplass. De subsidie wordt verstrekt aan de gemeente Pijnacker Nootdorp als rechtsopvolger van het recreatieschap De Dobbeplass. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst recreatieschap De Dobbeplass. 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. 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 € 335.815 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur- en recreatieschap IJsselmonde t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 425.950 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap IJsselmonde

De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap IJsselmonde. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst IJsselmonde 2016. 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. 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 € 425.950 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Coöperatief Beheer Groengebieden Midden Delfland (CBG), de rechtsopvolger van het Recreatiegebied Midden-Delfland t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 142.060 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied Midden Delfland.

De subsidie wordt verstrekt aan CBG als rechtsopvolger van het recreatieschap Midden Delfland. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Recreatieschap Midden Delfland. 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 142.060 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur en Recreatieschap Groenalliantie Midden Holland t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 2.142.964 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland.

De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Groenalliantie Midden-Holland 2016. 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. 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 € 2.142.964 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 1.146.464 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap Voorne Putten. De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap Voorne Putten. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Voorne Putten 2016. 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).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. 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 € 1.146.464 en deze op te nemen in de begroting.

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

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

- Gemeente Kaag en Braassem (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000;

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

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

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

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

De begrotingssubsidie aan Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur voor een bedrag van € 867.091 (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. De provincie ondersteunt deze activiteiten met een tweejarige 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 vergroten van natuurkennis, natuurbeleving en 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 ZH 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 € 867.091 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groen Motor voor een bedrag van € 1.037.765 (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. De provincie ondersteunt deze activiteiten met een tweejarige 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 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 ZH 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 € 1.037.765 en deze op te nemen in de begroting.

Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

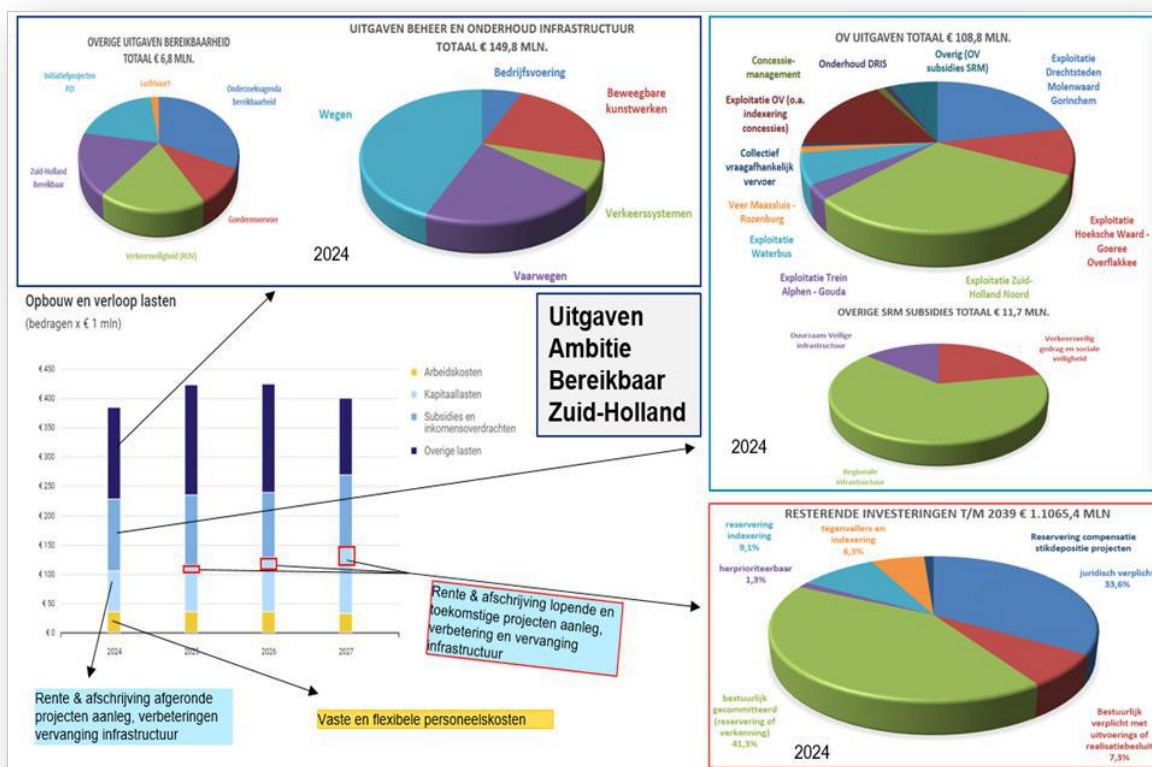
1. Inleiding

Binnen de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland hebben zich de afgelopen jaren grote kostenstijgingen voorgedaan als gevolg van hoge inflatie binnen het openbaar vervoer en bij infrastructuurwerkzaamheden. Voor een groot deel konden deze kostenstijgingen nog opgevangen worden door het schrappen of versoberen van projecten, de inzet van de toen nog beperkt aanwezig vrije middelen en het vrijmaken en inzetten van reserves. Maar de financiële rek is er nu helemaal uit. Dit betekent dat de provincie geld tekort komt om de huidige geprogrammeerde projecten te kunnen uitvoeren.

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. Zie hiervoor figuur 1. 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.

Het overige exploitatiebudget wordt besteed aan lopende projecten en programma's die staan verwoord in de Begroting 2024. 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 reserves mobiliteit en bereikbaarheid middelen juridisch of bestuurlijk beklemd voor toekomstige projecten en uitgaven. Een deel van de middelen zijn nog niet beklemd.

De nog uit te geven investeringsmiddelen voor infrastructuur t/m 2039 liggen volledig vast in lopende of toekomstige projecten op basis van juridische en/of bestuurlijke afspraken, zijn gereserveerd voor de uitvoering van toekomstige projecten op basis van een besluit van Provinciale Staten of liggen vast voor toekomstige tegenvallers en prijsontwikkeling. De bijbehorende kapitaallasten zijn gedekt in de begroting en nemen jaarlijks toe (zie figuur 1, rode kaders).



Figuur 1: Grafische weergave uitgaven Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

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. 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.

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. Dit geldt ook voor de staat van ons de bestaande provinciale infrastructuur (wegen, bruggen, vaarwegen). Op basis van reguliere inspecties van de infrastructuur en analyses van meetgegevens komen regelmatig nieuwe inzichten naar voren die financiële consequenties kunnen hebben. 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. In deze Kadernota doen we op deze manier voorstellen voor de N211 Wippolderlaan, N215 Melissant – Dirksland, Vervanging Concordiabrug en N207 Zuid.

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. Dit is het geval voor het bij de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen naar voren gekomen tekort op toekomstige vervangingsinvesteringen van bestaande provinciale infrastructuur (oevers, funderingen en kunstwerken). Om achterstallig onderhoud, overlast en onveilige situaties te voorkomen doen we in deze Kadernota een dekkingsvoorstel hiervoor. Dit betekent dat we reserveringen voor zowel toekomstige verbeteringen aan bijvoorbeeld vaarwegen als bijna alle uitgaven voor projecten waarvoor nog geen juridische of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan verregaand verlagen of zelfs schrappen (reservering voor tegenvallers Gouwe en Smart Mobility).

Voor de Bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar geldt dat deze nu grotendeels gedekt is met incidenteel exploitatiebudget. Dit is structureel beleid is en de bijdrage van de provincie is juridisch verplicht. Dat betekent dat onze afgesproken bijdrage gedekt moet worden met structurele middelen. Omdat alle structurele middelen belegd zijn moeten we nu kiezen om op een ander onderwerp structureel minder uit te geven. We kiezen ervoor om minder initiatiefprojecten aanleg en verbetering op te starten en de jaarlijks beschikbare middelen hiervoor in te zetten voor de bereikbaarheidsaanpak. Daarnaast geldt dat vanaf 2024 een structureel tekort ontstaat van € 177.000,- per jaar en in 2025 van € 252.000,- per jaar door gestegen prijzen (met name arbeidskosten). Hierdoor komen de doelstellingen voor het voorkomen en beperken van hinder bij werkzaamheden en het stimuleren van duurzame gedragsverandering in gevaar. Hiermee was eerder geen rekening gehouden en voorgesteld wordt om dit onderdeel voortaan mee te ramen bij het bepalen van de stelpost prijsontwikkeling. Dit is in lijn met het indexeringsbeleid.

Voor een aantal bestuurlijk afgesproken projecten zoals de N217 parallelweg, HOV buscorridor Noordwijk - Schiphol (rotonde/fietstunnel N208 van Pallandlaan) en N214 verkeersveiligheid is momenteel onvoldoende financiering beschikbaar. Ondertussen zijn er ook nieuwe wensen vanuit de omgeving, Provinciale Staten en het nieuwe coalitieakkoord voor verkeersveiligheid en fiets. Dit betekent extra uitgaven voor bijvoorbeeld een rotonde/fietstunnel N215 Middelharnis of andere nieuwe verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid en fiets. Deze wensen kunnen we vooralsnog niet realiseren, tenzij dekking komt van buiten de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. We kunnen geen middelen meer vrij maken zonder te snijden in projecten waarvoor al eerder juridische en/of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan.

De ambities voor het beperken van geluidshinder langs provinciale wegen kunnen we deels realiseren door geprogrammeerde toekomstige wettelijke verplichtingen in het kader van geluidwetgeving naar voren te halen en nu al te realiseren. Daarbij beseffen we ons dat we in de toekomst mogelijk middelen tekortkomen.

Sinds 2022 kan voor prijsontwikkeling op basis van een inschatting vooraf een beroep worden gedaan op een stelpost in de begroting voor indexering. Echter, in de praktijk blijkt de prijsontwikkeling in met name het openbaar vervoer hoger te zijn dan waarmee op voorhand rekening mee is gehouden. Voor het openbaar vervoer is met ingang van 2024 een structureel tekort ontstaan van € 6,7 mln per jaar (bij gelijkblijvend kwaliteitsniveau) ten opzichte van de prijsstijging waar op voorhand rekening mee is gehouden. Dit komt door gestegen energieprijzen en arbeidskosten en een nijpend tekort aan personeel. Deze prijsontwikkeling is historisch hoog en is helaas onvermijdelijk. Het tekort is dusdanig hoog dat om dit op te lossen binnen het gesloten systeem er grootschalig bezuinigd zou moeten worden.

Alle structurele middelen binnen de ambitie (stand begroting 2024) zijn namelijk belegd waarvan een groot deel bestaat uit niet te beïnvloeden uitgaven (personeel, kapitaallasten gerealiseerde projecten).

Het tekort zou kunnen worden opgevangen door drastisch te snijden in het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer (minder lijnen, lagere frequentie, minder reizigers en meer gebruik personenauto). Grofweg 40% van de structurele middelen is bestemd hiervoor. Echter deze middelen zijn juridisch verplicht voor de nog lopende duur van de concessies. De Rijksgelden (Motie Bikker) die de provincie zal ontvangen voor het openbaar vervoer kunnen niet worden gebruikt om bestaande tekorten op te vangen maar zijn bedoeld om de tarieven te verlagen en het OV aantrekkelijker te maken.

Een andere optie is het minder uitgeven aan het beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur (lagere kwaliteit, beschikbaarheid, veiligheid en meer hinder voor gebruikers en omgeving). Ruim de helft van de structurele middelen wordt hiervoor ingezet. Ook hier geldt deze grotendeels al vastliggen in contracten voor onderhoudsprojecten en dagelijks beheer.

De overige structurele uitgaven zijn beschikbaar voor verkeersveiligheid (educatie en gedrag), onderzoek en samenwerking en stimuleringsprojecten (duurzaamheid, regionale infrastructuur en verkeersveiligheid). Om het tekort op te vangen zou meer dan een derde deel van deze uitgaven geschrapt moeten worden.

Tot slot is het theoretisch mogelijk om de toekomstige structurele kapitaallasten die gedekt zijn in de begroting te verlagen door circa € 200 mln minder te investeren in aanleg en verbetering van infrastructuur (20% van het programma). Aangezien alle nagenoeg alle geprogrammeerde middelen juridisch en bestuurlijk verplicht zijn betekent dit projecten in de verkennings- en uitvoeringsfase stoppen op het vlak van openbaar vervoer, fiets, wegen en verkeersveiligheid die vaak voorwaardelijk zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw.

Geen van de bovenstaande opties strookt echter met het coalitieakkoord. Het indexeringsbeleid geeft de mogelijkheid om achteraf de toegekende compensatie aan te passen. Daarom stellen we voor, in lijn met het indexeringsbeleid, om hier een beroep op te doen. Het effect van de voorgestelde wijzigingen zijn, op de indexering openbaar vervoer concessies en bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland bereikbaar na, op de lange termijn budgettair neutraal, maar veroorzaken wel een verschuiving van (afschrijvings)lasten in de toekomst.

Tot en met 2021 werd jaarlijks een Kaderbesluit Bereikbaarheid gemaakt en voorgelegd aan PS. Dit was een verzamelbesluit van: financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen, financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Vanaf 2022 wordt geen apart Kaderbesluit Bereikbaarheid meer vastgesteld, maar worden de financiële voorstellen opgenomen in de Kadernota.

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

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 deze Kadernota wordt een voorstel gedaan om het budget voor beheer en onderhoud te verhogen op basis van de recent vastgestelde [NOK 2024-2027](#).

In de Kadernota zijn wijzigingen opgenomen in financiën en planning ten opzichte van de Begroting 2024 en het bijbehorende PZI 2024-2039. Daarbij wordt niet nogmaals de totale programmering gepresenteerd.

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

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

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

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

1.2 Financiële kaders

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

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

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

Sinds 2011 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid een zogenaamd gesloten systeem. Dit betekent dat niet-uitgegeven middelen beschikbaar blijven voor deze ambitie maar ook dat extra kosten binnen de beschikbare middelen moeten worden gedekt. Zonder expliciete besluitvorming van Provinciale Staten worden via de reguliere planning en control producten middelen toegevoegd of onttrokken uit de reserves bereikbaarheid en mobiliteit en de egaliseringsreserve beheer en onderhoud. Dit heeft in de periode t/m 2019 ertoe geleid dat bij het goedkoper worden of niet doorgaan van uitgaven andere uitgaven konden worden gedaan. Echter vanaf 2020 is de situatie tegenovergesteld geweest door de hoge prijsontwikkeling. Dit betekent dat concreet is bezuinigd op uitgaven. In het coalitieakkoord 2023-2027 is opgenomen, dat dit gesloten systeem zal worden afgeschaft. Het college komt bij de begroting van 2025 met voorstellen om een zorgvuldige uitwerking op te stellen, met voldoende waarborging van beheer, onderhoud en vervanging.

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 onbeklemde middelen exploitatiereserve) en welke onderzoeken, initiatiefprojecten en verkenningen worden gestart. Hierbij kunnen keuzes gemaakt worden wat betreft de ambities van projecten en hoe deze kunnen worden ingepast binnen de ambitie door de inzet van bestaande reserveringen en reserves en heroverweging van andere projecten en uitgaven. De afgelopen jaren is bijvoorbeeld via amendementen budget beschikbaar gesteld voor fietsprojecten en de verlaging van OV-tarieven. Ook is het mogelijk om de voorstellen voor nieuwe reserveringen te amenderen (omvang, wijze van inzet etc.).

De PZI Spelregels ([zie brief aan PS op 12 oktober 2022](#)) en het bijbehorende beoordelingskader geven een ambtelijk handvat voor de programmering en het te doorlopen proces en de besluitvorming voor infrastructuurprojecten. De spelregels beschrijven de gefaseerde aanpak van een PZI project (initiatief, verkenning, uitvoering), wat in een projectfase grofweg gebeurt en wat nodig is om naar een volgende fase te gaan. Het bijbehorende beoordelingskader wordt gebruikt om de rol van de provincie in een project te bepalen en geeft daarbij een advies voor de mogelijke financiële betrokkenheid. De spelregels zijn gebaseerd op vigerende wetgeving, provinciaal beleid en procedures en breed bekende bronnen voor infrastructuurplanning.

De inhoudelijke afweging voor programmering komt voort uit vigerend beleid, met name als gevolg van specifieke ruimtelijke- en economische ontwikkelingen, zoals verstedelijking/woningbouw, ontwikkeling bedrijventerreinen, woon-werkrelaties, duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit), ruimtelijke kwaliteit (inpassing) en modal shift (van auto naar fiets en/of OV, van vrachtwagen naar binnenvaart of spoor). Daarbij zijn de beschikbare (financiële en personele) middelen zoals overal schaars en is vaak sprake van samenwerking met diverse partijen en een lange doorlooptijd. Deze complexiteit vraagt op bepaalde punten maatwerk, maar tegelijk ook om het proces (en de bijbehorende besluiten) scherp, consequent en transparant te doorlopen. Daarin is de inhoudelijke beoordeling om wel of niet bij te dragen aan een project van essentieel belang, zowel op project-, programma- als ambitieniveau.

2. Beleidsmatig kader bereikbaarheid

Het [Omgevingsbeleid](#) vormt het langjarig beleidskader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur uitgevoerd dienen te worden. Daarnaast worden elke vier jaar, na de verkiezingen, door een nieuw college keuzes gemaakt in een hoofdlijnen- of [Coalitieakkoord](#). De uitwerking hiervan via analyses, studies en verkenningen kan aanleiding geven om de financiële programmering aan te passen.

2.1 Omgevingsbeleid Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland. De ambities zijn opgebouwd uit een reeks beleidskeuzes voor specifieke onderwerpen.

De provincie streeft naar een vitale provincie met goed bereikbare steden en dorpscentra waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Waar iedereen op een veilige, duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen. Of je nu lopend, met de fiets, het openbaar vervoer, de auto of een combinatie daarvan naar je bestemming wil.

Zuid-Holland is een strategisch gelegen delta. Met de aanwezigheid van een ijzersterke infrastructuur van haven, (vaar)wegen en internet is Zuid-Holland ook de toegangspoort van Europa. Een groot deel van de welvaart is te danken aan deze bijzondere positie en een goede bereikbaarheid. De provincie wil de stap maken naar een toekomstbestendig Zuid-Holland met brede welvaart als kompas.

In Zuid-Holland worden de komende jaren veel woningen bijgebouwd. Een groeiende bevolking, trek naar de stad en economische groei, zorgen voor toenemende druk op het mobiliteitssysteem en de provinciale infrastructuur. Dit geldt zowel voor personen- als goederenvervoer. De fietspaden worden steeds drukker en de wegen blijven zwaar belast. De bereikbaarheid van steden, dorpen en van de landelijke gebieden staat daarmee onder druk. Het onderhoud van wegen, bruggen en sluisen gaat de komende jaren voor flinke hinder en financiële uitdagingen zorgen, terwijl klimaatverandering vraagt om duurzamere mobiliteit.

Daarom zorgt de provincie voor de aanleg en onderhoud van wandelpaden, fietspaden (vaar)wegen, bruggen en sluisen. En investeert de provincie in goed openbaar vervoer en nieuwe vervoerswijzen. Ook zorgt de provincie ervoor dat alles goed functioneert en goed onderhouden wordt. Voor vrachtvervoer streeft de provincie naar een bewuste keuze: De bakfiets of zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad; vrachtwagen, trein, schip of buisleiding voor grotere afstanden.

De provincie zet in op lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit én de auto. Het optimaal benutten van alle vervoerswijzen creëert ook ruimte op de weg. Door de opmars van de elektrische fiets wordt vaker en verder gefietst. De provincie wil dit graag verder stimuleren. Technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden, digitalisering en de opkomst van Smart Mobility bieden mogelijkheden die we graag benutten.

Door de veranderingen op het gebied van mobiliteit, wonen, energie en werken dienen zich kansen aan voor veilige, slimme en duurzame mobiliteit die de provincie samen met andere overheden en maatschappelijke partners wil benutten.

2.2 Coalitieakkoord 2023-2027

In het coalitieakkoord staat dat het onze uitdaging is om de stap te maken naar een gezonde, veilige, sociale en duurzame leefomgeving voor onze inwoners. Wij willen vitale en goed bereikbare steden en dorpscentra waar het fijn werken, wonen, recreëren is. Bij de inrichting van de leefomgeving maken we gezond gedrag mogelijk en we beschermen inwoners tegen negatieve invloeden en verminderen deze waar mogelijk, zoals geluidsoverlast.

Wij willen dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen. Of je nu met de fiets, het openbaar vervoer (ov), de auto, over het water, lopend of een combinatie daarvan naar je bestemming wil. We bouwen zoveel als mogelijk binnenstedelijk, om landbouw, natuur en recreatie te ontzien en omdat in de stad al voorzieningen en infrastructuur aanwezig zijn.

Daarnaast wordt wonen nabij voorzieningen en openbaar vervoer gestimuleerd. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sturen we op het STOMP-principe (Stappen, Trappen, ov, Mobility as a service en Personenauto), een goede bereikbaarheid met fiets, openbaar vervoer, auto en te voet.

We geven voorrang aan fietsers op doorfietsroutes, promoten de fiets voor woon-werk verkeer en houden hiermee rekening bij de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast ontwikkelen we meer fietsnelwegen en zetten in op netwerkontwikkeling. Hierin trekken we samen op met gemeenten en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De combinatie fietsen en het gebruik van openbaar vervoer (inclusief deelmobiliteit) wordt gestimuleerd door de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijke te verbeteren. Openbaar vervoer is een wettelijk taak. Daarnaast willen wij een voorloper zijn op creativiteit en innovatie in het openbaar vervoer en daarmee een goede bereikbaarheid van de hele provincie realiseren.

Voor bestaande infrastructuur kiezen we voor een onderhoudsniveau 'boven het aansprakelijkheidsniveau'. Dit is een bestendinging van het huidige onderhoudsniveau. Daarmee voorkomen we achterstallig onderhoud en houden we de kosten zo laag mogelijk. We willen daarnaast de uitstoot verminderen door innovaties en het beperken van hinder voor met name fietser en voetgangers.

Zuid-Holland is een belangrijk internationaal transportknooppunt, met de haven, de land- en tuinbouw en de transportassen naar het Europese achterland. We stimuleren duurzaam goederenvervoer in de provincie Zuid-Holland door middel van het optimaliseren van laadinfrastructuur, verduurzaming van transportmiddelen, clustering van goederenstromen en het bevorderen van modal shift (Knooppuntplan Rotterdam). Daarbij willen we in gesprek met gemeenten over hoe pakketpunten, bezorghubs en stadslogistiek kunnen leiden tot minder busjes en bezorgmomenten in steden en straten.

3. Meerjarige programmering financiële middelen bereikbaarheid

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

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

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

Vanuit de wettelijke taken, regionale verkenningen en samenwerking in het MIRT kunnen knelpunten en mogelijke (infrastructurele) maatregelen naar voren komen. Bij de financiële programmering van maatregelen spelen, naast de wettelijke verantwoordelijkheid voor de provinciale verkeer- en vervoerstaken, de provinciale ambities zoals verwoord in het Omgevingsbeleid een doorslaggevende rol. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden is essentieel, dus is bereikbaarheid een voorwaarde voor ruimtelijke plannen.

3.1 Mobiliteitsbeeld

De verwachting van het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#) is dat de mobiliteit verder gaat groeien als gevolg van demografische en economische ontwikkeling. In 2023 lijkt de mobiliteit en de spitsdrukte op de weg verder te zijn toegenomen tot een vergelijkbaar niveau van voor Corona. Voor 2027 wordt een groei van de

afgelegde afstand verwacht van zo'n 7 tot 20% ten opzichte van 2019. Mogelijk is de congestiegroei op sommige dagen minder sterk dan voorheen door een betere spreiding als gevolg van meer thuiswerken.

Het gebruik van het openbaar vervoer neemt weliswaar weer toe sinds de afschaffing van de coronamaatregelen maar deze groei verloopt langzamer dan bij de auto. Het aantal reizigers is nog niet op het niveau van 2019. De ontwikkeling van het openbaar vervoer is onzeker, een forse groei is mogelijk maar ook een daling. Dit wordt veroorzaakt door verschillen in inkomensgroei, bevolkingsomvang en de kwaliteit. Het openbaar vervoer heeft meer dan andere vervoerwijzen te maken met de effecten van structureel meer thuiswerken en digitaal vergaderen sinds de coronapandemie.

Het gebruik van de elektrische fiets is fors toegenomen maar daar staat tegenover dat er minder wordt gefietst met een gewone fiets. Het totaalvervoer van goederen is licht afgenomen door bijvoorbeeld de oorlog in Oekraïne en inflatie.

Dit betekent met name voor openbaar vervoer een transitieopgave, waarbij het aanbod wordt afgestemd op de vraag (kwaliteit, kwantiteit, frequentie) om de kosten enigszins in balans te houden met de vervoersopbrengsten. Om het openbaar vervoer draaiend te houden en aantrekkelijker te maken heeft de Tweede Kamer in 2023 besloten om structurele middelen beschikbaar te stellen voor het openbaar vervoer (verlaging tarieven en verhoging kwaliteit). Een deel van deze middelen zal beschikbaar worden gesteld aan de regionale overheden in Zuid-Holland (waaronder de provincie) voor regionaal openbaar vervoer zoals trein, metro, tram en bus.

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

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

Dit vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid van de provincie en geeft extra druk op de diverse economische clusters zoals de haven van Rotterdam en de Greenports en op ruimtelijke ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave. De Provincie en andere regionale partijen zijn met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek over de knelpunten die hierdoor ontstaan en wat gedaan zou moeten worden ter compensatie van het pauzeren.

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

3.2 Prijsontwikkeling

Bij de Begroting 2022 is besloten om met ingang van 2022 jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen. Hiervoor is een stelpost opgenomen in de begroting. Bij de begroting 2024 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 2024 middelen beschikbaar gesteld vanuit de stelpost.

Voor aanleg en verbetering is voor de periode t/m 2027 in totaal € 139,4 mln toegevoegd aan het PZI. Dit is samengevoegd met de reservering van € 36,6 mln die al was opgenomen in het PZI tot een totaal van € 176 mln.

De toevoeging is gebaseerd op een inschatting van het CBS prijsindexcijfer voor GWW voor de komende jaren en de geprogrammeerde uitgaven. De compensatie van investeringskredieten vindt achteraf plaats op basis van ontstane tekorten door de t.z.t. vastgestelde prijsindexcijfers. Indien voor subsidies indexering conform IBOI (index bruto overheidsinvesteringen) is afgesproken, dan wordt deze index gehanteerd door vooraf een percentage af te spreken tot aan oplevering van het project. Bij de subsidievaststelling worden de vastgestelde indices verrekend.

Door compensatie van projecten in 2023 is de huidige stand van deze reservering € 120,2 mln. Bij deze Kadernota wordt op een aantal investeringsprojecten voor de periode t/m 2023 prijscompensatie toegepast vanuit de daarvoor bestemde reservering in het PZI. Hierdoor neemt de reservering in het PZI af van € 120,2 mln naar € 115 mln.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. Of projecten gecompenseerd dienen te worden voor prijsontwikkeling, wordt duidelijk op het moment dat voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Het risico op een tekort is aanwezig bij alle projecten, die naar de uitvoeringsfase gaan of daar al in zitten t/m 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 nog geen compensatie toegepast.

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.

Bij het opstellen van de begroting 2023, is gewerkt met de verwachte indexatiepercentages voor openbaar vervoer over 2022. Inmiddels is de werkelijke indexatie over 2023 bekend en deze is fors hoger uitgevallen, ook blijkt het verwachte percentage voor 2024 hoger te zijn dan waar eerder mee was gerekend. Dit betekent dat de structurele lasten van onvoldoende dekking zijn voorzien om te compenseren voor de prijsontwikkeling. Dit leidt bij ongewijzigd beleid voor OV-concessies tot een structureel tekort op de materiële lasten van ca. € 6,7 mln vanaf 2024. In de Voorjaarsnota 2024 wordt voorgesteld om dit tekort aan te vullen vanuit de algemene middelen.

3.3 Provinciale mobiliteitsambitie in relatie tot beschikbare middelen

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

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

Alleen bij de laatste twee onderdelen is het mogelijk om uitgaven te heroverwegen. Dit is echter maar een klein deel van de beschikbare middelen. Daarnaast zijn ook een groot deel van de reserves bereikbaarheid en mobiliteit beklemd voor lopende of toekomstige projecten en uitgaven. Echter een deel van de reserves is niet beklemd. Voor de reserve mobiliteit is dit aandeel circa € 50 mln, omdat bij de vorige Kadernota structurele exploitatiemiddelen beschikbaar zijn gesteld en gereserveerd voor toekomstige prijsontwikkeling openbaar vervoer. Dit mocht niet langer met incidentele exploitatiemiddelen vanuit de reserve mobiliteit worden gedekt. Een deel van de middelen die hiervoor waren gereserveerd zijn ter compensatie ingeleverd. Een ander deel is hierdoor onbeklemd geworden.

Voor de inzet van onbepaalde middelen wordt allereerst gekeken naar wat moet (wettelijke taken zoals beheer en onderhoud en openbaar vervoer concessies) en naar bestaande juridische verplichtingen (projecten in uitvoering). Voor het heroverwegen van middelen wordt gekeken naar de gemaakt bestuurlijke afspraken (projecten in voorbereiding) en besluiten van PS (beschikbaar gestelde middelen, scope, moties en amendementen).

De keuzeruimte met betrekking tot kostenverhogende scopewijzigingen op lopende projecten en nieuwe aanleg en verbetering van infrastructuur is daarmee beperkt.

In het coalitieakkoord is veel aandacht voor verkeersveilige infrastructuur en doorfietsroutes waarvoor momenteel de financiering ontbreekt. Binnen de ambitie zijn hiervoor alleen middelen vrij te maken door het versoberen of schrappen van projecten waarvoor juridische en bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

3.4 MIRT projecten en programma's

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

Met het Rijk, gemeenten en de MRDH wordt samengewerkt aan onderzoeken, verkenningen, planuitwerkingen en realisatie van projecten. In het geval van een financiële bijdrage van de provincie, worden deze opgenomen in de provinciale begrotingsambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI. Omdat de provincie niet overal financieel aan bijdraagt en dus niet alles terugkomt in de begroting en het PZI, wordt hier een overzicht gegeven van de diverse nationale programma's, aanlegprojecten, verkenningen en onderzoeken. Aan de vetgedrukte projecten en programma's draagt de provincie financieel bij.

Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A24 Blankenburgverbinding
- A16 Rotterdam
- A27 Houten-Hooipolder
- **RijnlandRoute**
- **HOV-net Zuid-Holland Noord**
- Besluit Beheer Haringvlietsluizen
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwede
- Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk – Rotterdam
- Emplacement Den Haag Centraal
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
- Calandbrug (Theemswegtracé)

Daarnaast wordt samengewerkt bij de planuitwerking van de projecten:

- **A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda**
- A4 Haaglanden – N14
- A4 Burgerveen – N14
- **CID Binckhorst (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe)** (De provincie draagt bij aan fietsmaatregelen in het no-regret pakket en niet aan maatregelen uit de MIRT verkenning)
- **Oostflank Rotterdam (Multimodale brug Rotterdam, Algeracorridor)**

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)**
- **Oude lijn (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe)**

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

Daarnaast lopen er diverse nationale programma's:

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

4. Voorstellen

Om de provinciale bereikbaarheidsambities 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 projecten aanleg en verbetering van infrastructuur groter dan € 10 mln. geldt, op basis van de Regeling Projecten, dat zij apart aan Provinciale Staten worden voorgelegd voordat zij in uitvoering gaan. Daarnaast wordt bij een verwacht of reeds opgetreden budgetoverschrijding een voorstel aan PS gedaan voor aanpassing van het investeringskrediet wanneer de bijdrage van de provincie Zuid-Holland:

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

De voorstellen zijn gekoppeld aan de beleidsdoelen en beleidsprestaties uit de begroting en het herziene Omgevingsbeleid. Bij de voorstellen wordt ook aangegeven welke mate van keuzevrijheid er is. Per wijziging is aangegeven of het gaat over:

Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)

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

Scopewijziging project (keuzevrijheid);

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

Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)

Nieuwe strategische reservering (keuzevrijheid)

De dekking voor een of meerdere voorstellen

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

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 dat 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 visa versa.

Voor PZI projecten in de **initiatieffase** is structureel exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en - onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven. Budget voor initiatiefprojecten kan jaarlijks, met inachtneming van de Spelregels PZI, worden toegekend op basis van geplande werkzaamheden. De rol en bijdrage van PZI wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij de

principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard dienen de uitgaven wel te passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

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

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

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

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). Hiervoor wordt een inhoudelijk prioriteringskader ontwikkeld.

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

De provincie streeft naar brede welvaart door voorzieningen bereikbaar te maken, te zorgen dat iedereen toegang heeft tot mobiliteit, onze infrastructuur veilig is en bij te dragen aan de omschakeling van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame energie. De nadruk ligt op nabijheid van wonen, werken en sociale en maatschappelijke voorzieningen (15-minuten-wijken) en op actieve, duurzame vormen van vervoer die weinig ruimte innemen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. De provincie zorgt dat de druk op autowegen niet onnodig verhoogt en houdt capaciteit vrij voor personen- en goederenvervoer waarvoor geen alternatief beschikbaar is. Voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied blijft de auto van groot belang én moeten kleine kernen ook per openbaar vervoer toegankelijk blijven. De provincie wil daarnaast de uitstoot van schadelijke stoffen en de geluidsoverlast door mobiliteit verminderen.

De dalende trend in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is tot stilstand gekomen en het aantal ernstig gewonden in het verkeer stijgt. Voor de provincie is ieder verkeersslachtoffer er één te veel. Om die reden omarmt de provincie de landelijke ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. De eerste stap is om de stijging van het aantal doden en ernstig gewonden de komende jaren om te buigen in een daling: elk jaar minder verkeersslachtoffers. De provincie werkt daar hard aan samen met regionale partners.

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

Nederland -en daarmee Zuid-Holland- staat voor grote opgaven. Er is een grote woningbouwopgave en tegelijkertijd wil de provincie de aarde leefbaar houden voor toekomstige generaties. De provincie wil een gezonde, sociale en duurzame leefomgeving voor haar inwoners. Vitale en goed bereikbare steden en dorpscentra waar het fijn werken, wonen, recreëren is.

1. Bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar

In 2022 is gestart met de Bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar als opvolger van BEREIK!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Hierin werken de diverse overheden waaronder de provincie samen om werkzaamheden aan infrastructuur goed op elkaar af te stemmen, omleidingsroutes te bepalen (verkeersmanagement) en hinder voor reizigers, verladers en omgeving te beperken door zoveel mogelijk te werken in rustigere periodes. Hierbij wordt ingezet op goede communicatie, het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen zoals de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer en/of deelmobiliteit en afspraken te maken met werkgevers en werknemers over reisgedrag (reizen buiten de spits, op afstand werken). Een tweede doelstelling is om reizigers te verleiden om na de werkzaamheden structureel minder gebruik te laten maken van de personenauto.

In 2024 wordt de samenwerking geëvalueerd. Op voorhand is al duidelijk dat alle deelnemende partijen tevreden zijn met de samenwerking en deze structureel willen doorzetten om het grote aantal werkzaamheden in de komende tien jaar en daarna in goede banen te leiden. Hiervoor is op korte termijn financiële helderheid nodig over de provinciale bijdrage inclusief indexering. Het benodigde budget van € 1,2 mln bestaat momenteel uit € 0,3 mln structurele dekking (BEREIK!) en € 0,9 mln aan incidentele dekking t/m 2026 vanuit de reserve bereikbaarheid. Omdat de samenwerking wordt voortgezet en dit een structureel karakter krijgt is vanaf 2027 aanvullende structurele dekking nodig ter grootte van € 0,9 mln. Binnen de Ambitie zijn geen vrije structurele middelen. De dekking moet dus komen door het heroverwegen van bestemde structurele exploitatiemiddelen.

Voorgesteld wordt om voor deze correctie het structurele budget initiatiefprojecten PZI van € 1,3 mln per jaar te verlagen. Dit is mogelijk omdat vanwege de beperkte financiële ruimte vanaf 2027 veel minder infrastructuurprojecten opgestart gaan worden. Daarbij heeft samenwerking in Zuid-Holland Bereikbaar een hoge prioriteit omdat dit de basisbereikbaarheid op orde houdt en mogelijk leidt tot een duurzame gedragsverandering naar meer lopen, fietsen en openbaar vervoer en op andere tijden reizen/transporteren of niet reizen. De evaluatie die in 2024 wordt uitgevoerd zal met PS worden gedeeld.

Omdat de samenwerking structureel wordt doorgezet zal de provinciale bijdrage jaarlijks geïndexeerd moeten worden. De prijzen jaarlijks nemen immers jaarlijks toe. Sinds de start in 2022 zijn de prijzen al flink gestegen waardoor een tekort is ontstaan. Bestuurlijk is afgesproken dit ontstane tekort te verdelen over de samenwerkende partijen. Voor de provincie komt vanaf 2024 dit neer op € 177.000,- per jaar. Voor het jaar 2025 wordt de prijsontwikkeling geschat op € 75.000,- per jaar. Voorgesteld wordt om structureel € 252.000,- toe te voegen aan het budget vanuit de stelpost indexering in de begroting en vanaf deze Kadernota in deze stelpost rekening te houden met toekomstige indexering van dit budget voor 2026 en daarna op basis van de index prijs overheidsconsumptie.

Tabel 1: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget Bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Nieuwe strategische reservering (keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
1a	005684 Programma Zuid-Holland Bereikbaar	Bereikbaarheids- aanpak Zuid- Holland Bereikbaar	n.v.t.	1,2	1,4	0,2	vanaf 2024	Structurele indexering van de provinciale bijdrage t/m eind 2024 ten laste van stelpost prijsontwikkeling
1b	005684 Programma Zuid- Holland Bereikbaar	Bereikbaarheids- aanpak Zuid- Holland Bereikbaar	n.v.t.	1,4	1,5	0,1	vanaf 2025	Structurele indexering van de provinciale bijdrage t/m eind 2025 ten laste van stelpost prijsontwikkeling
1c	005684 Programma Zuid- Holland Bereikbaar	Bereikbaarheids- aanpak Zuid- Holland Bereikbaar	n.v.t.	0,6	1,5	0,9	vanaf 2027	Correctie dekking van incidenteel naar structureel door verlaging structureel exploitatiebudget initiatief fase PZI
1d	B000001	Projecten initiatief fase PZI	I	1,3	0,4	-0,9	vanaf 2027	zie 1c

2. Onderzoeksagenda bereikbaarheid

Ieder jaar wordt een onderzoeksagenda bereikbaarheid opgesteld met onderzoeken naar en samenwerkingen op diverse bereikbaarheidsonderwerpen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Deze vallen voor een deel onder deze beleidsprestatie maar ook onder 2.1.2. Adequaats en duurzaam aanbod openbaar vervoer en 2.1.3. Duurzaam en efficiënt goederenvervoer.

De programmering bestaat voor een deel uit reeds verplichte uitgaven voortkomend uit al gestarte processen, bestuurlijke afspraken en verzoeken van PS (als gevolg van Statenvragen, toezeggingen, moties en amendementen). Ook worden onderwerpen aangedragen door andere overheden en partijen uit de samenleving om gezamenlijk maatschappelijke vraagstukken op te pakken.

Voor de programmering voor onderzoek geldt in grote lijnen hetzelfde beoordelingskader als voor de programmering van het PZI. De rol en bijdrage van de provincie wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij

de principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard moeten de uitgaven wel passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek. Er is structureel € 2,86 mln per jaar beschikbaar. Daarnaast is jaarlijks € 350.000,- beschikbaar voor externe inhuur. Deze kan ook worden gebruikt voor onderzoeksdoeleinden. Voor 2024 is € 1,86 mln beschikbaar omdat bij het opstellen van de begroting het budget eenmalig is verlaagd (storting € 1 mln reserve bereikbaarheid) op basis van de programmering. Inmiddels is de programmering geactualiseerd en blijkt de opgave met € 171.000,- te zijn gestegen. Het verschil wordt onttrokken aan de reserve bereikbaarheid.

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 2: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget onderzoeksagenda bereikbaarheid 2024

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
2a	006074	Beleidsonderzoek Fiets - monitoring en fietsdata	Onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,2	0,2	vanaf 2024	Structureel onderzoeksbudget voor monitoring gebruik fietspaden
2b	006074	Beleidsonderzoek Fiets	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,2	0,3	0,1	2024	Incidentele uitgaven 2024 voor data gedreven werken (samenwerking overheden), subsidie fietsersbond, bijdrage IPO werkgroep, CROW bijeenkomst- en bijdrage onderzoek Kippenbrug
2c	006074	Beleidsonderzoek Fiets	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,3	0,4	0,1	2024	Externe inhuur actualisatie programma doorfietsroutes conform afspraak met Provinciale Staten
2d	006072	Strategisch provinciaal plan verkeersveiligheid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,1	0,1	2024	Data-onderzoek verkeersongevallen, Quick Scan analyse verkeersveiligheidsrisico's Zuid-Holland, inwinnen ongevallendata (ViaStat) en overleggen met

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
								overheden, omgeving en CROW
2e		Bijdrage kennisontwikkeling en samenwerking beheer en verkeer en vervoer	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,2	0,2	vanaf 2024	Bijdrage € 165.000,- aan CROW voor ondersteuning overheden op verkeer- en vervoerbeleid
2f	006067	Beleidsinformatie & Monitoring	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,05	0,05	2024	Ondersteuning en opstellen rapportages intensiteiten provinciale wegen
2g	006071	Coördineren accounthouders-schap en Mobiliteitstoets	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,5	0,5	2024	Voor het doen van de mobiliteitstoets bij ruimtelijke ontwikkelingen en bijdrage aan het IPO voor samenwerking op het vlak van verkeer en vervoer
2h	006075	Koepelopdracht Programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,05	0,05	2024	Bijdrage aan koepelprogramma samenwerking overheden op Mobiliteit en Verstedelijking voor coördinatie projecten en onderzoek naar logistiek
2i	006159	Onderzoek Schone bereikbaarheid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,1	0,1	2024	Onderzoek naar perspectief schone mobiliteit en diverse verdiepingsonderzoeken
2j	006160	lopen	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,01	0,01	2024	Voor symposium over voetgangersbeleid
2k	000625	verkeer en vervoerbeleid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,1	0,1	2024	Samenwerking op internationale Corridors en netwerkken
2l	000625	verkeer en vervoerbeleid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	1,9	2,0	0,1	2024	Verhoging budget vanuit de reserve bereikbaarheid om de onderzoeksagenda 2024 volledig te kunnen dekken
2m	000625	verkeer en vervoerbeleid	onderzoeksagenda bereikbaarheid	2,0	0,0	-2,0	2024	Toedeling budget 2024 over de verschillende uitgaven 2024 (zie ook beleidsprestatie 2.1.2 en 2.1.3)
2n	000625	verkeer en vervoerbeleid	Externe inhuur onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,4	0,1	-0,2	2024	Toedeling budget 2024 over de verschillende uitgaven 2024 (zie ook beleidsprestatie 2.1.2 en 2.1.3)

3. Smart Mobility

Voor Smart Mobility zijn in de begroting 2024 maar beperkt financiële middelen opgenomen. Het meeste werk zit in lopende investeringsprojecten (zoals uitrol van intelligente verkeersregelininstallaties) en personele uren (voor samenwerking). In beleidsprestatie 2.1.3 zijn middelen opgenomen voor connected transport corridors waar goederenvervoer voorrang krijgt op kruispunten met verkeerslichten. Voor het budget wat in 2024 beschikbaar is zijn op dit moment geen geschikte locaties beschikbaar. Dat is wel het geval voor fiets. Daarom wordt voorgesteld om de beschikbare middelen in 2024 ter grootte van € 95.000,- voor connected transport in te zetten voor het project Verbonden fietsen.

Dit betreft het ontwikkelen en uitrollen van een applicatie waarmee fietsers voorrang kunnen krijgen bij kruispunten met verkeerslichten. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de fiets als dagelijks vervoermiddel.

Tabel 3: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget Smart Mobility

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsoontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
3	006081	Smart Mobility	U	0,000	0,095	0,095	2024	Budget voor project verbonden fietsen komt van connected transport corridors Z-H (beleidsprestatie 2.1.3)

Beleidsprestatie 2-1-2 Adequat en duurzaam aanbod openbaar vervoer

De provincie wil een gezonde, sociale en duurzame leefomgeving voor haar inwoners. Vitale en goed bereikbare steden en dorpscentra waar het fijn werken, wonen, recreëren is.

De provincie realiseert daarom, samen met de MRDH, een 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 deelsystemen een reis van deur tot deur mogelijk maakt.

1. Exploitatie Waterbus

Ten aanzien van openbaar vervoer zijn er een aantal wijzigingen die betrekking hebben op concessies en concessie management. Ten eerste wordt een correctie doorgevoerd voor de exploitatie van de Waterbus. In een eerdere coalitieperiode is structureel € 1,5 mln beschikbaar gesteld voor een impuls aan het openbaar vervoer. Deze is in eerste instantie verwerkt als structurele storting in de reserve mobiliteit. Vervolgens zijn besluiten genomen over de inzet van de middelen waaronder € 782.000,- als extra exploitatiebijdrage voor de Waterbus. Dit is in de begroting verwerkt als structurele onttrekking aan de reserve mobiliteit. Dit had echter regulier op de begroting moeten worden gebracht als budget voor de Waterbus omdat hier ook contractuele verplichtingen tegenover staan.

Voor de extra inzet op de Waterbus draagt de regio Drechtsteden jaarlijks € 105.000,- bij. Deze is als structurele storting in de reserve mobiliteit verwerkt in de begroting. Dit had echter direct als dekking (inkomsten) moeten worden opgenomen in het budget voor de Waterbus. Dan had namelijk gebleken dat dit deel van uitgaven dubbel gedekt is.

Deze situatie wordt nu gecorrigeerd door de structurele stortingen en onttrekkingen ongedaan te maken en rechtstreeks te verwerken in de begroting. De dubbele dekking voor de bijdrage van Drechtsteden in de extra

uitgaven wordt ongedaan gemaakt door structureel € 105.000,- vanuit de impuls gelden OV over te hevelen naar het structurele budget Concessiemanagement zodat op een later moment besloten kan worden over de inzet ervan.

2. Samenwerkingsverband van decentrale openbaar vervoer autoriteiten (DOVA)

In het DOVA zijn afspraken gemaakt over extra uitgaven ter grootte van € 31.000,- voor data uitwisseling en de landelijke distributie van reis informatie naar de dynamische reis informatie panelen (DRIS). Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de Dynamische Reis informatie bij de diverse haltes. De dekking komt vanuit het budget concessiemanagement.

3. 2e ponton voor de waterbushalte in Rotterdam

In de begroting 2023 en 2024 was en is budget opgenomen voor de realisatie van een 2^e ponton. De realisatie heeft echter nog niet kunnen plaatsvinden omdat de situatie qua verantwoordelijkheid en bevoegdheid complex is. Het budget voor 2023 ter grootte van € 400.000,- is in de reserve mobiliteit gestort. We streven ernaar om het project in 2024 af te ronden. Daarom worden de in de reserve gestorte middelen opnieuw opgevoerd in de begroting voor 2024.

4. Onderzoeksagenda bereikbaarheid

Tot slot wordt in het kader van de onderzoeksagenda bereikbaarheid (zie beleidsprestatie 2.1.1) uitgaven begroot voor de jaarlijkse OV klantenbarometer (klanttevredenheid), contributie vereniging railforum (samenwerking) en ondersteuning bij het verder ontwikkelen van het waterstoftankstation in Heinenoord.

5. Dynamische Reis informatie Panelen (DRIS)

Het vervangen van de diverse dynamische reis informatie panelen (DRIS) wordt in 2024 afgerond (beleidsprestatie 2.1.5). In dat kader is ook het beheer van DRIS herijkt. Het beschikbare structurele beheer budget bestond uit structurele en incidentele dekking (onttrekking bekleemde middelen reserve mobiliteit). Bij de herijking is gebleken dat de structurele dekking voldoende is om de vaste beheerkosten te dekken. De jaarlijkse onttrekking van incidentele middelen uit de reserve mobiliteit komt daarmee te vervallen. Door deze correctie raken de hiervoor bekleemde middelen onbekleemd. Per jaar wordt gekeken of en welke extra werkzaamheden nodig en wenselijk zijn en hoe deze worden gedekt. Naar verwachting worden in 2024 een aantal panelen verplaatst en wat kleine aanpassingen gedaan als gevolg van een veranderende lijnvoering en verplaatsing van (gemeentelijke) haltes. De bijbehorende uitgaven ter grootte van € 177.000,- worden gedekt vanuit onbekleemde middelen in de reserve mobiliteit.

Tabel 4: Overzicht diverse wijzigingen exploitatie budget openbaar vervoer

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
3a	000406	Exploitatie Waterbus/Fast Ferry	n.v.t.	7,2	8,0	0,8	vanaf 2024	Toevoeging structurele storting in de reserve Mobiliteit voor Waterbus aan het budget.
3b	003695	Concessiemanagement	geen	0,7	0,8	0,1	vanaf 2024	Structurele storting restant impuls gelden OV

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
2a	006058	Ledenbijdrage DOVA	n.v.t.	0,4	0,4	0,03	2024	Incidentele extra uitgaven DOVA. Dekking vanuit budget concessiemanagement
2b	003695	Concessie-management	n.v.t.	0,8	0,8	-0,03	2024	zie 2a
3		aanleg 2e ponton Waterbus halte Rotterdam	n.v.t.	1,3	1,7	0,4	2024	De in 2023 niet gerealiseerde uitgave wordt opgevoerd op de Begroting 2024
4	006076	Concessiemanagement en aanbestedingen	Onderzoeks-agenda bereikbaarheid	0,0	0,05	0,05	2024	Jaarlijkse OV klantenbarometer, contributie vereniging railforum en ondersteuning waterstof-tankstation Heinenoord. Dekking vanuit beleidsprestatie 2.1.2 (tabel 2)
5a	004100	beheer DRIS	beheer	1,0	0,6	-0,4	vanaf 2024	Correctie. Het structurele budget wordt verlaagd tot de daadwerkelijke vaste beheerkosten.
5b	004100	beheer DRIS	beheer	0,6	0,8	0,2	2024	Budget voor incidentele uitgaven DRIS. Dekking vanuit de reserve mobiliteit

6. Implementatie ERTMS op de Merwedelinglijn

De implementatie van de Europese standaard voor treinbeveiliging genaamd European Rail Traffic Management System op de Merwedelinglijn is in voorbereiding. Er zijn nadere financiële afspraken gemaakt met Qbuzz over de aanschaf van de nieuwe treinen en de verlenging van de huidige concessie. Voor de mogelijk hogere financieringskosten (bouwrente en indexatie) van de nieuwe treinen is afgesproken dat de provincie hiervoor garant staat. Voorgesteld wordt om hiervoor een risicoreservering van € 10 mln in te stellen binnen het jaarlijkse exploitatiebudget voor de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG) over de periode 2028-2033. De dekking komt vanuit de onbepaalde middelen in de reserve mobiliteit. Vanwege de aanschaf van de nieuwe treinen is besloten om de concessie aan Qbuzz te verlengen. In dit kader is afgesproken dat de provincie extra bijdraagt om het voorzieningsniveau in de periode totdat de nieuwe treinen gaan rijden op peil te houden (t/m 2027). Voorgesteld wordt om incidenteel € 3,8 mln ter beschikking te stellen en toe te voegen aan het structurele exploitatiebudget voor de concessie DMG en deze te dekken uit de bekleemde middelen voor transitie OV in de reserve mobiliteit.

Ook wordt de afgesproken Rijksbijdrage (SPUK) voor de invoering van het beveiligingssysteem ERTMS en de vervroegde afschrijving van het oude materieel verwerkt in de begroting. Deze bijdrage wordt uitgekeerd aan Qbuzz over de periode 2024-2027.

Tabel 5: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget ERTMS op de Merwedelingelijn

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
6a	000402	Exploitatie DMG	n.v.t.	0,0	10,0	10,0	2024-2033	Verwerking risicoreservering hogere financieringskosten van de nieuwe treinen Merwedelingelijn
6b	000402	Exploitatie DMG	n.v.t.	0,0	3,8	3,8	2024-2027	Verwerking extra bijdrage om het voorzieningenniveau in de periode 2024 t/m 2027 op peil te houden
6c	000402	Exploitatie DMG	n.v.t.	0,0	18,4	18,4	2024-2027	Rijksbijdrage invoering van het beveiligingssysteem ERTMS in de nieuwe treinen op de MLL

7. Veer Maassluis – Rozenburg

Voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg hebben PS in juli 2023 (nummer 7566) besloten om een tijdelijke exploitatieovereenkomst aan te gaan met Damen ter overbrugging van de periode totdat er door middel van een Europese aanbesteding een nieuwe exploitant kan worden gecontracteerd. Hierin was ook opgenomen dat € 1 mln beschikbaar zou worden gesteld uit de reserve mobiliteit zodat Damen het autoveer Blankenburg zou kunnen aanschaffen en repareren.

In januari 2024 hebben PS besloten over de inhoud van het addendum op deze overeenkomst (nummer 7620). Dit betreft een extra exploitatiebijdrage voor de jaren 2024 en 2025. Daarnaast is gemeld dat Gedeputeerde Staten hebben besloten het autoveer aan te schaffen en deze door Damen te laten repareren. De aanschaf en reparatie betreft een investering die moet worden afgeschreven met kapitaallasten (rente en afschrijving) tot gevolg. Deze uitgave kan daardoor niet worden gedekt met het beschikbare exploitatiebudget van € 1 mln. Dit wordt nu gecorrigeerd door de beschikbare € 1 mln te laten vrijvallen uit de reserve mobiliteit ter dekking van de bijbehorende toekomstige kapitaallasten.

Vervolgens wordt autoveer verhuurd aan de door Damen opgerichte B.V. River Operations South Holland. De afgesproken huuropbrengsten voor 2024 en 2025 worden nu in de begroting verwerkt.

Tabel 6: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget Veer Maassluis - Rozenburg

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
7a	000597	Addendum exploitatieovereenkomst VMR	n.v.t.	1,2	2,9	1,7	2024	Aanvullende exploitatiebijdrage Veer Maassluis Rozenburg PS besluit
7b	000597	Addendum exploitatieovereenkomst VMR	n.v.t.	1,5	2,9	1,4	2025	
7c	B205420	Aankoop & reparatie autoveer De Blankenburg	n.v.t.	0,0	1,0	1,0	2024	Betreft een investering. Voor de dekking van de kapitaallasten valt € 1 mln vrij uit de reserve mobiliteit naar de Algemene reserve
7d		verhuur De Blankenburg	n.v.t.	0,0	0,1	-0,1	2024	Conform afspraak wordt De Blankenburg verhuurd aan de exploitant en betaald deze hiervoor een vergoeding
7e		verhuur De Blankenburg	n.v.t.	0,0	0,1	-0,1	2025	

8. Extra Rijksmiddelen regionaal openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer draaiend te houden en aantrekkelijker te maken heeft de Tweede Kamer in 2023 besloten om naar aanleiding van Motie Bikker structurele middelen beschikbaar te stellen voor het openbaar vervoer (compensatie tariefindexering en verhoging kwaliteit). Een deel van deze middelen zal beschikbaar worden 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 niet doorvoeren van de jaarlijkse indexering van de openbaar vervoer tarieven;
- Compensatie voor het op peil houden van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer.

Daarnaast wordt er een incidentele vergoeding beschikbaar gesteld omdat het Rijk in 2024 een korting heeft doorgevoerd op de vergoeding studentenreisvoorziening (SOV) aan de vervoerders. Deze korting was gebaseerd op het gebruik van de voorziening in het studiejaar 2022-2023. Het Rijk heeft besloten een incidentele vergoeding beschikbaar te stellen ter hoogte van de doorgevoerde korting. Dit voorkomt dat alle extra ter beschikking gestelde middelen van Motie Bikker in 2024 ingezet moeten worden om deze korting te compenseren en daar zijn deze middelen nu juist niet voor bedoeld.

De uitbetaling van de beschikbare middelen zal via de Meicirculaire worden uitgekeerd in het Provinciefonds, deze wordt in de Najaarsnota verwerkt. Vooruitlopend hierop worden in deze Voorjaarsnota alvast de compensaties voor het niet indexeren van de tarieven en de vergoedingen SOV verwerkt in de concessiebijdragen. Deze bijdragen worden tijdelijk gedekt vanuit de reserve mobiliteit en bij de Najaarsnota aangepast.

Tabel 7: Overzicht wijzigingen exploitatiebudgetten openbaar vervoer als gevolg extra Rijksmiddelen

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
8a	000403	Exploitatie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	33,9	40,7	6,9	2024	Inzet extra rijksmiddelen voor regionaal openbaar vervoer voor compensatie niet indexerende tarieven en compensatie vergoeding SOV. In eerste instantie dekking uit reserve mobiliteit, na verwerking Meicirculaire provinciefonds zal bij Najaarsnota de dekking structureel worden aangepast
8b	001161	Exploitatie Trein Alphen - Gouda	n.v.t.	3,4	4,3	0,9	2024	
8c	000402	Exploitatie DMG	n.v.t.	23,3	26,9	3,6	2024	
8d	000404	Exploitatie HWGO	n.v.t.	11,0	13,6	2,6	2024	
8e	000406	Exploitatie Waterbus/Fast Ferry	n.v.t.	7,3	7,7	0,4	2024	

9. Compensatie lagere tarieven bij start nieuwe concessieperiode

Provinciale Staten hebben in november 2023 besloten over het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee 2025 (nummer 7587). Hierbij is besloten om de compensatie van de naar de vervoerder toe voor het hanteren van lagere tarieven te handhaven zoals dit in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. De nieuwe concessie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee gaat van start in 2026. Vanaf dat jaar is € 450.000,- per jaar nodig om de compensatie voor de lagere tarieven te handhaven. Met deze compensatie was rekening gehouden binnen het structurele budget exploitatie OV. De onder 8 genoemde Rijksmiddelen voor compensatie van het niet indexerende van de tarieven zijn aanvullend hierop.

10. Transitievergoedingen Waterbus en Trein Alphen - Gouda

In de afgelopen jaren zijn als het gevolg van minder reizigers door de Coronapandemie transitievergoedingen gereserveerd voor de concessies van de Waterbus en de Treindienst Alphen – Gouda. Deze zijn bedoeld om het openbaar vervoer op peil te houden. Het gebruik van het openbaar vervoer is nog niet terug op het niveau van voor de Coronapandemie. Voorgesteld wordt om de vergoeding voor de Waterbus door te zetten in 2024 met inzet van de hiervoor beklemde middelen in de reserve mobiliteit en de nog niet toegekende middelen uit 2023 wederom beschikbaar te stellen. Voor de Treindienst Alphen – Gouda worden de nog niet uitgekeerde middelen uit eerdere jaren uitgekeerd in 2024.

Tabel 8: Overzicht wijzigingen exploitatiebudgetten openbaar vervoer (lagere tarieven en transitievergoedingen)

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
9a	000404	exploitatie HWGO	n.v.t.	10,9	11,4	0,5	Vanaf 2026	Compensatie vervoerder voor het handhaven van lagere tarieven
9b	002076	exploitatie OV	n.v.t.	17,9	17,4	-0,5	Vanaf	

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
							2026	
10a	000406	Exploitatie Waterbus/Fast Ferry	n.v.t.	7,7	10,1	2,4	2024	Doorzetten transitievergoeding in 2024 en uitbetaling resterende middelen 2023
10b	001161	Exploitatie Trein Alphen - Gouda	n.v.t.	4,3	5,0	0,7	2024	Uitbetaling resterende middelen transitievergoeding uit 2021 en 2023.

11. Rijksbijdrage zero emissie busvervoer Zuid-Holland Noord

De provincie realiseert in 2030 een aanbod van Openbaar Vervoer zonder uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂, stikstof en fijnstof in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland. De overgang naar zero emissie busvervoer wordt leidt tot beperkte meerkosten binnen de bestaande concessies omdat deze heel geleidelijk gaat. Vanuit het Rijk is sinds 2022 een bijdrage mogelijk om het verschil tussen de aanschafkosten van bussen die geen schadelijke stoffen uitstoten (zero emissie) en die van conventionele dieselbussen te verminderen. Hiervoor is een zogenaamde SPUK-regeling opgesteld. Voor de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord heeft het Rijk middelen beschikbaar gesteld over de periode 2024-2028. Deze bijdrage wordt nu in de begroting verwerkt.

Tabel 9: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget Zuid-Holland Noord als gevolg extra Rijksbijdrage zero emissie

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
11a	000403	Exploitatie Zuid-Holland Noord	n.v.t.	40,7	42,2	1,5	2024	Rijksbijdrage zero emissie bussen
11b				33,9	34,5	0,6	2025	
11c				33,9	34,5	0,6	2026	
11d				33,9	34,5	0,6	2027	
11e				33,9	34,2	0,3	2028	

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

Als onderdeel van de onderzoeksagenda bereikbaarheid wordt in 2024 uitgaven voorgesteld voor samenwerking op de goederenvervoercorridors, Clean Energy Hubs, Truckparking en op het vlak van vers logistiek. Ook wordt bijgedragen aan onderzoek naar mogelijke mitigerende maatregelen rondom de A15 nu het Rijk de MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem gepauzeerd heeft. Daarbij wordt tijdelijke externe inhuur gepleegd voor het op korte termijn benutten van de Modal Shift regeling van het Rijk (verschuiving lading van weg naar binnenvaart en spoor) en in het verlengde daarvan voor de ondersteuning van bedrijven bij de verduurzaming van het goederenvervoer. Tot slot zetten we de samenwerking binnen het programma RH2INE voort met als doel om het (toekomstige) gebruik van waterstof in de binnenvaart verder te uit te werken en te promoten.

2. Connected transport corridors

In het kader van Smart Mobility is in het Westland met succes gewerkt aan connected transport corridors waar goederenvervoer voorrang krijgt op kruispunten met verkeerslichten. Een vervolgpriject hierop bij een tweetal andere kruispunten is in uitvoering maar kon niet volledig in 2023 worden afgerond. Het resterende budget wordt toegevoegd aan de begroting 2024. Voor het budget wat in 2024 beschikbaar is zijn op dit moment geen geschikte locaties voor goederenvervoer. Voor fiets zijn potentieel wel locaties interessant om dit principe toe te passen. Hoewel dit in principe geen meerwaarde oplevert voor goederenvervoer draagt dit wel bij aan de bredere doelstellingen van Smart Mobility en is dit in lijn met het coalitieakkoord. Voorgesteld wordt om dit budget beschikbaar te stellen voor het project Verbonden Fietsen in beleidsprestatie 2.1.1.

Tabel 10: Overzicht wijzigingen exploitatiebudgetten goederenvervoer

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
1a	006073	Goederenvervoercorridors	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,3	0,3	2024	Bijdragen aan samenwerking Goederenvervoercorridors, Clean Energy Hubs, Truckparking, Vers logistiek en Samenwerking A15 mitigerende maatregelen
1b			externe inhuur onderzoeksagenda	0,3	0,4	0,1	2024	Externe inhuur Modal shift regeling

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Project-omschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
1c			bereikbaarheid	0,4	0,5	0,1	2024	Externe inhuur Ondersteuning bedrijven duurzaamheid goederenvervoer /Modal Shift
1d	006066	RH2INE (nieuw)	onderzoeksagenda bereikbaarheid	0,0	0,2	0,2	2024	Voortzetting internationaal programma en samenwerking waterstof binnenvaart door ondersteuning bij onderzoek, evenementen en communicatie
2a	B000005	Connected Transport Corridors Z-H	U	0,0	0,02	0,02	2024	Afronding lopend project in 2024 in plaats van 2023
2b	B000005	Connected Transport Corridors Z-H	n.v.t.	0,1	0,0	-0,1	2024	Budget wordt beschikbaar voor project Verbonden fietsen onder beleidsprestatie 2.1.1

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, deelfervoer 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. Vervanging Concordiabrug

De verkenning voor de vervanging van de Concordiabrug in Gorinchem is afgerond. Bij de start van de verkenning is destijds ook al het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Dit is echter niet in lijn met de nieuwe PZI spelregels. Het uitvoeringskrediet kan pas beschikbaar worden gesteld na het uitvoeringsbesluit. Daarom wordt nu het investeringskrediet gesplitst in een:

- Voorbereidingskrediet van € 0,8 mln (totale uitgaven van de verkenningfase);
- Reservering van € 10,7 mln voor de uitvoeringsfase vervanging Concordiabrug.

In het najaar van 2024 kan naar verwachting een uitvoeringsbesluit aan Provinciale Staten worden voorgelegd waarbij het uitvoeringskrediet wordt aangevraagd.

Op basis van de huidige kostenraming voor de vervanging van de brug blijkt dat de reservering voor de uitvoeringsfase onvoldoende is. De kosten van de vervanging blijken hoger te zijn dan bij de start van de verkenning ingeschat. Dit heeft te maken met enerzijds prijsontwikkeling en anderzijds met de nadere uitwerking van het ontwerp en een scopewijziging (realisatie tijdelijke brug tijdens werkzaamheden).

Er is in het project zoveel mogelijk versoerd op de ontwerpeisen (breedte, hoogte etc.) en daarnaast verder gekeken naar overige versoeringsmaatregelen zoals een ander type brug en geen tijdelijke brug. Wanneer echter gekeken wordt naar de totale levensduur van de brug (inclusief onderhoudskosten) dan heeft een ander brugtype niet de voorkeur. Het niet realiseren van een tijdelijke brug is onwenselijk vanwege de hinder voor de omgeving en vanwege belang van de brug voor de hulpdiensten (aanrijtijden) en het openbaar vervoer.

De prijsontwikkeling van € 2 mln kan worden gedekt vanuit de gereserveerde middelen in het PZI voor prijsontwikkeling op lopende projecten t/m 2027. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 23). Voor het overige tekort van € 10,7 mln wordt voorgesteld om deze te dekken vanuit de reservering verbeteringen kruisingen weg-vaarweg. Deze reservering is in het verleden ingesteld voor de integrale vervanging van bruggen waar dit noodzakelijk was. De kennis over de staat van onze bruggen is in de afgelopen jaren toegenomen. Daaruit weten we dat de komende 15 jaar er geen andere bruggen vervangen hoeven te worden. Dit voorstel gaat dus niet ten koste van een ander brugvervangingsproject.

Tabel 11: Overzicht wijzigingen investeringskrediet vervanging Concordiabrug

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						Omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	Projectfase (spelregels PZI)	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
1a	EVW101702	Verkenning vervanging Concordiabrug	V	11,5	0,8	-10,7	2024	2024	Vorbereidingskrediet en reservering uitvoeringsfase gesplitst.
1b		Reservering uitvoeringsfase	R	0,0	10,7	10,7	2027	2028	Zie 1a.
1c		vervanging	R	10,7	12,7	2,0	2027	2028	Compensatie prijsontwikkeling t/m 1 jan 2024 vanuit reservering prijsontwikkeling projecten t/m 2027.
1d			R	12,7	23,6	10,9	2027	2028	Dekking tekort vanuit reservering verbeteringen kruising weg-vaarweg.
1e		Reservering verbetering kruisingen weg-vaarweg	R	14,7	3,8	-10,9	2030	2030	Zie 1d.

2. Toekomstige vervanging bestaande infrastructuur

In de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen deel infrastructuur is geconstateerd dat voor toekomstige vervanging van bestaande infrastructuur zoals oevers van vaarwegen en viaducten een tekort is aan investeringsmiddelen ter grootte van circa € 75 mln in de periode 2028-2039 (beleidsdoel 2.2 en beleidsprestatie 2.2.1). Dit zijn onvermijdelijke uitgaven die noodzakelijk zijn om de huidige infrastructuur beschikbaar en veilig te houden en achterstallig onderhoud met bijbehorende hogere kosten te voorkomen. Binnen de middelen voor beheer- en onderhoud is geen ruimte om dit tekort op te vangen omdat het huidige onderhoudsniveau al sober en doelmatig is. Binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het PZI zijn geen vrije investeringsmiddelen meer. Wel zijn er reserveringen voor toekomstige investeringen en onbepaalde exploitatiemiddelen in de reserve mobiliteit zonder bestuurlijke of juridische verplichting die hiervoor benut zouden kunnen worden.

In de huidige Financiële Verordening is opgenomen dat alle investeringen met een maatschappelijk nut worden geactiveerd. De huidige verordening wordt in 2024 geactualiseerd. Het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV) stelt dat het activeren van bijdragen aan derden een keuze is en niet verplicht. Het afwijken van de huidige verordening biedt de mogelijkheid om voor een aantal bijdragen aan derden onbepaalde exploitatiemiddelen in

de reserve te benutten. De vrijgekomen investeringsmiddelen kunnen dan worden ingezet voor beheer en onderhoud.

De onbeklemd incidentele middelen in de reserve mobiliteit waren eerder beklemd om de toekomstige prijsontwikkeling in OV op te vangen bij gebrek aan structurele dekking hiervoor. In 2023 is besloten op basis van het nieuwe indexeringsbeleid om dit te dekken met structurele middelen via de stelpost indexering. Hiervoor zijn ter compensatie incidentele middelen ingeleverd. Het restant van die middelen kan nu worden ingezet voor incidentele uitgaven.

Indien in de nieuwe Financiële Verordening besloten zal worden om anders om te gaan ten aanzien van bijdragen aan derden dan zullen de financiële gevolgen hiervan inzichtelijk worden gemaakt

Om de benodigde € 75 mln aan investeringsmiddelen vrij te spelen wordt voorgesteld om een deel van de reserve bereikbaarheid en mobiliteit waarvan zeker is dat deze onbeklemd zijn (geen juridische en bestuurlijke verplichtingen) in te zetten voor (mogelijke) toekomstige bijdragen aan Rijksinfrastructuur die we niet mogen activeren. De huidige reserveringen voor de Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) en de Goederenvervoercorridors worden omgezet van investering naar exploitatie.

De nog resterende onbeklemd middelen in de reserves worden benut om een deel van de subsidies in het kader van de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen te dekken vooruitlopend op de aankomende wijzigingen van de Financiële Verordening.

Na deze omzettingen blijft er nog een tekort over van ruim € 17 mln welke gevonden wordt door bijna alle nog resterende reserveringen voor investeringsprojecten zonder juridische of bestuurlijke verplichting te schrappen. De Reservering verbetering kruisingen weg-vaarweg van € 3,8 mln (na voorstel vervanging Concordiabrug) kan worden ingezet omdat binnen de looptijd van PZI zover nu bekend geen bruggen vervangen hoeven te worden. De Reservering functionele verbeteringen vaarwegen van € 2,6 mln kan worden ingezet omdat er nu geen zicht is op noodzakelijke nieuwe verbeteringen aan de vaarwegen. Dit betekent wel dat wanneer nieuwe verbeteringen gewenst zijn dat geen beroep meer kan worden gedaan op deze reservering. De Reservering voor tegenvallers in de regio Gouwe van € 9,4 mln kan worden ingezet omdat deze niet nodig is voor het vervolg op Beter Bereikbaar Gouwe (zie verderop, de bestaande reservering is voldoende) of scopewijzigingen op anderen projecten in de regio zoals de N207 Zuid. Tot slot kan de Reservering Smart Mobility met € 1,2 mln worden verlaagd omdat hier nog geen concrete projecten voor bekend zijn en voor de verdere uitrol van intelligente verkeerslichten in dit kader apart middelen zijn gereserveerd.

Tabel 12: Overzicht wijzigingen investeringskredieten als gevolg van BBV en ten behoeve van tekort vervangingsinvesteringen (beleidsdoel 2.2)

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						Omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
2a	Reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	R	28,0	0,0	-28,0	2036	n.v.t.	Omzetting investering naar exploitatie met dekking onbeklemd	

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						Omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
2b		Reservering Goederenvervoercorridors	R	7,5	0,0	-7,5	2026		middelen uit de reserve bereikbaarheid en mobiliteit.
2c	Uitvoeringsprogramma Fiets								
	B550803	F508.3 Kruising Hofzichtlaan	U	0,3	0,0	-0,3	2026	n.v.t.	Omzetting investering naar exploitatie met dekking onbeklemden middelen uit de reserve bereikbaarheid en mobiliteit.
	B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen	U	1,4	0,0	-1,4	2026		
	B561900	F619 Oud-Beijerland-Heinenoordtunnel	U	0,4	0,0	-0,4	2026		
	B562400	F624 Gouda - Alphen a.d.Rijn SFR	V	1,5	0,0	-1,5	2026		
	B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR	V	2,4	0,0	-2,4	2026		
	B562800	F628 Gouda-Woerden (SFR)	V	2,7	0,0	-2,7	2026		
	B563100	F631 Fietscorridor Leiden-Voorschoten	V	2,5	0,0	-2,5	2026		
	B563900	F639 Fietsr.Hellevoetsl-Spijkenisse	V	1,8	0,0	-1,8	2026		
	B580900	S809 Uitbr.fietsstallingen Leiden CS	V	5,2	0,0	-5,2	2026		
	B590100	Verlengde Velostrada Delft-Leiden f2	U	4,0	0,0	-4,0	2027		
	B560401	F604.1 Blauwe Steenweg-Smidsweg	U	0,4	0,0	-0,4	2028		
2d	Stelpost 48	Reservering verbetering kruisingen weg-vaarweg	R	3,8	0,0	-3,8	2030	2030	Heroverweging reservering voor inzet vervanging bestaand areaal
2e	EVW999714	Reservering functionele verbeteringen vaarwegen	R	2,6	0,0	-2,6	2027	n.v.t.	
2f		Reservering voor tegenvallers in de regio Gouwe	R	9,4	0,0	-9,4	2033	2033	
2g		Reservering Smart Mobility	R	1,7	0,5	-1,2	2025	2025	

Tabel 13: Overzicht wijzigingen exploitatiebudgetten als gevolg van BBV en ten behoeve van tekort vervangingsinvesteringen (beleidsdoel 2.2)

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
3a		Reservering bijdrage Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	R	0,0	28,0	28,0	2030	Zie vorige tabel
3b		Reservering Goederenvervoercorridors	R	0,0	7,5	7,5	2026	
Uitvoeringsprogramma Fiets								
3c	B550803	F508.3 Kruising Hofzichtlaan	U	0,0	0,3	0,3	2026	Zie vorige tabel
	B560400	F604 Oud Beijerland- Strijen	U	0,0	1,4	1,4	2026	
	B561900	F619 Oud-Beijerland- Heinenoordtunnel	U	0,0	0,4	0,4	2026	
	B562400	F624 Gouda - Alphen a.d.Rijn SFR	V	0,0	1,5	1,5	2026	
	B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR	V	0,0	2,4	2,4	2026	
	B562800	F628 Gouda-Woerden (SFR)	V	0,0	2,7	2,7	2026	
	B563100	F631 Fietscorridor Leiden- Voorschoten	V	0,0	2,5	2,5	2026	
	B563900	F639 Fietsr.Hellevoetsl- Spijkenisse	V	0,0	1,8	1,8	2026	
	B580900	S809 Uitbr.fietsstallingen Leiden CS	V	0,0	5,2	5,2	2026	
	B590100	Verlengde Velostrada Delft-Leiden f2	U	0,0	4,0	4,0	2027	
	B560401	F604.1 Blauwe Steenweg- Smidsweg	U	0,0	0,4	0,4	2028	

3. Projectmanagement N59 Energy Highway

Het project N59 Energy Highway wordt door de provincie uitgevoerd in samenwerking met het Rijk, Rijkswaterstaat, gemeenten Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland en provincie Zeeland. De weg is eigendom van Rijkswaterstaat. Voor dit project is afgesproken dat de maximale bijdrage van de provincie € 10,2 mln bedraagt exclusief het projectmanagement. Normaliter zijn de projectmanagementkosten integraal onderdeel van een projectbudget of krediet. Het projectmanagement wordt daarom bij uitzondering gedekt uit het budget initiatieffase. Het project is nagenoeg afgerond maar werkzaamheden aan onder andere de groenvoorziening en de financiële afronding vinden niet meer plaats in 2024 maar in 2025. Daarvoor wordt voorgesteld het budget voor projectmanagement met € 100.000,- te verhogen in 2025.

4. Fietsmaatregel Bodegravenboog (initiatieffase)

Recent is de Verkenning Beter Bereikbaar Gouwe afgerond en met Provinciale Staten besproken. Daarbij is afgesproken om gezamenlijk met het Rijk en de regio in te zetten op de verbetering van het knooppunt A12-N11

Bodegravenboog. Eind 2022 is in de Tweede Kamer een Motie aangenomen. De motie verzoekt het kabinet een bod van de regio voor de Bodegravenboog serieus te bezien. Het gaat daarbij om een werkende parallelstructuur inclusief op- en afrit bij Bodegraven een veilige fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven. Daarna is de Bodegravenboog echter door het Rijk gepauzeerd. Vervolgens hebben we als regio in oktober 2023 met de demissionair minister van I&W toch een afspraak kunnen maken om gezamenlijk met het Rijk een onderzoek te starten naar een integraal ontwerp voor een verbinding N11/A12. In dat onderzoek wordt ook een veilige fietsoversteek ontworpen passend binnen het eindbeeld. Op basis van het eindbeeld kan bekeken worden of de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek passend binnen dit eindbeeld vooruitlopend/gefaseerd/als no regret verder kan uitwerken in een verkenning.

Het initiatiefproject fietsmaatregel Bodegravenboog wordt opgestart om in afstemming met het Rijk de problematiek en mogelijke uitwerking in beeld te brengen. Voorgesteld wordt om hiervoor € 250.000,- exploitatiebudget beschikbaar te stellen voor 2024. Naar verwachting kan deze fase begin 2025 worden afgerond. Op basis van de uitkomsten kan een voorbereidingsbesluit worden voorgelegd aan Provinciale Staten voor de start van een verkenning. Onder beleidsprestatie 2.1.5 worden middelen gereserveerd voor de uitvoeringsfase.

5. R-Net Leiden – Noordwijk (initiatieffase)

Het initiatiefproject R-Net Leiden – Noordwijk komt voort uit het uitvoeringsproject HOV Leiden CS - Katwijk. Dit project bestaat uit een bijdrage aan maatregelen in Leiden en de aanleg van een busbaan langs de Tjalmaweg tussen Leiden en Katwijk. Nu wordt voorgesteld om het stuk van Katwijk naar Noordwijk ook verder te onderzoeken en daar totaal € 600.000,- exploitatiebudget beschikbaar te stellen waarvan € 450.000,- in 2024 en € 150.000,- in 2025. Vooralsnog zijn er geen middelen gereserveerd voor de uitvoeringsfase. Begin 2026 zal de initiatieffase zijn afgerond waarna, bij voldoende zicht op financiering voor de uitvoering, een voorbereidingsbesluit kan worden genomen.

6. Projecten initiatieffase

Het huidige PZI 2024-2039 bevat een aantal projecten in de initiatieffase. Voor deze fase is een structureel exploitatiebudget beschikbaar. Als gevolg van het voorstel om de bereikbaarheidsaanpak Zuid-Holland Bereikbaar structureel te dekken (zie beleidsprestatie 2.1.1) is vanaf 2027 € 375.000,- per jaar beschikbaar. Tot die tijd is bijna € 1,3 mln per jaar beschikbaar.

Tabel 14: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget N59 en initiatieffase PZI

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
3	B000001B	Projectmanagement N59	U	0,0	0,1	0,1	2025	Extra projectmanagementkosten 2025
4	B000001O	Fietsmaatregel Bodegravenboog	I	0,0	0,3	0,3	2024	Gekoppeld aan nieuwe reservering in PZI voor uitvoering fietsmaatregel Bodegravenboog.
5a	B000001Q	R-Net Leiden - Noordwijk	I	0,0	0,5	0,5	2024	Komt voort uit het uitvoeringsproject HOV Leiden – Katwijk. Nog geen reservering voor uitvoering
5b	B000001Q	R-Net Leiden - Noordwijk	I	0,0	0,1	0,1	2025	

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
6a	B000001	Initiatiefase PZI projecten	I	1,3	0,3	-1,0	2024	Resultaat wijzigingen 4 en 5a
6b			I	1,3	1,2	-0,1	2025	Resultaat wijziging 3
6c	B000001	Projecten initiatiefase PZI	I	1,3	0,4	-0,9	vanaf 2027	Inzet voor Zuid-Holland Bereikbaar zie beleidsprestatie 2.1.1

7. Indexering bijdrage nieuwe multimodale brug Rotterdam

In 2023 hebben Provinciale Staten besloten een financiële bijdrage te doen aan de planuitwerking en realisatie van de nieuwe multimodale brug Rotterdam. Deze brug krijgt een belangrijke functie in met name het openbaar vervoer netwerk door middel van een nieuwe tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Hiermee maakt de provincie de bouw van 35.000 woningen in dit deel van Rotterdam mede mogelijk. Voor de planuitwerking en realisatie is maximaal € 10 mln exploitatiebudget beschikbaar gesteld. In 2024 wordt hiervan € 200.000,- als subsidie verleend aan de gemeente Rotterdam. De subsidie is als begrotingssubsidie opgenomen in de Voorjaarsnota. Over de resterende reservering van € 9,8 mln voor de realisatie is afgesproken deze jaarlijks te indexeren met de prijs bruto overheidsinvesteringen (IBOI). Voorgesteld wordt om de reservering met € 0,4 mln te verhogen en deze te dekken met de hiervoor beschikbare middelen in het PZI. Aangezien dit investeringsmiddelen betreft kunnen deze niet rechtstreeks worden toegevoegd aan een exploitatiebudget. Daarom zal € 0,4 mln aan investeringsmiddelen vrijvallen. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 23). De bijbehorende structurele kapitaallasten die nu gedekt zijn in de begroting treden hiermee niet op en vallen vrij naar het structurele begrotingssaldo. In plaats daarvan wordt incidenteel € 0,4 mln exploitatiebudget onttrokken aan de algemene reserve.

8. Afskoop beheer en onderhoud fietspad RijnlandRoute

In het kader van de aanleg van de RijnlandRoute is in 2013 een overeenkomst met de gemeente Wassenaar afgesloten over aanleg van een fietspad. In de overeenkomst is vastgelegd dat de provincie grond van de gemeente kreeg om daar fietspaden op te realiseren en dat de provincie de gronden daarna weer zou overdragen aan de gemeente inclusief een afkoopsom voor **toekomstig beheer- en onderhoud van het fietspad**. Hiervoor is bij het kaderbesluit infrastructuur 2020 parallel aan de Kadernota 2020 € 2,8 mln aan exploitatiebudget opgenomen in de begroting vanuit de inmiddels opgeheven reserve exploitatieprojecten. Recent is de daadwerkelijke afkoopsom vastgesteld op € 1,5 mln met betaling in 2024. Dit betekent dat bijna € 1,3 mln vrijvalt naar het onbeklemd deel van de reserve bereikbaarheid.

Tabel 15: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget bijdrage Multimodale brug Rotterdam en afskoop beheer fietspad Wassenaar (RLR)

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
<i>Prijswontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
7		Reservering oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Multimodale brug	R	9,8	10,2	0,4	2032	Indexering met IBOI over 2023.

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	
8a	B000001	Afkoop/bijdrage beheer fietspad Wassenaar (RijnlandRoute)	n.v.t.	1,4	1,5	0,1	2024	Verwerking nadere afspraken afkoopsum
8b	B000001	Afkoop/bijdrage beheer fietspad Wassenaar (RijnlandRoute)	n.v.t.	1,4	0,0	-1,4	2025	

9. Verkenning Parallelweg N217

Voor de Parallelweg N217 is de verkenning afgerond. De hieruit naar voren gekomen voorkeursvariant van provincie en gemeente valt veel duurder uit dan de beschikbare financiële middelen. De kosten worden geraamd op € 10,6 mln en dat is zelfs nog zonder rekening te houden met projectmanagementkosten. Wanneer rekening wordt gehouden met de bestuurlijk toegezegde bijdrage van de gemeente Hoeksche Waard van € 2,7 mln en de provinciale reservering voor de uitvoeringsfase van € 1,5 mln dan is het tekort minimaal € 7,4 mln.

Versobering van de voorkeursvariant levert weinig tot geen besparing op. Een extra bijdrage van de gemeente wordt ook niet verwacht en er zijn geen andere reserveringen in PZI beschikbaar voor projecten in deze regio. Het is wel mogelijk om de restitutie vanuit het Wegschap Dordtse Kil (lagere onderhoudskosten Kiltunnel) in de jaarrekening 2023 ter grootte van € 0,7 mln hiervoor beschikbaar te stellen. Maar dan nog blijft het tekort te groot en moet geconstateerd worden dat dit project niet haalbaar is.

Daarom wordt voorgesteld om, in lijn met de PZI spelregels, het investeringskrediet te splitsen in verkenningfase en een reservering voor de bereikbaarheid Hoeksche Waard. Met de gemeente wordt nader overlegd over een eventueel vervolg of alternatief voor dit project. De eerder bestuurlijk afgesproken bijdrage van de gemeente (€ 2,7 mln) wordt in het PZI verwerkt en toegevoegd als inkomsten aan de nieuw reservering.

Tot slot wordt voorgesteld om de eerder genoemde restitutie van € 0,7 mln vanuit het Wegschap toe te voegen aan deze nieuwe reservering voor verbetering van de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard.

10. Verkenning N214 Verkeersveiligheid

Dit project bestaat uit onderhoudswerkzaamheden (doel 2.2) en een verkenning naar diverse functionele aanpassingen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De toegekende Rijksbijdrage voor de bermverharding is inmiddels komen te vervallen. Deze maatregel had uiterlijk eind 2024 gerealiseerd moeten zijn, dit is niet meer mogelijk. Het apart uitvoeren van de maatregel was geen optie omdat deze samenhangt met benodigde aanpassingen vanuit onderhoud. Op basis van het actuele ontwerp en de bijbehorende kostenraming (prijsspeil 2023) is een tekort ontstaan van € 8,5 mln ten op zichte van de vorige raming op de functionele aanpassingen. Het project is eerder voor prijsontwikkeling gecompenseerd t/m 2021. Voor de prijsontwikkeling tot maart 2023 (prijsspeil raming) wordt voorgesteld om € 0,8 mln aan het projectkrediet toe te voegen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling projecten. Dan resteert een tekort van € 7,7 mln.

Vervolgens is de scope tegen het licht gehouden en kon een maatregel (kruising 't Laantje in Noordeloos € 1,3 mln) worden geschrapt omdat er geen draagvlak voor is in de omgeving. De verbreding van het fietspad tussen de A15 en de N481 blijkt heel duur (€ 1,6 mln) en levert weinig veiligheidswinst op. Uit tellingen blijkt dat maar weinig fietsers tegen de rijrichting in fietsen, daarom kan ook deze worden geschrapt. Het versoberen of schrappen van de overige maatregelen zoals de bermverharding en aanpassingen aan rotondes en kruispunten hebben grote invloed op de projectdoelstellingen. Wanneer de doelstelling op doorstroming (uitbreiding rotonde N214/N481) wordt losgelaten ten gunste van verkeersveiligheid dan is het mogelijk om wel te versoberen. Wanneer dit niet gebeurt dan resteert een tekort van € 4,8 mln.

In hetzelfde gebied loopt het project gelijkvloerse kruising N214/N216. Dit project is volledig aanleg en verbetering en bevindt zich in de planuitwerking van de uitvoeringsfase. Uit de meest recente raming blijkt hier een overschot

te zijn van circa € 1,6 mln. Beide projecten sluiten fysiek op elkaar aan en kunnen als een project worden aanbesteed en gerealiseerd. Daarom wordt voorgesteld om de € 1,6 mln over te hevelen naar de N214 verkeersveiligheid. Na deze wijziging resteert nog een tekort van circa € 3,2 mln. Wanneer de doelstelling op doorstroming wordt losgelaten dan kan het project binnen het beschikbare krediet worden uitgevoerd.

Niet alle lopende projecten in de verkenningsfase kunnen ook altijd daadwerkelijk gerealiseerd worden. Voor de tekorten op de N217 en N214 en projecten in de uitvoeringsfase (zie beleidsprestatie 2.1.5) geldt dat momenteel onvoldoende financiering beschikbaar is of vrijgemaakt kan worden om ze allemaal op te lossen. Het is namelijk niet meer mogelijk middelen vrij te maken zonder te snijden in projecten waarvoor al juridische en/of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan. Dat betekent dat een keuze gemaakt zal moeten worden door Provinciale Staten welk project doorgang kan vinden en welke (voorlopig) niet.

Ondertussen zijn er ook nieuwe wensen vanuit de omgeving, Provinciale Staten en het nieuwe coalitieakkoord voor verkeersveiligheid en fiets. Dit betekent nieuwe verbeteringen (verkeersveiligheid en fiets en rotonde/fietstunnel N215 Middelharnis) of kostenverhogingen op lopende projecten waarvoor geen dekking is. Deze extra wensen kunnen we vooralsnog niet realiseren, tenzij dekking komt van buiten de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

Tabel 16: Overzicht wijzigingen investeringskredieten N217 parallelweg en N214 verkeersveiligheid

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving	
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
9a	B121701	Verkenning Parallelweg N217 (SOK Heinenoord)	V	1,8	0,3	-1,5	2025	2024	Splitsing krediet in uitgaven verkenningsfase en reservering voor de regio
9b		Reservering bereikbaarheid Hoeksche Waard	R	0,0	1,5	1,5	2025	2027	Zie 9a
9c		Reservering bereikbaarheid Hoeksche Waard	R	1,6	4,3	2,7	2025	2027	Nog niet in PZI opgenomen bijdrage van de gemeente Hoeksche Waard
9d		Reservering bereikbaarheid Hoeksche Waard	R	4,3	5,0	0,7	2025	2027	Verhoging bijdrage provincie met € 0,725 mln restitutie Dordtse Kil naar provincie
10a	EN2141201A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	V	11,9	11,0	-0,9	2027	2027	De rijksbijdrage vervalt
10b	EN2141201A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	V	11,0	11,8	0,8	2027	2027	Compensatie prijsontwikkeling t/m 2022

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
10c	EN2141201A	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N214 A en B	V	11,8	13,7	1,9	2027	2027	Overheveling middelen van de gelijkvloerse kruising N214/N216 (zie beleidsprestatie 2.1.5)

11. Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Het huidige onderzoek Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek is nagenoeg afgerond. Hierbij is gebleken en eerder ook aan Provinciale Staten gemeld dat dit onderzoek meer het karakter heeft gehad van een initiatieffase dan een verkenning. Dat betekent dat alle gemaakte uitgaven t/m 2023, inclusief de uitgaven uit het verleden voor de Duinpolderweg, ten laste komen van de exploitatie en niet worden geactiveerd. De opgenomen investeringskredieten hiervoor worden weer toegevoegd aan de reservering Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek voor de uitvoeringsfase. Bij de afronding van dit onderzoek is besloten om de gereserveerde middelen te verdelen over een pakket van nader te bepalen fietsmaatregelen, een bijdrage aan de fietstunnel Lisse en een reservering voor een mogelijke nieuwe verbindingsweg.

Voorgesteld wordt om deze reservering te splitsen in een:

- bijdrage van maximaal € 3 mln aan de fietstunnel Lisse (onderdeel Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen in beleidsprestatie 2.1.5.);
- reservering van € 7 mln voor fietsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek;
- reservering van € 37,7 mln voor realisatie van de verbindingsweg N208-A44 ten zuiden van Lisse (initiatieffase)

Voor het initiatieffaseproject Verbindingsweg N208 – A44 ten zuiden van Lisse wordt voorgesteld om € 600.000,- ter beschikking te stellen voor deze fase waarvan € 400.000,- in 2024 en € 200.000,- in 2025. Naar verwachting kan medio 2025 het onderzoek afgerond zijn waarna een voorbereidingsbesluit kan worden voorgelegd.

Tabel 17: Overzicht wijzigingen investeringskredieten Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
11a	B120643	Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek (Duinpolderweg)	I	0,5	0,0	-0,5	2026	n.v.t.	Correctie uitgaven naar exploitatie.
11b	B120643B	Verkenning Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek	V	1,6	0,0	-1,6	2025	2025	Verkenning is gestopt, de uitgaven tot nu toe komen ten laste van de exploitatie (jaarrekening 2023).

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
11c		Reservering Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek uitvoering	R	45,6	47,7	2,1	2035	2035	Zie 11a en 11b. Reservering voor uitvoeringsfase Verbindingsweg N208-A44 ter hoogte van Lisse.
11d		Reservering Uitvoeringsprogramma fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	R	0,0	7,0	7,0	n.v.t.	2027	Reservering nieuw Uitvoeringsprogramma fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek.
11e		Reservering Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek uitvoering	R	47,7	37,7	-10,0	2035	2035	Verlaging krediet voor fietstunnel Lisse (zie beleidsprestatie 2.1.5) en 11d.

Tabel 18: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
9f	B120820I	Initiatiefase Verbindingsweg N208 - A44 ten zuiden van Lisse	I	0,0	0,4	0,4	2024	Komt voort uit initiatiefproject Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en bollenstreek naast fietsmaatregelen

12. Afronding verkenning Beter Bereikbaar Gouwe

Recent is de Verkenning Beter Bereikbaar Gouwe afgerond en met Provinciale Staten besproken. De verkenning heeft geresulteerd in een door de regio gedragen voorkeursvariant met de aanleg van de fietsroutes Alphen aan den Rijn – Gouda en Gouda – Bodegraven Reeuwijk. De gemeenten zullen deze routes realiseren met subsidie van de provincie. Voorgesteld wordt om hiervoor € 10 mln te reserveren vanuit de reservering Beter Bereikbaar Gouwe. Momenteel wordt nog de laatste hand gelegd aan de uitwerking waarna in de loop van 2024 een uitvoeringsbesluit zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Dit betreft een nieuw project dat zal worden opgepakt vanuit het huidige team van de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen.

Daarnaast is ook afgesproken om gezamenlijk in te zetten op de verbetering van het knooppunt A12-N11 Bodegravenboog. Eind 2022 is in de Tweede Kamer een Motie aangenomen. De motie verzoekt het kabinet een bod van de regio voor de Bodegravenboog serieus te bezien. Het gaat daarbij om een werkende parallelstructuur inclusief op- en afrit bij Bodegraven een veilige fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven. Daarna is de Bodegravenboog echter door het Rijk gepauzeerd. Vervolgens hebben we als regio in oktober 2023 met de demissionair minister van I&W toch een afspraak kunnen maken over een gewenst eindbeeld van de aansluiting. Regio en Rijk starten daarom een gezamenlijk onderzoek. Voor dit initiatiefproject

(zie eerder) wordt voorgesteld € 15 mln te reserveren als bijdrage aan de Bodegravenboog en deze te dekken uit de reservering Beter Bereikbaar Gouwe. Deze reservering bestaat uit € 10 mln voor de Bodegravenboog t.b.v. de fietsmaatregel en € 5 mln voor de Fietsmaatregel Bodegravenboog. Het restant van de reservering Beter Bereikbaar Gouwe blijft beschikbaar voor onder andere projectmanagement en tegenvallers in de volgende projectfasen.

Tabel 19: Overzicht wijzigingen investeringskredieten Beter Bereikbaar Gouwe

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
12a	Reservering fietsmaatregelen Beter Bereikbaar Gouwe	R	0,0	10,0	10,0	n.v.t.	2027	Reservering voor fietsmaatregelen.	
12b	Reservering bijdrage Bodegravenboog (fietsmaatregel)	R	0,0	15,0	15,0	n.v.t.	2030	Reservering bijdrage Bodegravenboog en realisatie fietsmaatregel.	
12c	Reservering Beter Bereikbaar Gouwe	R	28,1	3,1	-25,0	2030	2030	Reservering voor projectmanagement fietsmaatregel Bodegravenboog wanneer deze tot uitvoering komt.	

13. Actieplan Geluid

Het huidige Actieplan Geluid 2018-2023 is vorig jaar afgelopen. Het is wettelijk verplicht een nieuw actieplan op te stellen. Omdat het ook ziet op infrastructuur is in 2023 een nieuw initiatiefproject Actieplan Geluid 2024-2029 opgenomen in het PZI. De initiatieffase is afgerond en binnenkort zal het actieplan worden vastgesteld. Wat betreft infrastructuur zal het plan vooralsnog alleen de aanleg van een aantal geluidschermen bevatten. Er is financieel momenteel geen ruimte om structurele uitgaven op te nemen zoals de aanleg en vervanging van stil asfalt.

Voorgesteld wordt om voor de komende vijf jaar € 5 mln investeringskrediet te reserveren voor de aanleg van geluidschermen. Omdat er geen vrije middelen beschikbaar zijn in het PZI en de overige middelen juridisch of bestuurlijk verplicht zijn wordt voorgesteld om een deel van de gereserveerde investeringsmiddelen voor geluidsschermen in het kader van SWUNG II (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) naar voren te halen. Deze middelen zijn gereserveerd voor wettelijke verplichte maatregelen langs provinciale wegen op de lange termijn (2040). Hiervoor dienen eerst nog zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's) te worden vastgesteld. Het voorstel is om, vooruitlopend op de GPP's en de wettelijke termijnen, op basis van de huidige beschikbare informatie nu al een aantal toekomstige knelpunten geluidsoverlast provinciale wegen aan te pakken. Hier zit wel een risico aan vast dat de uitgevoerde maatregelen niet toereikend blijken te zijn. Daar staat tegenover dat het maatschappelijk voordeel veel eerder optreedt en dat de aanleg nu minder kost dan na 2040 (prijsontwikkeling).

Een van de laatste projecten van het vorige actieplan, N210 Geluidsmaatregelen Krimpen a/d IJssel, is nagenoeg afgerond. Het is helaas niet gelukt dit project conform opgave in het PZI in 2023 helemaal af te ronden. De financiële afronding vindt plaats in 2024.

Tabel 20: Overzicht wijzigingen investeringskredieten Actieplan Geluid

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
13a		Reservering aanleg geluidsschermen (Actieplan Geluid 2024-2028)	R	0,0	5,0	5,0		2027	Dekking door reservering SWUNG II naar voren te halen.
13b		Reservering Geluidsmaatregelen SWUNG II	R	25,0	20,0	-5,0	2039	2039	Zie 13a.
13c	B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen ad IJssel	U	0,8	0,8	0,0	2023	2024	project in afronding, financiële afronding in 2024 in plaats van 2023.

14. Indexering bijdrage viersporigheid Schiedam

Voor de Bijdrage viersporigheid Schiedam zijn nadere afspraken gemaakt met ProRail over het toepassen van indexering op de provinciale bijdrage conform de bestuursovereenkomst. Er is voor gekozen om de bijdrage op voorhand te indexeren t/m oplevering van het project in 2025 met een overeengekomen rekenpercentages gebaseerd op de IBOI van afgelopen jaren. De provinciale bijdrage wordt met € 966.000,- verhoogd vanuit de reservering prijsontwikkeling in het PZI. Deze verhoging wordt als aanvullende subsidie aan ProRail opgenomen in de Voorjaarsnota. Na afloop van het project wordt bijdrage vastgesteld op basis van de daadwerkelijk gemaakte kosten en de vastgestelde jaarlijkse IBOI percentages.

15. Bijdrage Verlenging Hoekse Lijn

De subsidie voor de Verlenging Hoekse lijn kon helaas nog niet in 2023 worden vastgesteld. Hoewel het project al geruime tijd is opgeleverd kost de financiële afronding meer tijd. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt in 2024 verwacht waarna het investeringskrediet kan worden geactiveerd.

16. HOV DMG fase 3

Het project Hoogwaardig openbaar vervoer Drechtsteden Molenwaard en Gorinchem (waaronder Merwerdelingelijn) is in de uitvoeringsfase en onderdeel van beleidsprestatie 2.1.5. Dit project bestaat echter uit drie fases waarin infrastructuur maatregelen worden uitgevoerd om hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen aanbieden (hoger comfort, frequentie en snelheid). Fase 1 is bijna afgerond en fase 2 is in uitvoering. Over fase 3 heeft echter in het verleden nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Hierbij was de redenering dat pas na afronding van fases 1 en 2 en op basis van de nog resterende middelen besloten zou worden of een fase 3 zou starten en met welke maatregelen. Naar verwachting blijft er circa € 4 mln investeringskrediet over na realisatie van de fase 1 en 2. Op basis van de PZI spelregels zal hiervoor een nieuw uitvoeringsbesluit moeten worden genomen door Gedeputeerde Staten. Tot die tijd wordt voorgesteld om de € 4 mln restantkrediet op te nemen als reservering voor HOV DMG fase 3.

17. Verkenning Halteverbeterplan 2022-2030

De Verkenning zal in 2024 worden afgerond in plaats van in 2023. Daarentegen zijn er in de verkenningsfase minder uitgaven gedaan dan verwacht waardoor een deel van het voorbereidingskrediet kan terugvloeien naar de reservering voor de uitvoeringsfase. Naar verwachting zullen Gedeputeerde Staten binnenkort het

uitvoeringsbesluit nemen waardoor het project naar de uitvoeringsfase gaat. Dit wordt verwerkt in het nieuwe PZI 2025-2039.

18. Verkenning Uitvoerings- en Investeringsprogramma doorstroming OV

De verkenning is nog in volle gang en loopt conform planning zoals opgegeven in het vigerende PZI 2024-2039. Naar verwachting kan eind 2024 een uitvoeringsbesluit worden voorgelegd een Provinciale Staten. Het is nu al wel duidelijk dat het programma eerder kan worden afgerond dan eerder gedacht (2030 in plaats van 2032) en zal bestaan uit subsidies aan andere regionale wegbeheerders (gemeenten) binnen de provinciale bus concessies. Hiervoor wordt de bestaande Subsidieregeling Mobiliteit aangepast.

19. Subsidie Inframaatregelen Leiden Centraal - Leiden Lammenschans

De subsidie voor deze maatregelen is helaas nog niet vastgesteld in 2023. Hoewel het project wel in 2023 is afgerond lukte het de gemeente Leiden niet meer om tijdig de benodigde stukken in te dienen. Dit zal alsnog in 2024 gebeuren waarna het bijbehorende investeringskrediet zal worden geactiveerd.

Tabel 21: Overzicht diverse wijzigingen investeringskredieten openbaar vervoerprojecten

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
14	B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam	U	8,9	9,9	1,0	2025	2025	Indexering bijdrage t/m oplevering in 2025. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
15	B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn		15,1	15,1	0,0	2023	2024	looptijd verlengd tot 31 dec 2023, vaststelling verwacht in juli 2024.
16		Reservering HOV DMG fase 3	R	0,0	4,0	4,0	2028		Reservering voor fase 3 vanuit uitvoeringskrediet HOV DMG (waaronder Merwedelingelijn) in beleidsprestatie 2.1.5
17a	B290019	Verkenning Halteverbeterplan 2022-2030	V	0,1	0,0	-0,1	2023	2024	Verkenning loopt door tot in 2024 tegen lagere kosten. Het verschil vloeit terug naar de reservering.
17b		Reservering Halteverbeterplan 2022-2030	R	5,9	6,0	0,1	2030	2026	Zie 17a
18		Reservering investeringsprogramma doorstroming OV	R	20,0	20,0	0,0	2032	2030	Naar verwachting kunnen de diverse maatregelen eerder worden opgeleverd
18	B262400A	Inframaatregelen Leiden Centraal - Leiden Lammenschans	U	4,9	4,9	0,0	2023	2024	Project is afgerond maar de gemeente kon niet tijdig de verantwoording indienen. Dit vindt plaats in 2024

20. Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)

Met de gemeenten Zuidplas en Gouda heeft de provincie een Deelovereenkomst Mobiliteit afgesloten voor de ontwikkeling van het Middengebied van de Zuidplaspolder onder de noemer Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas).

De Bestuurlijke Overeenkomst regelt ten aanzien van de Mobiliteit het 'wat' van de mobiliteitsopgave die samenhangt met de gebiedsontwikkeling. Er is een beschrijving gegeven van maatregelen die noodzakelijk zijn. Ook is op basis van (globale) ramingen bepaald hoe de mobiliteitsopgave financieel gedekt wordt door de partners in de gebiedsontwikkeling.

De gemeente Zuidplas staat aan de lat voor de ontsluiting van het gebied. Daarnaast zijn met regiopartijen, waaronder de provincie Zuid-Holland, afspraken gemaakt over maatregelen aan het regionale wegennet van in totaal € 26,7 mln. De gemeente Zuidplas draagt aan deze maatregelen € 16 mln bij, de provincie Zuid-Holland neemt € 6 mln voor haar rekening en de gemeente Gouda levert een bijdrage van € 4,7 mln. Afgesproken is om deze bijdragen te indexeren. In het PZI is een reservering opgenomen van € 2,4 mln (prijsspeil 1 januari 2023) voor deze maatregelen onder de naam Reservering Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas).

Daarnaast draagt de provincie € 3,9 mln bij door middel van de verkoop van restgronden van de aanleg van de Moordrechtboog, maar dit valt buiten het PZI en de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. De bijdrage van de provincie Zuid-Holland is gekoppeld aan maatregelen aan de N457 ter hoogte van Westergouwe maatregelen rond de aansluitingen op de A12 (N219 en N457).

Dit project bevindt zich momenteel in de initiatieffase. Voorsnog is alleen personele inzet nodig. Naar verwachting zal eind 2024 een voorbereidingsbesluit kunnen worden genomen voor de overgang naar de verkenningfase. Voorgesteld wordt om vooruitlopend hierop voor de verkenningfase € 100.000,- voorbereidingskrediet op te nemen in het PZI vanuit de reservering voor Bereikbaarheid Vijfde Dorp. Naar verwachting is deze fase in 2025 afgerond.

21. Bijdrage Drechtsteden Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)

Het Rijksproject MIRT Verkenning A15 Papendrecht Gorinchem in het kader van Goederencorridor Oost is door het Rijk tot nader order gepauzeerd. De regio Drechtsteden heeft hierop besloten haar bijdrage, die via de provincie aan het Rijk zou worden verstrekt, niet meer beschikbaar te houden voor dit project maar anders in te zetten. De reservering die hiervoor in het PZI was opgenomen komt daarmee te vervallen. De reeds ontvangen middelen worden aan de regio terugbetaald.

Tabel 22: Overzicht wijzigingen investeringskredieten Bereikbaarheid Vijfde Dorp en Programmatische Aanpak Goederenvervoercorridor Oost (A15)

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
20a	B120753	Verkenning Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)	V	0,0	0,1	0,1		2025	Voorbereidingskrediet voor verkenningfase gedekt vanuit de reservering.
20b		Reservering Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas) - N457	R	2,4	2,3	-0,1	2028	2028	Zie 19a
21	B190017	Reservering bijdrage Drechtsteden Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	R	2,0	0,0	-2,0	2036	n.v.t.	Bijdrage Drechtsteden komt te vervallen

22. Bijdrage aan verplaatsing Laga

Tot slot worden een aantal correcties verwerkt in de Voorjaarsnota en het PZI. De bijdrage aan de verplaatsing van deze roeivereniging in Delft vanwege werkzaamheden rondom de Schie is in 2023 als subsidie verleend. De werkzaamheden worden pas in 2024 afgerond waarna de subsidie pas kan worden vastgesteld en het investeringskrediet geactiveerd.

23. Bediening Amaliabrug in relatie tot de A20

De verkenning naar maatregelen om de Amaliabrug beter te benutten tijdens drukte op de A20 loopt nog. Echter conform de PZI spelregels worden het investeringskrediet voor de verkenning- en de uitvoeringsfase gesplitst. Het uitvoeringskrediet komt pas beschikbaar wanneer een uitvoeringsbesluit wordt genomen door Gedeputeerde Staten. Naar verwachting kan dit eind 2024 plaatsvinden.

Tabel 23: Overzicht wijzigingen investeringskredieten vaarwegprojecten

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
22	EVW011903	Bijdrage verplaatsing Laga	U	0,6	0,6	0,0	2023	2024	Subsidie is in 2023 verleend maar project wordt pas in 2024 afgerond
23a	EVW092102	Bediening Amaliabrug in relatie tot de A20	V	0,2	0,1	-0,1	2024	2024	Conform de PZI spelregels wordt het investeringskrediet gesplitst in een voorbereidingskrediet en een reservering voor de uitvoeringsfase
23b	Stelpost 2025-13	Reservering realisatie Bediening Amaliabrug in relatie tot de A20	R	0,0	0,1	0,1	2024	2025	Zie 24a

24. Wijzigingen reserveringen als gevolg van voorstellen

Voor de Uitvoeringsprojecten N216 rotonde Goudriaan en N207 Zuid wordt onder beleidsprestatie 2.1.5 voorgesteld een beroep te doen op de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming die valt onder beleidsprestatie 2.1.4.

Dit geldt ook voor de uitvoeringsprojecten N211 Wippolderlaan, N215 Melissant – Dirksland en St.

Sebastiaansbrug. Dit betreffen onvoorziene tegenvallers waarvoor een beroep wordt gedaan op de Reservering prijsontwikkeling en tegenvallers lopende projecten. De inhoudelijke voorstellen zijn opgenomen onder beleidsprestatie 2.1.5.

De reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027 wordt ingezet voor diverse projecten verspreid over de beleidsprestaties 2.1.4 en 2.1.5. Deze wijziging is de optelsom van de blauw gearceerde wijzigingen.

Tabel 24: Overzicht wijzigingen gereserveerde investeringskredieten voor functionele verbeteringen, tegenvallers en prijsontwikkeling

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
21		Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming	R	8,8	8,2	-0,6	2025	2025	Inzet voor projecten N216 rotonde Goudriaan, Quick Wins N209 Heerewegh (Benthuizen en N207 zuid (zie beleidsprestatie 2.1.5)
22		Reservering prijsontwikkeling en tegenvallers lopende projecten	R	68,7	66,0	-2,7	2028	2028	Inzet voor tegenvallers op projecten N211 Wippolderlaan en N215 Melissant - Dirksland en St. Sebastiaansbrug (zie beleidsprestatie 2.1.5)
25	Stelpost 2022-11	Reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027	n.v.t.	120,2	97,4	-22,9	2027	2027	Indexering lopende projecten en bijdragen (zie blauwe regels in beleidsprestatie 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. Fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

In de Kadernota 2024 is gemeld dat de projecten fietstunnel Lisse en De Lier vooralsnog niet door konden gaan in verband met een tekort aan financiële middelen. Daarbij is wel besloten om het project bij De Lier te stoppen en deze middelen ter grootte van € 4 mln in te zetten voor de fietstunnel Lisse. Dit was echter onvoldoende om het tekort te dichten. Binnen het project is geen versoering mogelijk en het tekort wordt niet veroorzaakt door prijsontwikkeling maar door omgevingsfactoren zoals ruimtelijke beperkingen, kabels en leidingen en grondgesteldheid. Het project wordt echter door provincie en regio wel beschouwd als een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk, ook voor de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Daarom is het voorstel om vanuit de reservering van € 10 mln voor fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (zie beleidsprestatie 2.1.4) het tekort van maximaal € 3 mln te dekken. Met deze toevoeging kan dit project nader worden uitgewerkt, aanbesteed en gerealiseerd. Indien er een regionale bijdrage komt dan zal een deel van de € 3 mln terugvloeien naar de reservering voor fietsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek.

2. Gelijkvloerse kruising N214/N216

Onder beleidsprestatie 2.1.4 zijn twee wijzigingen beschreven die betrekking hadden op uitvoeringsprojecten. Bij het project Gelijkvloerse Kruising N214/216 is gebleken dat er ruimte zit in het uitvoeringskrediet. Het voornemen is om dit project gelijktijdig aan te besteden en uit te voeren met het project N214 Verkeersveiligheid (Verkenningfase) aangezien deze op elkaar aansluiten. Op het project N214 is momenteel een tekort. Het voorstel is de ruimte in het uitvoeringskrediet te benutten voor een deel van dit tekort. Echter hiermee is het tekort op de N214 niet opgelost. Indien het project N214 verkeersveiligheid niet door kan gaan zal de kruising afzonderlijk worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt het investeringskrediet voor HOV DMG gesplitst in een uitvoeringskrediet voor fase 1 en fase 2, deze projecten worden in 2024 afgerond, en fase 3 waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

3. Verbreding Delftse Schie

Dit project bestaat uit een lokale verbreding van de Schie in het kader van de beroepsvaart en maatregelen voor ligplaatsen en loswallen op verzoek van de gemeente Delft. Op het project is een financieel tekort opgetreden van circa € 1,8 mln. Het tekort is ontstaan doordat eerder aan het project toegevoegde wensen van de gemeente Delft duurder uitvallen. De kosten van deze onderdelen zijn gestegen door prijsontwikkeling maar de bijdrage van de gemeente is gelijk gebleven. Momenteel wordt in overleg met de gemeente bepaald hoe dit project nu verder gaat. Vooralsnog wordt geen voorstel gedaan voor een financiële wijziging. Dit betekent dat voorlopig geen realisatiebesluit kan worden genomen door GS. De oorspronkelijke planning van oplevering in 2027 is niet meer haalbaar. In het PZI 2025-2039 volgt mogelijk een wijziging wat betreft het uitvoeringskrediet en de planning.

4. HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn) fase 1 en 2

Zoals onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 16) is voorgesteld wordt € 4 mln van het uitvoeringskrediet overgeheveld naar een nieuwe reservering voor HOV DMG fase 3.

5. Ontwikkeling buscorridors (Coalitieakkoord) - Noordwijk – Schiphol

Dit project richt zich op opwaardering van de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Het gaat om een gefaseerde uitvoering van inframaatregelen ter bevordering van de doorstroming en betrouwbaarheid van bussen en de verbetering van haltes. De afzonderlijke wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen op het eigen wegennet.

Maatregelen op het Zuid-Hollandse deel van de HOV-verbinding zijn gedeeltelijk al uitgevoerd. Dit is het geval in Noordwijk en Voorhout (waaronder de randweg Voorhout), evenals bij station Sassenheim en de centrumhalte in Lisse. Aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet in Sassenheim en Lisse zijn nog in onderzoek.

Datzelfde geldt voor de maatregelen aan de N208 in Sassenheim. Voor dit provinciale deel is bij de vorige Kadernota gemeld dat er voor de bedachte meerstrooksrotonde met fietstunnel onvoldoende dekking beschikbaar is. Vooralsnog is het, net als voor de projecten parallelweg N217, N214 verkeersveiligheid, niet mogelijk om voldoende middelen vrij te maken zonder projecten met bestuurlijke en juridische verplichtingen te stoppen. Dit betekent dat een keuze zal moeten worden gemaakt welk project wel en welk project niet doorgaat. De uitkomsten van lopend onderzoek naar de inpassing van de N208-maatregelen met actuele kostenraming komen volgens planning voor het zomerreces beschikbaar.

De provincie Noord-Holland werkt aan de nieuwe oeververbinding voor HOV en fietsers over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek met aansluitend een busbaan en fietspad tot aan de P&R Getsewoud. Omdat de voorbereiding inclusief alle benodigde procedures meer tijd vergt dan eerder voorzien, verwacht de provincie Noord-Holland de geplande oplevering nu in 2029.

Tabel 25: Overzicht wijzigingen diverse investeringskredieten uitvoeringsprojecten

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
1	B569502	F695.2 Fietstunnel Lisse	U	8,2	11,2	3,0	2026	2026	Van reservering Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (zie beleidsprestatie 2.1.4)
2	B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	U	24,6	22,7	-1,9	2027	2027	Naar N214 verkeersveiligheidsmaatregelen (zie beleidsprestatie 2.1.4)
3	EVW011202	Verbreding Delftse Schie	U	15,7	15,7	0,0	2027	2027	Vooralsnog geen wijzigingen
4	B263500	HOV DMG (waaronder Merwerdelingelijn) fase 1 en 2	U	24,4	20,4	-4,0	2024	2024	Naar reservering HOV DMG fase 3 (zie beleidsprestatie 2.1.4)
5a	B200013B	Ontwikkeling buscorridors Noordwijk - Schiphol, Maatregelen eerste fase Zuid-Holland	U	33,2	33,2	0,0	2025	2029	Vooralsnog geen financiële wijziging, oplevering totale programma verschuift naar 2029
5b	B200013C	Ontwikkeling buscorridors Noordwijk - Schiphol, Maatregelen tweede fase oeververbinding Lisse-Lisserbroek	U	12,5	12,5	0,0	2026	2029	De oplevering verschuift naar 2029

6. N216 Ronde Goudriaan

Het project N216 Ronde Goudriaan is onderdeel van het programma functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming en bevindt zich in de realisatiefase. De werkzaamheden zijn verwachting in 2024 klaar. Dit is helaas te laat om nog aanspraak te maken op de Rijksbijdrage in het kader van de SPUK verkeersveiligheid N-wegen. Hiervoor gold dat het project uiterlijk eind 2022 had moeten zijn opgeleverd. Dat betekent dat € 267.000,- aan inkomsten op het project wegvalt, deze zullen worden terugbetaald aan het Rijk. Vooralsnog is voor de realisatie het volledige uitvoeringskrediet nodig daarom wordt voorgesteld wordt om deze tegenvaller te compenseren door € 267.000,- toe voegen aan het krediet vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 21).

7. Geluidsscherm Triangel

Ook het project Geluidsscherm Triangel langs de N451 te Waddinxveen is onderdeel van dit programma. Dit project is inmiddels afgerond met een klein tekort van € 10.000,- Dit tekort wordt opgevangen binnen dezelfde reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 21).

8. Quick Wins N209 Heerewegh (Benthuizen)

De huidige reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming is in principe bedoeld om tegenvallers op de lopende projecten binnen dit programma op te vangen en niet bedoeld voor nieuwe projecten. Desondanks wordt nu toch voorgesteld om voor maximaal € 100.000,- een beroep te doen op de reservering voor de Quick Wins N209 Heerewegh (Benthuizen).

Mede op verzoek van Provinciale Staten is het afgelopen jaar onderzoek gedaan naar dit verkeersveiligheidsknelpunt. Hieruit is gebleken dat, vooruitlopend op een mogelijke grotere ingreep, op de korte termijn kleine maatregelen kunnen worden getroffen die een positief effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid. De maatregelen kunnen in 2024 worden gerealiseerd nadat GS het uitvoeringsbesluit hiervoor hebben genomen. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 21).

9. N207 Zuid

Voor de N207 Zuid geldt dat begin 2023 nog besloten is voor een kleine scopewijziging om de weg beter in te passen in het landschap. Dit is via deze van gedeputeerde Staten d.d. 21 februari 2023 gemeld aan provinciale Staten. De realisatie van een grondwal is toegevoegd aan het project waarmee de weg niet zichtbaar is vanuit het Bentwoud. Dit brengt € 0,5 mln aan meerkosten met zich mee waarvoor de dekking nog niet was verwerkt. Deze meerkosten worden voor de helft gedekt vanuit Ambitie 7 Gezond en Veilig Zuid-Holland en voor de andere helft vanuit Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland. Voor dit laatste deel ter grootte van € 250.000,- geldt dat dit niet kan worden opgevangen binnen het bestaande uitvoeringskrediet. Ook zijn er geen andere reserveringen binnen het PZI voor dit soort scopewijzigingen. Voorgesteld wordt daarom om deze ten laste te brengen van de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 21).

Tabel 26: Overzicht wijzigingen diverse investeringskredieten uitvoeringsprojecten ten laste van reservering functionele verbeteringen (beleidsprestatie 2.1.4)

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
6a	EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	U	3,4	3,1	-0,3	2024	2024	De rijksbijdrage komt te vervallen. Vervangende dekking vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming (beleidsprestatie 2.1.4)
6b	EN2161701	N216B rotonde Goudriaan	U	3,1	3,4	0,3	2024	2024	
7	B145100	Geluidsscherm Triangel	U	1,2	1,2	0,0	2024	2024	Het project wordt in 2024 afgerond met een klein tekort. Dekking vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming (beleidsprestatie 2.1.4)

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
8	Quick wins N209 Heerewegh (Benthuizen)	U	0,0	0,1	0,1	n.v.t.	2024	Reservering voor korte termijn maatregelen vanuit reservering functionele verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming (beleidsprestatie 2.1.4)	
9a	B120761 N207 Zuid	U	70,9	71,2	0,3	2028	2028	Dekking voor scopewijziging grondwal vanuit Ambitie 7	
9b	B120761 N207 Zuid	U	71,2	71,4	0,2	2028	2028	Dekking voor scopewijziging grondwal vanuit reservering functionele verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming (beleidsprestatie 2.1.4)	

10. Vervanging Sint Sebastiaansbrug

De vervanging van deze brug in Delft is in 2020 opgeleverd. In de Kadernota 2023 is gemeld dat de financiële afrekening meer tijd zou kosten en dat rekening werd gehouden met een mogelijke tekort van € 0,3 mln waarvoor nog geen dekking was. Inmiddels is duidelijk dat het project in 2024 volledig financieel zal worden afgerond met een lichte overschrijding van € 50.000,-. Het tekort blijkt dus veel lager dan eerder verwacht. Voorgesteld wordt om deze onvermijdelijke kosten te dekken vanuit de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 22).

11. N211 Wippolderlaan

Voor het project is samen met de aannemer een nieuwe kostenraming en projectplanning gemaakt. Hierbij is gebleken dat er aanzienlijk meerwerk wordt verwacht ten aanzien van de kabels en leidingen. Daarnaast worden de projectmanagementkosten hoger ingeschat omdat de looptijd van het project toeneemt met een half jaar en er kwalitatief duurder personeel nodig is. De meerkosten zijn niet het gevolg van een scopewijziging of prijsontwikkeling en kunnen slechts gedeeltelijk worden afgedekt door indexering van de bijdrage van Rijkswaterstaat voor de aansluiting op de A4. Het restanttekort kan niet worden opgevangen binnen het project door te versoberen zonder dat dit de doelstellingen raakt of inzet van de risicoreservering. De werkzaamheden moeten immers nog starten en alle risico's kunnen nog optreden. Omdat het onvermijdelijke kosten zijn die niet eerder konden worden voorzien wordt voorgesteld om dit tekort te dekken vanuit de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 22).

In de komende periode wordt de kostenraming nog verder aangescherpt met betrekking tot de risico's. Mogelijk dat hierop bij het PZI in het najaar van 2024 of de Kadernota 2026 volgend voorjaar een bijstelling nodig is. Tot slot loopt een gerechtelijke procedure voor het niet terug kunnen keren van de huidige verzorgingsplaats en een mogelijke schadeloosstelling voor de exploitant. In het uitvoeringskrediet is rekening gehouden met € 0,5 mln aan kosten maar in het slechtste geval zou dit ook € 1,5 mln kunnen worden. Mogelijk is in 2025 bijstelling van het uitvoeringskrediet noodzakelijk als gevolg van de gerechtelijke uitspraak.

12. N215 Melissant - Dirksland

Het project is in 2021 afgerond. Helaas heeft dit project vanaf de start veel problemen gekend met de oorspronkelijke aannemer (o.a. milieudelicten, verkeerde materialen). Uiteindelijk is tussentijds het contract met

deze aannemer beëindigd en heeft een nieuwe aannemer het project afgerond. Vervolgens heeft de oorspronkelijke aannemer een rechtszaak aangespannen in verband met door de provincie niet gehonoreerde claims voor meerwerk. De verwachting was eerder dat dit niet zou leiden tot extra kosten voor de provincie. Inmiddels is de betreffende aannemer failliet maar heeft de rechter bepaald dat de rechtszaak mag worden doorgezet door een van de schuldeisers van de aannemer. In een tussenuitspraak heeft de rechter de oorspronkelijke claim van € 4 mln al teruggebracht naar € 2 mln maar de claim niet geheel af te wijzen. Dit proces inclusief beroepsprocedures wordt naar verwachting pas ten vroegste in 2025 afgerond. Tot die tijd worden nog interne projectmanagementkosten gemaakt. Op basis van de tussenuitspraak wordt inmiddels rekening gehouden met een gedeeltelijke toekenning van de claim. Voorgesteld wordt om het krediet voor afronding van dit project te verhogen met € 0,2 mln voor projectmanagement en € 0,9 mln voor de claim. Aangezien dit onvermijdelijke kosten zijn wordt hiervoor een beroep gedaan op de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 22).

Tabel 27: Overzicht wijzigingen diverse investeringskredieten uitvoeringsprojecten ten laste van reservering tegenvallers (2.1.4)

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
10	EVW010802B	Sint Sebastiaansbrug	U	8,1	8,2	0,1	2024	2024	Verhoging krediet voor financiële afronding project. Dekking ten laste van reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
11a	B121139	N211 Wippolderlaan	U	133,4	134,4	0,1	2027	2027	Indexering bijdrage Rijkswaterstaat
11b	B121139	N211 Wippolderlaan	U	134,4	135,9	1,5	2027	2027	Verhoging krediet voor tekort. Dekking vanuit reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)
12	EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	U	24,7	25,8	1,1	2023	2025	Dekking onvermijdelijke meerkosten vanuit reservering tegenvallers en prijsontwikkeling lopende projecten (beleidsprestatie 2.1.4)

13. Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West

De nieuwe bedieningscentrale wordt gerealiseerd in het Provinciehuis. De aansluiting op het glasvezelnetwerk is aanbesteed en wordt in 2024 gerealiseerd. Voor het onderdeel techniek is de planuitwerking aanbesteed. De realisatie wordt pas later aanbesteed omdat tijdens de planuitwerking nog nieuwe inzichten kunnen ontstaan ten aanzien van de hard- en software. Het onderdeel huisvesting is aanbesteed als onderdeel van een groter huisvestingsproject voor het provinciehuis.

Voor techniek en huisvesting geldt dat het gros van de uitgaven in 2024 zal worden gedaan. Hoewel op dit moment nog geen sprake is van een tekort wordt deze aan het eind van 2024 wel verwacht als gevolg van prijsontwikkeling. Om tijdig aan de contractuele verplichtingen te kunnen voldoen wordt niet achteraf maar vooraf

het investeringskrediet gecompenseerd voor prijsontwikkeling op basis van een rekenpercentage. Na afloop van het project wordt de daadwerkelijke prijsontwikkeling bepaald en het investeringskrediet hierop aangepast. Voorgesteld wordt om nu € 1,7 mln en € 0,4 mln toe te voegen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 23).

Tabel 28: Overzicht wijzigingen investeringskredieten uitvoeringsproject Nieuwe bediencentrale

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
13a	E00001701C	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	U	1,4	3,1	1,7	2025	2025	Compensatie prijsontwikkeling voor aanbesteding en uitvoering werkzaamheden in 2024
13b	E00002201A	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	U	1,3	1,7	0,4	2025	2025	

14. 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. Het eerste deelproject N434 is in 2017 gegund en voor circa 95% gereed, het tweede deelproject Tjalmaweg is in 2019 gegund en is opgeleverd in 2023 en het derde deelproject Europaweg zit in de realisatiefase (aanbestedingsprocedure). 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). Via de reguliere tweejaarlijkse voortgangsrapportages worden PS geïnformeerd over de voortgang van het programma.

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 budgetten weer beschikbaar komen in het PZI.

De reservering was oorspronkelijk € 123 mln. Bij Kaderbesluit 2019 is eerder € 24 mln vrijgevallen. Dit kon omdat bepaalde risico's bij de N434 niet waren opgetreden. Bij de Kadernota 2024 is de reservering verlaagd naar € 39,5 mln. Daarbij is rekening gehouden met de claim van de aannemer COMOL 5 die thans "onder de rechter is". De vrijvallende middelen zijn ingezet voor de diverse projectontwikkelingen op de deelprojecten.

Ook dit jaar zijn er diverse projectontwikkelingen die worden verwerkt in het PZI, deze zijn voor de provincie budgetneutraal. Er vinden geen scopewijzigingen plaats. Wel wordt de provinciale bijdrage gecompenseerd voor prijsontwikkeling over 2023 ten laste van de reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 23).

Bij de N434 betreft het de indexering van de Rijksbijdrage, de financiële afrekening werkzaamheden Rijkswaterstaat en aannemer COMOL 5 en herverdeling van middelen over het totale Programma. De indexering over 2023 van de provinciale bijdrage bedraagt € 1,8 mln.

Bij de Tjalmaweg is sprake van indexering van de Rijksbijdrage en verlaging van de bijdrage van gemeente Katwijk. De indexering over 2023 van de provinciale bijdrage bedraagt € 2,4 mln.

Voor de Europaweg is sprake van herverdeling van middelen over het totale Programma. De indexering over 2023 van de provinciale bijdrage bedraagt € 8,6 mln op basis van de meest recente raming die is opgesteld ten behoeve van de aanbestedingsprocedure.

De benodigde middelen voor het toekomstig beheer- en onderhoud van de RijnlandRoute worden regelmatig geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht over het ontwerp. Bij de Kadernota 2022 zijn middelen toegevoegd aan de egaliseringsreserve beheer- en onderhoud voor toekomstig onderhoud. De actualisatie voor de beheerlasten N434, Tjalmaweg en Europaweg kunnen nog leiden tot noodzakelijke bijstellingen in de volgende Kadernota's. De meest recente actualisatie laat alleen een beperkte stijging zien van de beheerlasten voor de Corbulotunnel welke kan worden opgevangen binnen het bestaande beheer en onderhoudsbudget.

Tabel 29: Overzicht wijzigingen investeringskredieten programma RijnlandRoute

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsonwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
14a	B100651	RijnlandRoute	U	521,8	523,6	1,8	2024	2024	Diverse projectontwikkelingen. De provinciale bijdrage wordt geïndexeerd over 2023 met dekking vanuit de reservering prijsontwikkeling lopende projecten 2027
14b	B100651	Hoofdcontract N434		523,6	525,9	2,3	2024	2024	
14c	B100652			15,1	15,4	0,3	2024	2024	
14d	B100653			13,1	13,2	0,1	2024	2024	
14e	B100653			13,2	8,4	-4,8	2024	2024	
14f	B100656	RijnlandRoute	U	184,4	186,8	2,4	2023	2024	Diverse projectontwikkelingen. De provinciale bijdrage wordt geïndexeerd over 2023 met dekking vanuit de reservering prijsontwikkeling lopende projecten 2027. Het project wordt in 2024 volledig afgerond.
14g	B100656	Tjalmaweg		186,8	189,2	2,4	2023	2024	
14h	B100657			2,1	1,8	-0,3	2023	2024	
14i	B100659			0,3	0,6	0,3	2023	2024	
14j	B100660	RijnlandRoute	U	109,4	118,0	8,6	2026	2028	Betreft indexering van de rijksbijdrage en herverdeling van middelen over het totale Programma. De
14k	B100660	Europaweg		118,0	119,3	1,3	2026	2028	
14l	B100660			119,3	119,1	-0,2	2026	2028	
14m	B100661			0,7	0,7	0,0	2026	2028	

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					
	Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt	omschrijving
14n	B100662			1,4	3,8	2,4	2026	2028	provinciale bijdrage wordt geïndexeerd over 2023 met dekking vanuit de reservering prijsontwikkeling lopende projecten 2027. De oplevering verschuift naar begin 2028

15. HOV-Net Zuid-Holland Noord

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

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

Voor dit programma hebben PS een extra risicoreservering op programmaniveau opgenomen gebaseerd op de projectrisico's. De reservering maakt geen onderdeel uit van de projectkredieten en is bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze projecten. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen deze budgetten weer beschikbaar komen in het PZI.

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

De Spoorcorridor Leiden – Utrecht bestaat uit een fase 1 die bijna is afgerond en een fase 2 waarvoor de planuitwerking loopt. In een [brief](#) aan Provinciale Staten van 7 november 2023 is een stand van zaken gegeven voor dit project. Hierbij is gemeld dat fase 1 naar verwachting zal worden afgerond met een positief resultaat van circa € 5 mln. Voor fase 2 is duidelijk dat met de huidige scope er een tekort bestaat van circa € 55 mln. Hiervan kan circa € 12 mln worden verklaard door prijsontwikkeling. Het overige tekort wordt veroorzaakt door nadere en gedetailleerde uitwerking van de scope. Het blijkt dat in eerdere ramingen onterecht onderdelen niet zijn meegenomen of te laag zijn geraamd. Ook hier geldt dat het niet mogelijk is om voldoende middelen vrij te maken zonder projecten met bestuurlijke en juridische verplichtingen te stoppen. Momenteel wordt met de partners gekeken naar extra cofinanciering en versoering van de scope. Voor dit laatste wordt ook in beeld gebracht wat dit betekent voor de doelstellingen. Op een later moment volgt een nader inhoudelijk voorstel voor dit project. Voor nu wordt voorgesteld om de investeringskredieten voor fase 1 en fase 2 te splitsen zodat fase 1 in 2024 kan worden afgerond en geactiveerd. De verwachte oplevering van fase 2 verschuift van 2027 naar 2029.

Het project Spoorcorridor Alphen-Gouda is opgeleverd maar moet nog financieel worden afgerond met onder andere het Rijk. Naar verwachting zal dit tot 2026 duren.

Op het project HOV Leiden CS – Katwijk wordt de Rijksbijdrage geïndexeerd. Dit project bestaat uit twee onderdelen namelijk de renovatie van de Plesmanlaan in Leiden door de gemeente en de busbaan Leiden – Katwijk door provincie. Het gemeentelijke project loopt vertraging op door procedures bij de Raad van State en vanwege stikstof. De oplevering verschuift naar 2029. Dit is nog onder voorbehoud dat het Rijk, die meer dan helft bijdraagt aan dit project, akkoord gaat met deze planningswijziging. Voor de Busbaan Leiden – Katwijk duurt de planuitwerking (bouwteamfase) langer dan verwacht door de uitwerking van de stikstofcompensatie. De extra projectmanagementkosten die hiermee gepaard gaan zijn nog niet bekend. Bij het PZI 2025-2039 zal hiervoor een wijziging worden doorgevoerd. Project lijkt vooralsnog binnen

planning en financieel kader te worden gerealiseerd waarbij wordt aangetekend dat vanwege stikstof al wel meer projectmanagementkosten zijn gemaakt dan gepland. Dit kan in de toekomst leiden tot een tekort. Het ligt voor de hand om in de toekomst beiden projecten apart weer te geven, dit wordt nader uitgewerkt.

Tabel 30: Overzicht wijzigingen investeringskredieten programma HOV-Net Zuid-Holland Noord

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
15a	B261200	Spoorcorridor Leiden - Utrecht (fase 1)	U	165,2	31,8	-133,4	2027	2024	Splitsing project in fase 1 (in uitvoering) en fase 2 (nog nadere besluitvorming naar aanleiding van planuitwerking)
15b		Spoorcorridor Leiden - Utrecht (fase 2)	U	0,0	133,4	133,4	2027	2029	
15c	B262100	HOV Leiden CS - Katwijk - Noordwijk	U	88,4	89,0	0,6	2025	2025	Verhoging krediet met extra inkomsten van het Rijk.

16. Vervanging Steekterbrug voor vaste brug

In het uitvoeringsbesluit van eind 2022 is besloten om de Steekterbrug bij Alphen a/d Rijn te vervangen voor een vaste brug. In de Kademota 2024 is dit besluit verwerkt door het investeringskrediet en de tot dan toe gedane uitgaven te splitsen voor het oude project (beweegbare brug) en het nieuwe project (vaste brug). Hierbij is gemeld dat nog nader wordt bepaald welke kosten ten laste kunnen komen van het nieuwe project en welke kosten niet mogen worden geactiveerd. Inmiddels is duidelijk dat van de gedane uitgaven alleen de aangekochte gronden ter grootte van € 3,9 mln zeker aan het nieuwe project mogen worden toegeschreven. Voorgesteld wordt om de uitgaven en het bijbehorende krediet over te hevelen naar het nieuwe project. De overige uitgaven ter grootte van € 5,1 mln zijn gedaan integraal gericht op een beweegbare brug. De beweegbare brug wordt niet gerealiseerd daarom kunnen deze uitgaven niet worden geactiveerd. Voorgesteld wordt om deze uitgaven ten laste te brengen van de exploitatie in 2024 met dekking vanuit de reserve bereikbaarheid. Het investeringskrediet verschuift naar het nieuwe project voor een vaste brug.

Daarnaast wordt voorgesteld om het uitvoeringskrediet met € 1,8 mln te compenseren voor prijsontwikkeling t/m 2023 op basis van een nieuwe kostenraming. De aanbesteding voor de planuitwerking en de realisatiefase vindt naar verwachting plaats eind 2024. Ten behoeve van een succesvolle aanbesteding wordt op voorhand het krediet ook met € 1,9 mln gecompenseerd voor prijsontwikkeling over 2024 op basis van een rekenpercentage. De dekking komt vanuit de reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027. De wijziging in de reservering is terug te vinden onder beleidsprestatie 2.1.4 (nummer 23).

Tabel 31: Overzicht wijzigingen investeringskrediet Steekterbrug

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
16a	EVW081202	Vervangen Steekterbrug (oud)	U	9,1	0,0	-9,1	2024	2024	Correctie uitgaven oude project naar exploitatie, vrijgekomen investeringskrediet en uitgaven en dekking grondaankopen naar nieuw project
16b	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	U	33,9	43,0	9,1	2026	2026	Zie 16a
16c	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	U	43,0	44,8	1,8	2026	2026	Compensatie prijsontwikkeling t/m 2023 vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027
16d	EVW081202A	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	U	44,8	46,8	1,9	2026	2026	Compensatie prijsontwikkeling over 2024 vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027

17. Kleine wijzigingen en verschuivingen

Tot slot zijn er binnen deze beleidsprestatie nog wat kleine wijzigingen en verschuivingen qua planning en financiën.

Het project Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster) is nagenoeg afgerond. De laatste werkzaamheden vinden plaats in 2024 (beplanting, verkoop gronden en overdracht). De financiële afronding wordt verwacht eind 2024 in plaats van 2023.

Ook het project N59 Energy Highway is in de afrondende fase. De werkzaamheden aan onder andere de groenvoorziening lopen nog wel door tot in 2025 in plaats van 2024 zoals nu opgenomen in het PZI.

Het project N217 Renovatie Heinenoord is inmiddels opgeleverd maar nog niet in 2023 geactiveerd vanwege de financiële afronding. Daarbij wordt het herstel van de deklaag van de Polderweg niet meer uitgevoerd vanuit het project maar door de regioaannemer voor het onderhoud aan de wegen. Hiervoor wordt € 140.000 overgeheveld naar het beheer en onderhoudsbudget onder beleidsprestatie 2.1.1.

Voor maatregelen bermveiligheid zijn vanuit het Rijk subsidies toegekend die als reservering waren opgenomen in het PZI. Helaas blijkt het niet mogelijk om de subsidie voor het project Bentwoudlaan – Vredenburglaan te verzilveren. Bij de aanleg is de bermverharding niet apart geraamd en bergroot waardoor het achteraf niet mogelijk is om de uitgaven te verantwoorden naar het Rijk. Dit heeft overigens niet geleid tot een tekort op het project. De reservering vervalt uit het PZI. De laatste reservering die dan nog overblijft in het PZI is voor het project N223 duurzaam veilig fase 3. De project gaat de bermverharding in 2024 realiseren als onderdeel van de totale reconstructie. Daarom wordt de reservering nu toegevoegd aan het projectkrediet. De termijn voor de Rijkssubsidie staat momenteel nog op eind 2023 maar het is mogelijk om deze met een jaar te verlengen. Het Rijk zal worden gevraagd om uitstel tot eind 2024. Het restantkrediet van € 7.000,- valt vrij naar de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling onder beleidsprestatie 2.1.4.

Tabel 32: Overzicht wijzigingen diverse investeringskredieten uitvoeringsprojecten

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
17a	B121700	N217 PZH Proj. Renovatie Heinenoord	U	6,4	6,3	-0,1	2023	2024	Dekking herstel deklaag Polderweg verschuift naar beleidsprestatie 2.2.1.
17b	EN2231103	N223 Duurzaam Veilig fase 3	U	16,2	16,5	0,3	2024	2024	Het krediet wordt verhoogd met de gereserveerde Rijksbijdrage voor bermveiligheid
17c		Reservering bermveiligheid N223 & N457 Bentwoudlaan – Vredenburglaan	R	0,5	0,0	-0,5	2025	2024	Zie 17b en de gereserveerde Rijksbijdrage voor de Bentwoudlaan - Vredenburglaan vervalt. € 7.000,- valt vrij naar reservering tegenvallers en prijsontwikkeling

Beleidsprestatie 2.1.6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart

1. Luchtvaart

Voor Luchtvaart vindt er kleine wijziging plaats wat betreft de uitgaven in 2024 en 2025. De geplande uitgaven in 2023 voor het Burgermeetnet zijn maar deels gerealiseerd door opstartproblemen. De niet uitgegeven middelen zijn gestort in de reserve bereikbaarheid. Voorgesteld wordt om deze uitgaven alsnog te begroten in 2024 en 2025 door deze te onttrekken uit de reserve.

Tabel 33: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget luchtvaart

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
1a	000596	Luchtvaartbeleid	n.v.t.	0,1	0,2	0,1	2024	De uitgaven voor burgermeetnet gepland in 2023 zijn doorgeschoven naar 2024 en 2025. Dekking vanuit de reserve Bereikbaarheid
1b	000596	Luchtvaartbeleid	n.v.t.	0,1	0,2	0,	2025	

Beleidsdoel 2-2 Goed functionerende provinciale infrastructuur

Een goed functionerende provinciale infrastructuur draagt bij aan de ambitie van een Bereikbaar Zuid-Holland, zodat iedereen in Zuid-Holland op een veilige, duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen. We hebben de wettelijke plicht onze fietspaden, bermen, wegen, vaarwegen, bruggen en sluisen, verkeerssystemen te beheren en te onderhouden. Met de bediencentrales en de Incident Coördinatie (IC)-desk zorgen we voor een vlotte afwikkeling van het verkeer, en zijn onze medewerkers ter plaatse om de hinder door calamiteiten en incidenten te minimaliseren.

De provinciale infrastructuur functioneert goed wanneer deze beschikbaar is en veilig is te gebruiken. Hiervoor moet de kwaliteit van de infrastructuur technisch en functioneel op orde zijn. Onderhoud vindt zo efficiënt en duurzaam mogelijk plaats, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en de omgeving. Met beheer zorgen we voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer. Hieronder valt het bedienen van bruggen en sluisen, toezicht en handhaving op de weg en het water en incidentmanagement. Daarnaast kunnen we de infrastructuur benutten voor het realiseren van andere maatschappelijke doelstellingen.

De provincie draagt bij aan dit doel door te zorgen dat haar beheer en onderhoud op orde is en duurzaam wordt uitgevoerd (beleidskeuze).

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

De fietspaden, bermen, wegen, vaarwegen, bruggen en sluisen 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).

1. Wijzigingen investeringskredieten beheer en onderhoud

De sturing van investeringskredieten voor beheer en onderhoud vindt plaats op programmaniveau. Bij de jaarrekening 2023 is toegelicht dat de activering van een aantal projecten in 2023 niet is gerealiseerd (€ 10,8 mln) en wordt doorgeschoven naar 2024.

In de beleidsprestatie 2.1.5 is melding gemaakt van het overhevelen van middelen van project N217 Renovatie Heinenoord naar het beheer en onderhoudsbudget voor het herstellen van de deklaag van de Polderweg. Ten behoeve van het tekort aan investeringsmiddelen voor vervanging van bestaande infrastructuur zijn in beleidsprestatie 2.1.4 investeringsmiddelen vrijgemaakt (€ 75 mln). Deze worden toegevoegd aan beleidsprestatie 2.2.1.

Tabel 34: Overzicht wijzigingen investeringskredieten beheer en onderhoud

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten					omschrijving
Project-nummer	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	jaar activering was	jaar activering wordt		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>									
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>									
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>									
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>									
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>									
1a	EN0000010	Investeringskredieten B&O	beheer	9,1	19,9	10,8	2023	2024	Middelen die in 2023 niet geactiveerd konden worden, deze worden volgens in 2024 geactiveerd
1b	EN0000010	Investeringskredieten B&O	beheer	19,9	20,0	0,1	2024	2024	Van project N217 renovatie Heinenoord voor kosten herstel deklaag Polderweg
1c	EN0000010	Investeringskredieten B&O	beheer	0,0	0,0	75,0	n.v.t.	2028 en 2029	Toevoeging vrijgemaakte investeringsmiddelen uit beleidsprestatie 2.1.4

2. Wijzigingen exploitatiebudget beheer en onderhoud

Ten aanzien van het programmabudget voor beheer en onderhoud zijn er een aantal beperkte wijzigingen.

Het betreft de afboeking van boekwaarde van gronden langs de Steekterweg (vaarwegsteunpunt), omdat verkoop in 2023 al heeft plaatsgevonden. Het grondonderzoek van de thermisch gereinigde grond, welke gebruikt is voor de Moordrechtboog/Parallelstructuur A12, loopt verder door in 2024 en 2025. Voor overdrachten, waar momenteel overleg over plaatsvindt, wordt een bedrag gereserveerd. Pas wanneer de partijen het er over eens zijn en het besluit is genomen, worden de definitief benodigde bedragen duidelijk. De verwachting is dat van overdrachten, die opgenomen zijn in de primaire begroting, wel overeenstemming wordt bereikt in 2024, maar de feitelijke overdrachten zullen plaatsvinden in 2025. In 2025 worden tevens extra middelen voor toekomstige overdrachten gereserveerd.

Tabel 35: Overzicht wijzigingen exploitatiebudget beheer en onderhoud

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Prijsontwikkeling (onvermijdelijk)</i>								
<i>Project/programmaontwikkeling, correcties en verwerking eerdere besluiten PS (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>Scopewijziging project (keuzevrijheid);</i>								
<i>Het stoppen, toevoegen of heroverwegen van een project of programma (keuzevrijheid)</i>								
<i>Organisatieontwikkeling (weinig tot geen keuzevrijheid)</i>								
<i>De dekking voor een of meerdere voorstellen</i>								
2a		Verkoop Vastgoed	Beheer	0,0	-0,3	-0,3	2024	Grond langs Steekterweg is in 2023 verkocht en versneld afgeboekt; In de begroting 2024 is uitgegaan van verkoop steunpunt in 2024
2b		Grond Parallelstructuur	Beheer	0,0	0,1	0,1	2024	Grondonderzoek heeft gedeeltelijk in 2023 plaatsgevonden, maar gaat verder in 2024 en 2025
2c		Grond Parallelstructuur	Beheer	0,0	0,2	0,2	2025	

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				
	Deelproduct	Projectomschrijving	Projectfase	was	wordt	verschil	lasten in jaar	Omschrijving
2d		Overdrachten	Beheer	0,4	0,0	-0,4	2024	Overdracht fietspad (dekking reserve bereikbaarheid) verschuift van 2024 naar 2025
2e		Overdrachten	Beheer	0,0	0,4	0,4	2025	
2f		Overdrachten	Beheer	0,0	0,5	0,5	2025	Overdrachten in onderhandeling in 2024, afronding in 2025 (dekking egaliseringsreserve beheer en onderhoud)

5. Financieel kader en dekking

Financieel gezien bestaat de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland uit zowel investeringen als exploitatie-uitgaven. Sinds 2011 geldt voor mobiliteit/bereikbaarheid een zogenaamd gesloten systeem. Dit betekent dat niet uitgegeven middelen (meevallers, scopebeperking of niet doorgaan van projecten) beschikbaar blijven voor deze ambitie maar ook dat extra kosten (tegenvallers, scope-uitbreiding of nieuwe projecten) binnen de beschikbare middelen moeten worden gedekt.

5.1 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.

Het is mogelijk dat de Financiële Verordening zal worden aangepast op het onderdeel bijdragen aan derden. Daarbij wordt onderzocht wat de financiële gevolgen zijn van een aanpassing. Het niet meer activeren kan voordelig zijn voor het begrotingssaldo omdat hierdoor (beperkt) structurele kapitaallasten vrijvallen.

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. Investerings leiden tot kapitaallasten (rente- en afschrijvingslasten). Een investering betreft het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt, vanaf het jaar volgend op de realisatie/oplevering, jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingslasten vormen samen met de aan de investeringen toegerekende rentelasten de kapitaallasten die vanaf het jaar volgend op de oplevering tot het einde van de afschrijvingstermijn ten laste komen van het begrotingssaldo. De lasten van de investering worden dus als het ware uitgesmeerd over de periode dat het gerealiseerde kapitaalgoed, naar verwachting, minimaal in gebruik is.

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

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

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

5.2 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 mln per jaar) en bijdragen aan infrastructuur van derden via de Subsidieregeling Mobiliteit (circa € 5 mln per jaar). Wat betreft heel de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland gaat het daarnaast over budget voor de exploitatie van het openbaar vervoer (circa € 100 mln per jaar), bijdragen aan mobiliteitsprojecten van derden via de SRM (budget varieert afhankelijk van projecten) en onderzoek zowel beleid als initiatiefprojecten PZI (circa € 4 mln jaar).

5.3 Dekking

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

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

In totaal is voor aanleg en verbetering van infrastructuur t/m 2039 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur nog ruim € 1 miljard te besteden in de vorm van reserveringen en programma- en projectbudgetten (inclusief lopende projecten) voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets.

Het begrotingssaldo voor de komende jaren is zeer beperkt en daarmee ook de mogelijkheden om vrije investeringsmiddelen, die beschikbaar zijn op de lange termijn, in te zetten voor maatregelen op de korte en middellange termijn. Het effect van deze Kadernota is op de lange termijn budgettair neutraal, maar veroorzaakt een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst.

Bijlage 4 Statenbesluit

Bijlage 5 Amendementen en moties

Bijlage 6 Afkortingenlijst

ACCEZ	Accelerating Circular Economy Zuid-Holland
ANLb	Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer
Asv	Algemene Subsidieverordening Zuid-Holland
AWZI	Afvalwaterzuivingsinstallatie
BBL	Bureau Beheer Landbouwgronden
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
Bibob	Bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BPL	Bijzonder Provinciaal Landschap
BRE	Bestuurlijke Regionale Ecosysteem
BRIKS	Bouwen, Reclame, Inrit, Kappen en Slopen
BRO	Basis Registratie Ondergrond
BRP	Basisregistratie Personen
BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CdK	Commissaris der Koning
CES	Cluster-energie Strategieën
CID	Central Innovation District
CLINSH	CLean INland SHipping
DBI	Dienst Beheer Infrastructuur
DCMR	DCMR Milieudienst Rijnmond
DMS	Datamanagementsysteem
DSO	Digitaal Stelsel Omgevingswet
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EC	Europese Commissie
ECRN	European Chemical Regions Network
EGTC	European Grouping of Territorial Cooperation
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EMU	Economische en Monetaire Unie
EU	Europese Unie
EVZ	Ecologische verbindingzones
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 verkeersregelinstallaties (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
UWW	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